

Przebudowa parowozu serii 38 na Ok1 (3)

Zbliżamy się do finału przebudowy, najbardziej pracochłonnej spośród dotychczas opisywanych. Zanim jednak odetchniemy z ulgą, trzeba bez pośpiechu, stosownie dokończyć zaawansowaną pracę.

Czekając, aż „ucharakteryzowana” dymnica wyschnie, zabieramy się do wyjętych wcześniej drzwi. Usuwamy z nich kółko zamka oraz przy użyciu skalpela lub lancetu pozbywamy się niefortunnej imitacji górnej, łukowej poręczy, ale tak, aby uniknąć ewentualnego szpachlowania - powinno wystarczyć wytłumienie śladu farby. Wykonujemy następnie nowe kółko o czterech promieniach (koniecznie!) wraz z rygłem oraz nową poręcz, jak to pokazano na rys. 14. Elementy te malujemy natryskowo na czarno, zaś przednią ścianę dymnicy z wyjątkiem drzwi, (dookoła drzwi) pokrywamy czarnym matem, nieco intensywniej u góry i u dołu. Dlaczego? Otóż podczas czyszczenia dymnicy, gdy jej drzwi są otwarte, część dymu wydostaje się przez nie górą powodując okopcenie. Stąd też te ślady, które przy normalnej, ciągłej pracy parowozu zawsze są widoczne. Po wyschnięciu farby nawiercamy jeden otwór centralny i dwa pod wsporniki poręczy, dopasowując jednocześnie poręcz i zespół zamka, które następnie klejamy. Wykonanie poręczy na dymnicy jest jednocześnie ćwiczeniem przydatnym przy montowaniu poręczy bocznych na kotle, bo to właśnie będzie kolejna czynność.

Na poręczę potrzebny będzie dokładnie wyprostowany drut mosiężny lub stalowy o średnicy 0,3-0,4 mm oraz blachy mosiężne o grubości ok. 0,2 mm i szerokości 0,5-1 mm na wsporniki. Wsporniki zaciskamy na drucie i ucinamy na długości ok. 5 mm. Wykonujemy po 4 wsporniki bocznych poręczy kotła i po 2 dla bocznych poręczy dymnicy. Długość poręczy kotłowych powinna wynosić 74 mm, a dymniczych - 20 mm. Rozmieszczenie wsporników należy dobrać doświadczalnie, kierując się rysunkiem 16 oraz tym, że wszystkie elementy armatury przechodzą pod poręczami, poręcze muszą więc odstawać od powierzchni otuliny na ok. 2,5 do 3 mm. Zanim jednak przymierzmy ostatecznie poręcze, wszystkie uprzednio odłożone elementy armatury z wyjątkiem gwizdawki należy pomalować natryskowo na czarno, a następnie wkleić ostatecznie na kocioł. Teraz dopiero przymierzamy poręczę, ustawiając doświadczalnie położenie wsporników tak, aby omijały one elementy armatury. Pamiętajmy też, by rozmieścić poręczę poziomo i symetrycznie po obu stronach kotła. Dopiero teraz można zalutować wsporniki i wg tego nawiercić pod nie otwory w otulinie.

Odfizmy na razie poręczę i zajmijmy się głównym zbiornikiem powietrza. Należy z niego usunąć dość niezdarne imitacje przewodów oraz pozbawić nadlewów, przy czym staramy się nie uszkodzić opasek i podpórek. W razie potrzeby zbiornik można przeszlifować drobnym papierem ściernym. Następnie, posługując się rys. 16 lub lepiej zdjęciami oryginału (np. Ok1-359 z Wolsztyna) ustalmy położenie przewodów, łączących się ze zbiornikiem i nawiercamy pod nie otwory w zbiorniku. Najlepiej osadzić w tym celu zbiornik ponownie na miejscu, bez klejenia. Same przewody wykonujemy z drutu miedzianego, odpowiednio je wyginając. Wprawdzie jeden idzie do sprężarki, a drugi do układu hamulcowego, ale najlepiej uciąć obydwie tuż pod pomostem. Wyjmujemy teraz przewody i malujemy na czarno, a następnie zbiornik oraz wcześniej wykonane poręczę odtłuszczamy i malujemy natryskowo na czerwono. Czas potrzebny do wyschnięcia farby (ok. doby) wykorzystujemy na spatinowanie armatury na kotle - musi to być niezbyt intensywne, ale widoczne: ślady rdzy na zaworach zasilających, odbiorczych i bezpieczeństwa, odrobina zacieków z kamieniem kotłowym, również przy niektórych wyczystkach itp. Dobór farb i techniki ułatwią wcześniejsze artykuły z działu „Warsztat modelarza” w ŚK. Poza tym należy już teraz zająć się uzupełnieniem malowania, a więc: czarne zespoły pod budką maszynisty z obu stron, białe krawędzie pomostów oraz ramy okien, a także opaski na małych zbiornikach powietrza, czerwone poręczę przy budce. Oprócz tego warto spróbować wykonać imitację resztek

oplotów ocieplających na rurach wodnych i zasilających. Modelarze wykonują to różnie - ja polecam jako materiał damskie rajstopy ze stretchu w jasnobieżowym odcieniu. Odcinamy po prostu wąski (ok. 2 mm) pasek i owijamy nim drut imitujący rurę, po czy utwierdzamy oplot kilkoma kropkami cyjanoakrylu. Wystarczy imitacja resztek oplotu zaledwie w kilku miejscach. W razie potrzeby można poprawić ich kolor przy użyciu farb artystycznych.

Gdy zbiornik i poręczę wyschną, uzupełniamy ich malowanie: wsporniki poręczy na czarno, zaś na białe - te części wsporników, które tworzą uchwyt obejmujący poręczę. Tak samo pomalujemy uchwyt poręczy na budce oraz opaski na zbiorniku głównym. Po całkowitym przeschnięciu zakładamy ostatecznie zbiornik (nie trzeba go wklejać, wystarczy wcisnąć do oporu) oraz wklejamy jego przewody powietrzne. Następnie starannie osadzamy i wklejamy poręczę.

Pora wreszcie na gwizdawkę. Wklejamy ją tak, aby dźwignia była skierowana w prawo. Następnie techniką podobną jak dla poręczy wykonujemy wałek napędu idący do dźwigni w budce (drut stalowy o średnicy 0,25 mm i długości 18 mm oraz dwa wsporniki), który osadzamy tuż pod prawą poręczą, jednym końcem w przedniej ścianie budki (patrz rys. 13 w poprzednim numerze), po czym łączymy odgiętą część wału z dźwignią gwizdawki cienkim drutem (średnica ok. 0,15 mm), najlepiej stalowym, przylutowując go (klejenie odradzam) punktowo tak, aby przechodził na zewnątrz poręczy (to jedyny taki element). Teraz malujemy na czarno te nowe detale, pozostawiając dzwonek gwizdawki w naturalnym kolorze mosiądzu.

Teraz można już lekko przybrudzić poręczę i zbiornik główny, wprowadzając naturalne przetarcia. Przy okazji można lekko przytłumić polysk gwizdawki. I jeszcze jedna sprawa: obudowa zawiera elementy nośne mechanizmu stawidłowego, wykonane pod pomostami jako jednolita z nimi całość. Mają one po dwa owalne i obramowane otwory rewizyjne - bardzo charakterystyczny wizualnie szczegół tej serii parowozów. Obramowanie tych otworków też można podkreślić białym kolorem, a po wyschnięciu - całość spatinować.

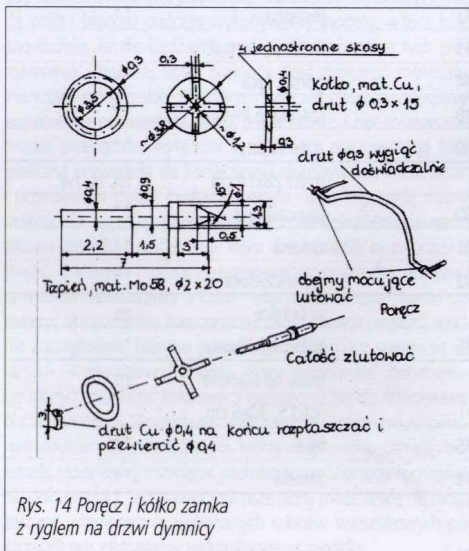
Pora już osadzić na miejscu drzwi dymnicy oraz wiatrownice. Ale to jeszcze nie koniec pracy przy obudowie - wróćmy do budki maszynisty. Od wewnątrz, tzn. od strony paleniska, nawiercamy w górnej ścianie stojaka pionowo, symetrycznie, w odległości ok. 10 mm od siebie dwa otwory o średnicy ok. 1 mm tak, aby wypadły one między tylną ścianą stojaka a przednią ścianą budki i prowadziły do jej wnętrza. Już wiecie o co chodzi? Tak, o kabelki do oświetlenia budki - tak właśnie je poprowadzimy, ale jeszcze nie

teraz. Teraz przymocujemy tabliczki na budce - myślę, że nie trzeba już tego szczegółowo wyjaśniać (ŚK 10/2000). To samo dotyczy napisów, określających przynależność. Stare, te niemieckie, zmywamy, a nowe? Ja robię to ręcznie, ale mniej wytrwałym polecam albo tampodruk (służę kontaktem), albo zamówienie napisów w postaci kalkomanii. Kolejnym elementem będą szkła wiatrowe (owiewki) po obu stronach większych okien. Wykonujemy je tak, jak w oryginalnie, tzn. osadzone w oddzielnych obejmach. Obejmy wykonujemy z paska blachy mosiężnej o grubości 0,2 i szerokości 0,5 mm, a szkła wytniemy z folii przezroczystej - wszystko wg rys 16. Następnie nawiercamy w bocznych ścianach budki, w pobliżu narożników większych okien, po 4 otwory o średnicy 0,7 mm pod obejmy z obu stron. Łącznie będzie 8 obejm i 4 szyby. Obejmy czernimy chemicznie (preparat *Fohmann* nr kat. 90909), po czym starannie (nie zaklejąc oczek) wklejamy do otworów. Dalsze osadzanie w nich - bez klejenia - elastycznych szybek nie stanowi już problemu. Rozwiązanie to ma tą przewagę nad innymi, że szybki takie, jako delikatne i wystające elementy narażone są na przypadkowe uszkodzenie i gdyby były wklejone - byłby problem. A tak, uszkodzoną szybkę zawsze można łatwo wymienić. Poza tym rozwiązanie to jest kopią rzeczywistego, a to w modelarstwie największa zaleta.

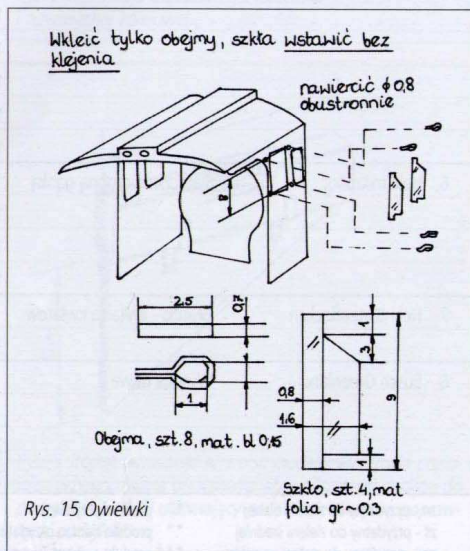
Pozostaje jeszcze wkleić na „parapety” większych okien małe, wąskie paski forniru, imitujące tzw. „podłokietniki” - i budka gotowa.

Teraz spróbujemy prostym sposobem „spolszczyć” przednie latarnie. Najpierw wyjmujemy krążki z plexi, imitujące szybki (nie są one wklejone). Nawiercamy w nich następnie, niezbyt głęboko - ok. 0,5 mm, po otworu o średnicy 0,5 mm, w pobliżu krawędzi. Otworki te zakrapiamy następnie czerwonym lakierem do szkła, najlepiej spirytusowym, może też być werniks zdobniczy - byle był to kolor przezroczysty. Kropka musi znaleźć się tylko w otworu - nie wolno pobrudzić reszty krążka. Ma to imitować czerwoną lampkę oświetlenia końcowego. Następnie z mosiężnej rurki dobranej do średnicy latarni odcinamy wąskie pierścionki o szerokości 0,5-1 mm, które będą imitować oprawy szkiel. Teraz malujemy na biało obwódki reflektorów z przodu i po ich wyschnięciu wklejamy na nie owe pierścionki, wcześniej chemicznie poczernione. Poza poprawieniem kształtu powiększą one optycznie średnicę latarni. Trzeba jeszcze usunąć z latarni górne uchwyty, w Polsce nie występujące. Wkładamy następnie krążki z pleksi tak, aby czerwone punkciki były na dole - i latarnie gotowe. Tym samym gotowa jest już cała obudowa parowozu. Ale jej osadzenie na podwoziu nie jest sprawą prostą.

Najpierw trzeba przewlec kabelki do oświetlenia z wcześniej odizolowanymi końcówkami przez otwory wykonane na stojaku. Kabelki przewlekamy od wewnątrz i gdy już znajdują się na zewnątrz budki (są wystarczająco długie), przylutowujemy do nich druciane odczepy żarówecz-



Rys. 14 Poręcz i kółko zamka z rygłem na drzwi dymnicy



Rys. 15 Owiewki