

Bp, Bpjoz, Bpjo, Btjo prostě Patro 1:120

Nemálo modelářů velikosti středu vlastní atraktivní patrovou jednotku Berlin TT Bahn (datum uvedení na trh zatím se mi nepodařilo zjistit), která však již dnešním nárokům moc nevyhovuje a tak si čas od času pokládáme otázku jak ji vylepšit a přizpůsobit reálné podobě nasazené u domácích ČSD, ŽSR či ČD. Budiž toto pojednání popisem pouze základních vnějších odlišností jednotlivých sérií jednotek u ČSD/ŽSR/ČD a modelu BTTB.

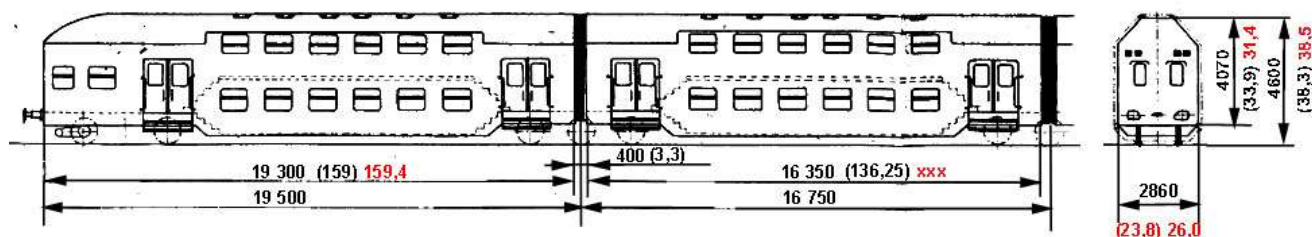
Jelikož pravidelný provoz těchto jednotek je již 10 let minulostí a do budoucna nám zůstala zachována jen jedna jednotka Bp 930, která je ve stavu DHV Lužná, můžeme základní vnější odlišnosti od výrobku BTTB porovnat právě s touto jednotkou. Zmíněná jednotka je však zástupce druhé série dodané k ČSD a tedy se mrkneme i na sérii první.

Něco málo z historie

V roce 1962 byla ČSD dodána první série 20 čtyřdílných patrových jednotek označených Bp 900 – 919, kterou doplnila v roce 1965 druhá 30ti kusová série označená Bp 921 – 949. Po technické stránce byl základní rozdíl ve výbavě u první série jen parním vytápěním a u druhé parním i elektrickým vytápěním. Tvarovým odlišnostem se budeme věnovat dále. Jednotky první série později nesly označení Bpjoz a druhá Bpjo v posledních letech provozu Btjo.

Model BTTB

Dvoudílná patrová jednotka brzdí mnoho kolejišť, jelikož tak byla v základní verzi distribuována výrobcem a střední díly se museli pracně dokupovat. Ne vždy se dařilo zakoupit krajní i střední díly ze stejných sérií a tedy modelář musel strpět v lepším případě jen jiné popisy, v horším jiné odstíny barev vozu. Ve velikosti 1:120 byla ztvárněna německá jednotka již s elektrickým vytápěním a na jednom čele vybavena stanovištěm strojvedoucího. Není zvláštností, že ze stejných forem se model vyráběl mnoho let a inovace sortimentu se omezovala na různé nátěry a popisy. Základní tvar vozu trpí určitými rozměrovými výkyvy. Délka jednotlivých dílů i celková výška je téměř dodržena. Nejvíce degradující rozměry jsou celková šířka vozu, která je o 2,2 mm větší, výška skříně od spodního ohybu „rámu“, po vrchol střechy, která je o 2,5 mm menší a vzdálenost skříně v kloubu s měchy, která je 8 mm namísto 3,3 mm. Pro přestavbu se s rozměry skříně musíme smířit jinak bychom mohli započít novostavbu jednotky, jedině s čím se dá něco udělat je spojení článků.



Obrázek 1

Patra ČSD a ČD

Bp, Bpjoz – první série

Čtyřdílná patrová souprava jen s parním vytápěním. Pro úpravu se jedná o jednodušší variantu. Jednotka má oba koncové díly totožné a hlavně na střeše souhlasí počet větračů.

A nyní k úpravám:

Pojezd:

Co se týče rozvoru podvozku a uchycení dvojkolí pojezd ponechávám nezměněn, jen plíšky patřičně nastavím pro správný chod nových kovových dvojkolí průměru 8,3. Dvounápravový podvozek čelních článků zbavím pohyblivých nárazníků a upravím dle obr.2-4. Z obrázků je i patrné nové uchycení spřáhla pomocí kulis Peho s pružinkou.



Obrázek 2



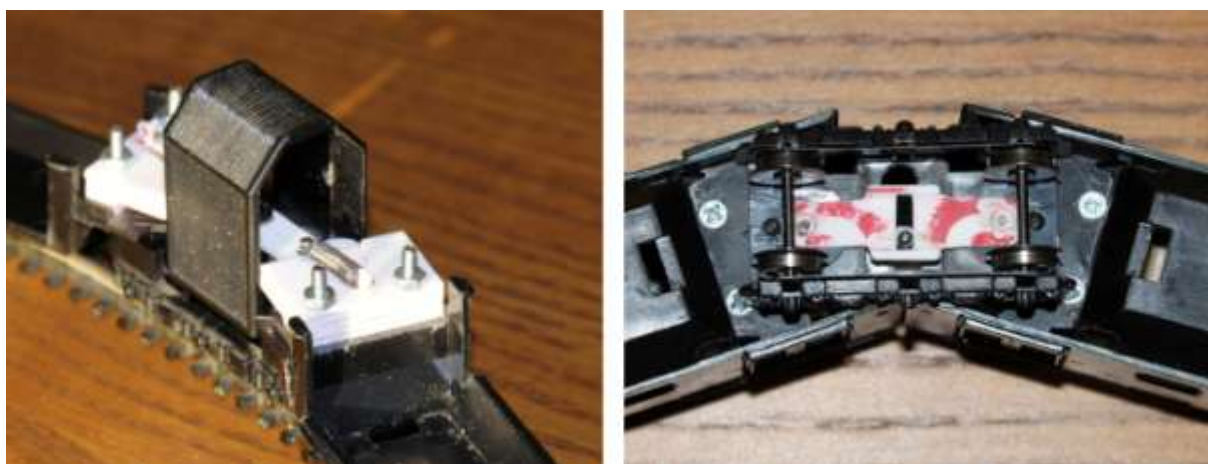
Obrázek 3



Obrázek 4

Rám vozu:

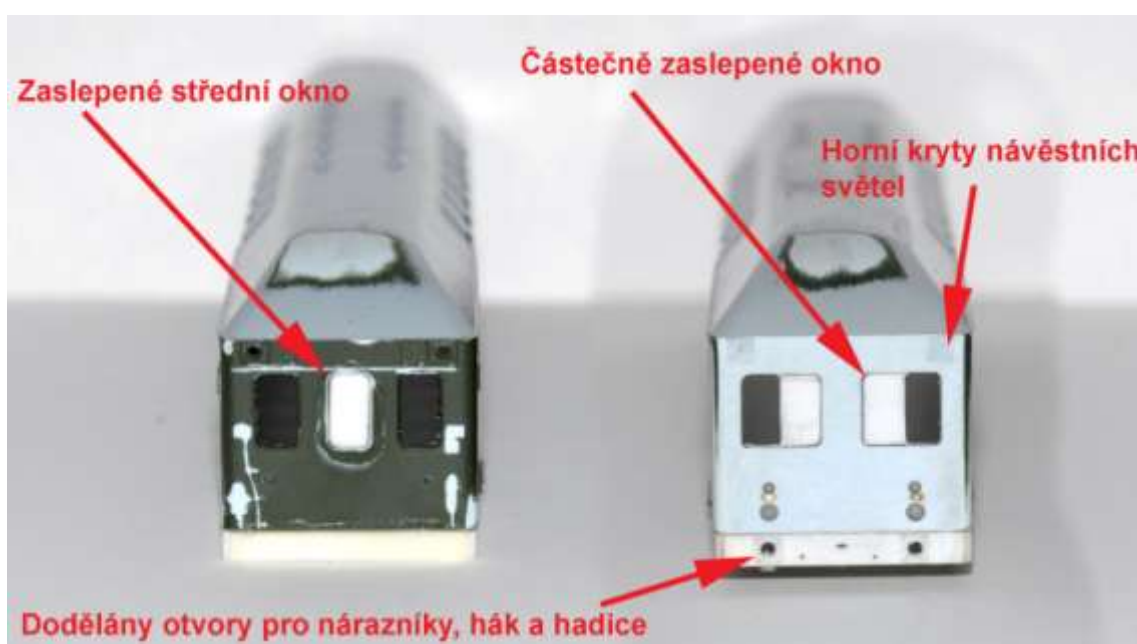
Čelní vozy upravíme dle předchozího odstavce. Klouby pokud chceme reálné těsnější spojení článku upravíme a doplníme kinematikou, která je k dostání na pražské burze u pana Bártka. Úpravu provedeme dle návodu spřáhla. viz obr.5.



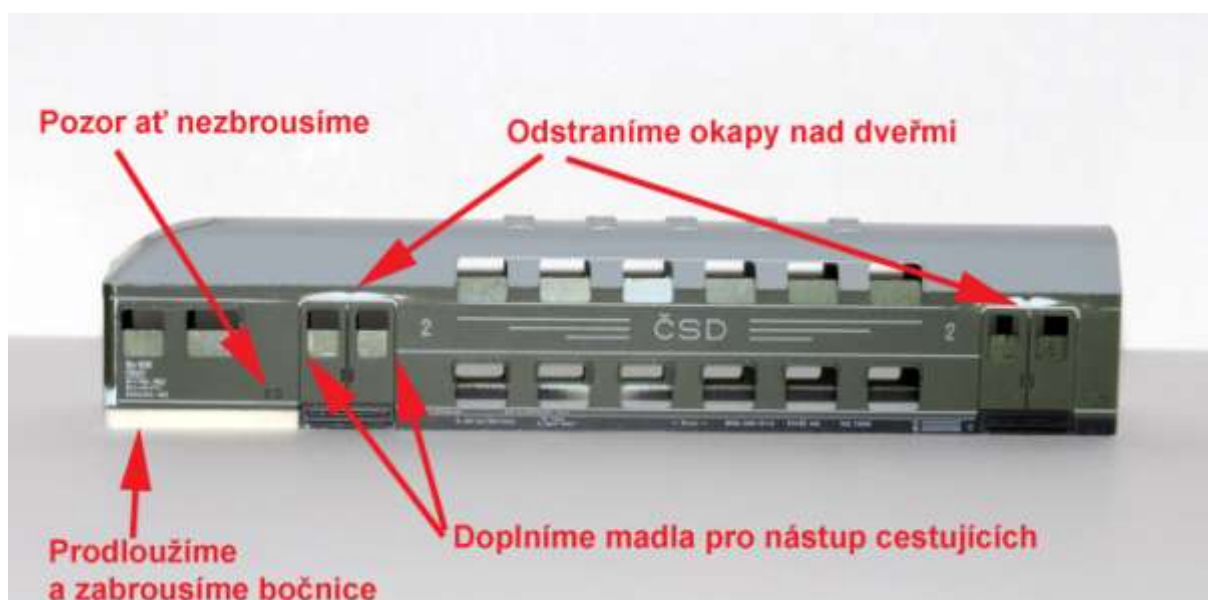
Obrázek 5

Skříň čelního článku:

Na čele vozu zaslepíme prostřední okno, či částečně zaslepíme okna stanoviště strojvedoucího, aby nám zbyly dvě podlouhlá okna postavená na kratší straně umístěna každé blíž jednomu kraji vozu. Dále doplníme čelo skříňě o chybějící část pro nárazníky a tahadlové ústrojí a také protáhneme bočnice od čela vozu po první dveře. Vše případně zakytujeme a zbrousíme do hladka. Pozor na plasticky provedenou maznici podvozku na bočnici ať ji nezbrousíme taky. Čelo vozu následně doplníme úchyty na koncové návěsti, nárazníky a případně šroubovkou, hadicemi a parní topnou spojkou. Pokud pracujeme s čelem, kde bylo stanoviště strojvedoucího tak doplníme i typické horní kryty návěstních světel. Na bočnicích odstraníme okapy nad nástupními dveřmi a všechny dveře opatříme vnějšími madly pro nástup cestujících do vozu. Ventiláčky oken bočnic na představku jsou přesně naopak než u původního modelu. Viz obr.6-8.



Obrázek 6



Obrázek 7



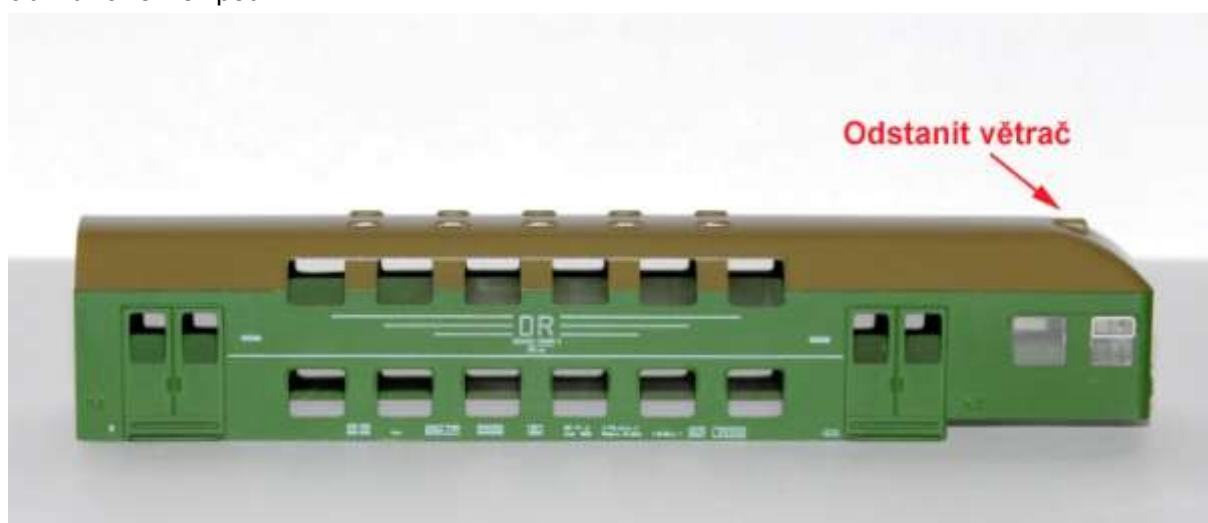
Obrázek 8

Skříň středního článku:

Je zde méně práce a tedy na bočnicích odstraníme okapy nad nástupními dveřmi a všechny dveře opatříme vnějšími madly pro nástup cestujících do vozu. Stejně jak na čelních vozech.

Střecha:

Větrače na střeše u první série jsou na správném místě a stačí jen odstranit větrač na čele čelních článků i s konzolí pod nim.



Obrázek 9

Popisy vozu:

Na skříň vozu doplníme typické označení druhé třídy v podobě plastických číslic 2, které lze koupit na adrese www.hektor.biz – doplňky vozu Bp (prodávají se společně s vyhlídkovými okny). Obtisky pro první sérii moc rozšířené nejsou a tedy nezbývá než upravit obtisk druhé série odstraněním údajů o el.vytápění, doplněním písmene „z“, a opravou inventárního čísla. Vozy nikdy neobdrželi dvanáctimístné číslo dle UIC, takže jim náleží číselné označení 900-919, jednotlivé články jsou označeny písmeny a to v pořadí A,C,D,B. Pro přesné popsání vozu dané epochy je třeba se řídit dobovými fotografiemi, kterých ovšem moc není, takže držím palce při shánění podkladů.

Bp, Bpjo, Btjo – druhá série:

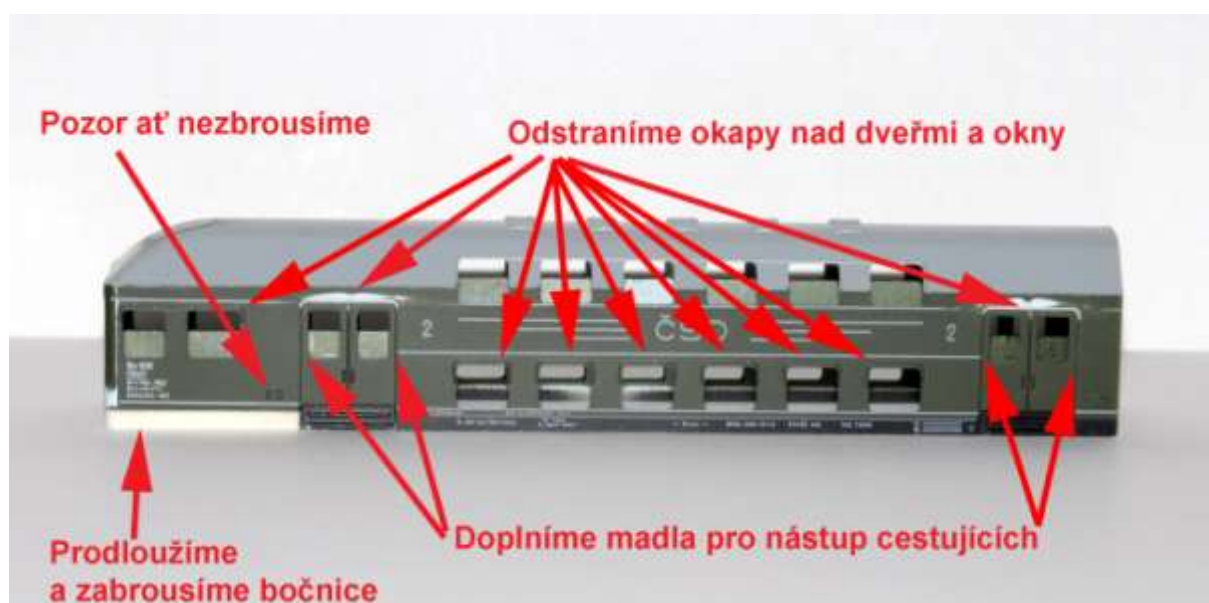
Čtyřdílná patrová souprava s elektrickým a parním vytápěním. Pro úpravu se jedná o náročnější variantu. Jednotka má každý krajní díl jiný a hlavně na střeše nesouhlasí počet a umístění větráčů.

Pojezd a rám vozu:

Pojezd a rám vozu upravíme stejně jako u předchozí verze. Zde je vše naprosto totožné.

Skříň čelního článku:

Na čelech stejně jako u první série zaslepíme prostřední okno, či částečně zaslepíme okna stanoviště strojvedoucího, aby nám zbyly dvě podlouhlá okna postavená na kratší straně umístěna každé blíž jednomu kraji vozu. Dále doplníme čelo skříně o chybějící část pro nárazníky a tahadlové ústrojí. Dále protáhneme bočnice od čela vozu po první dveře. Vše případně zakytujeme a zbrousíme do hladka. Pozor na plasticky provedenou maznici podvozku na bočnici ať ji nezbrousíme taky. Čelo vozu následně doplníme úchyty na koncové návěsti, nárazníky případně šroubovkou, brzdovými hadicemi, parní a elektrickou topnou spojkou. Pokud pracujeme s čelem, kde bylo stanoviště strojvedoucího tak doplníme i typické horní kryty návěstních světel. Na bočnicích odstraníme okapy nad nástupními dveřmi a všemi svislými okny. Všechny dveře opatříme vnějšími madly pro nástup cestujících do vozu.

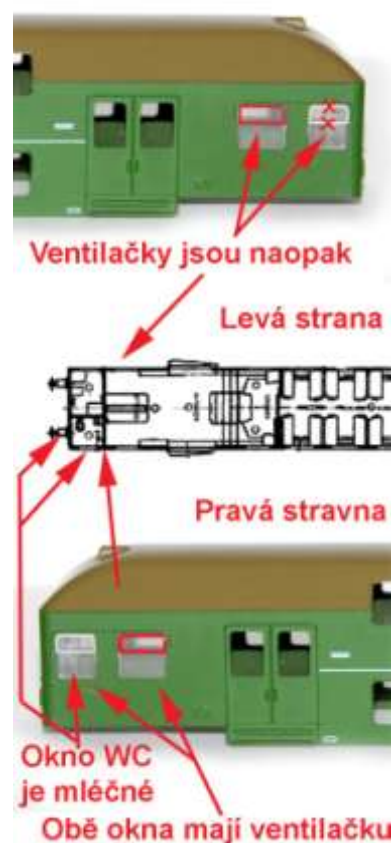


Obrázek 10

A nyní k odlišnostem krajních článků:

Článek A bez vyhlídkového okna:

Obě dvě pravé okna na bočnici na představku jsou vybavena ventilačkami, na levé straně je jen jedno okno vybavené ventilačkou a to okno dále od začátku vozu. První okno na pravé straně a pravé okno na čele vozu je mléčné, jelikož je zde umístěno WC. Obr.11.



Obrázek 11 – Bpjo článek A

Článek B s vyhlídkovým oknem:

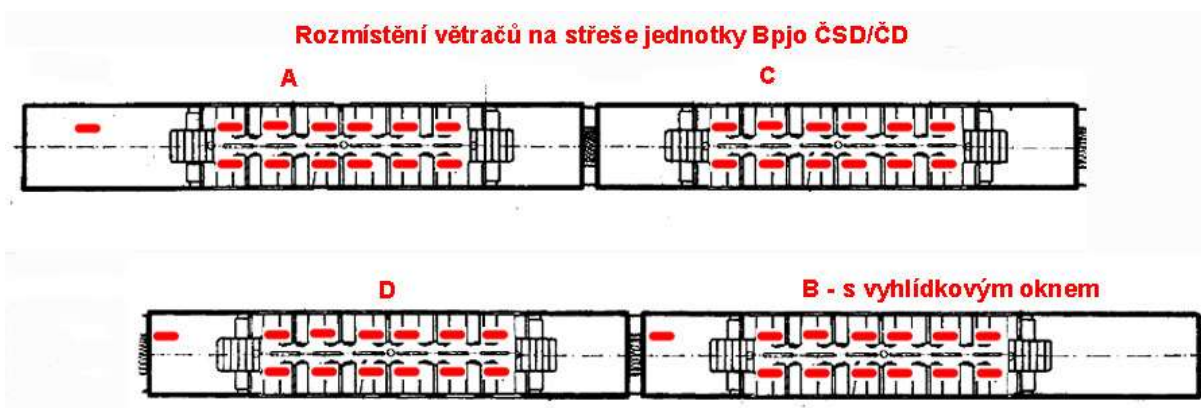
Nejtypičtější znak Patrovek u ČSD/ČD bylo právě vyhlídkové okno vlakvedoucího u druhé série. To se nachází na obou bočnicích článku B na představku, jiná okna již na bočnici představku nejsou. Okno se dá koupit na adrese www.hektor.biz, nebo také na pražské burze u pana Kwasnici. Okno je v místě druhého okna od čela vozu.

Skříň vloženého článku:

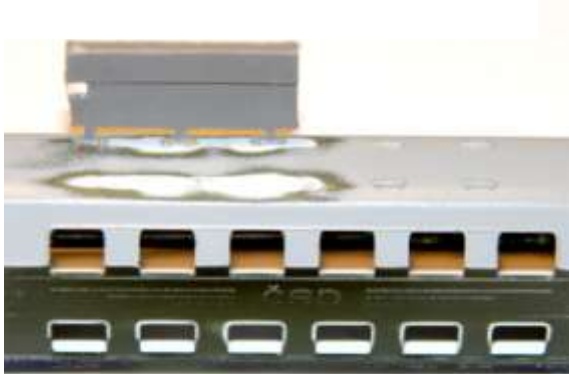
Obrousíme všechny okapy nad kolmými okny a nad vstupními dveřmi. Všechny dveře opatříme vnějšími madly pro nástup cestujících do vozu. Stejně jako čelní vozy.

Střecha:

Pokud jsme se dostali až zde tak už peripetije s rozmístěním střešních větračů zvládneme. Na každém článku jsou nad prostory pro cestující vždy dvě řady po šesti větračích. Umístěné jsou nad okny zarovnané k hraně ke středu vozu. Dále jsou na člancích B a D těsně u kraje nad přechodovým měchem v levé řadě po jednom větrači navíc a na díle A je jeden větrač navíc taktéž v levé řadě, ale nad představkem. Obr.12.



Obrázek 12



Vyobrazené větrače jsem koupil u pana Bártka na pražské burze. Rozteč větračů na odlitku pasuje na vozy Bpjo.

Popisy vozu:

Na skříň vozu doplníme typické označení druhé třídy v podobě plastických číslic 2, které lze koupit na adrese www.hekktor.biz – doplňky vozu Bp (prodávají se společně s vyhlídkovými okny). S obtisky pro druhou sérii je to už lepší. Na stránkách hekktor.biz jde zakoupit obtisk na historickou patrovku Bp 930. Na pražské burze u pana Kwasnici je k dostání několik modifikací ČSD/ČD Bpjo 927. Pro přesné popsání vozu dané epochy je třeba se řídit dobovými fotografiemi, kterých je pro druhou sérii na internetu o poznání více.

Závěr:

Doufám, že tento skromný popis a tipy na přestavbu vnějšího vzhledu legendárních pater pro velikost středu budou ku prospěchu a přinesou na vaše kolejiště další atraktivní model.

Michal Valošek
vsdmichalka@email.cz