

Przebudowa BR91 na TKi3-87

Jako obiekt do przebudowy wybrałem model parowozu pruskiej serii T9 firmy Liliput w wersji DRG - jako parowóz serii 91 nr 1301. Wykonanie to posiada właściwe kolory i jest najbardziej zbliżone do założonego celu, czyli przebudowy na polski egzemplarz TKi3-87. Poza tym model znakomicie „trzyma skalę” i jest zupełnie niezły ruchowo. Przebudowa nie jest łatwa, wymaga już pewnych umiejętności i jest dość pracochłonna.

Zapotrzebowanie na materiały

Oprócz oczywiście modelu fabrycznego potrzebne będą: blacha mosiężna 0,3 mm; forniir 0,5 mm (oryginalne drewno); drut miedziany średnicy 0,5 mm - ok. 20 cm; drut miedziany średnicy 0,3 lub 0,4 mm - ok. 30 cm; drut mosiężny lub stalowy średnicy 0,3 lub 0,4 mm - ok. 10 cm; kawałek rurki mosiężnej 1 x 0,3 x 10 mm; szpilki krawieckie o średnicy 0,7 mm, nie powlekane - 2 szt.; kawałek ołowiu - kostka o wymiarach ok. 10 x 5 x 5 mm; farby: olejne artystyczne - siena palona, czerwień angielska, czerń sadza oraz *Model Master*: czerwień karminowa, biel i czarny mat. Ponadto zawory firmy *Weinert* - zestaw nr kat. 8204, oznaczone na rysunku oraz terpentyna, cyna do lutowania, topnik $ZnCl_2$ i niewielka kostka węgla.

Zapotrzebowanie na narzędzia

Lutownica transformatorowa min. 60 W, pędzle artystyczne małe i duże, zestaw szmatek (patrz artykuł na str. 34 w ŚK nr 6/98), małe nożyczki do blachy, szczytce „obcinaczki”, pinceta spiczasta sztywna, wiertarka miniaturowa i wiertła średnicy 0,5; 0,7 i 1 mm, ostry skalpel, pędzel „pisak” do napisów (patrz art. w numerze 5/98 ŚK, str. 40), kołec traserski (może być oprawiony kołec od cyrkla), suwmiarka, cyrkiel „przenośnik”, papier milimetrowy, spory kawałek mocnej szmaty, duży młotek, sitko kuchenne, krótkie samozaciskowe szczytce chirurgiczne, tzw. „kocher” lub „pean”, które można zastąpić małym, ręcznym imadłem.

Ponadto bardzo pomocne będą zdjęcia oryginału lub jego dokładne obejrzenie w skansenie w Wolsztynie (może samodzielny pomiar, zdjęcia, szkice?). Przed przystąpieniem do pracy należy bardzo dokładnie obejrzeć model fabryczny i zapoznać się z dołączoną do niego instrukcją.

Rozpoczynamy pracę - podwozie

Zaczynamy od rozmontowania modelu: zdejmujemy obudowę, odłączamy przednią oś toczną, wyjmujemy sprzęgi, wymontowujemy silnik wraz ze stelażem elektrycznym. Następnie odłączamy część dolną (ze sprężynami nośnymi i klockami hamulcowymi) i wyjmujemy zestawy kołowe - bez rozmontowywania mechanizmu. Zestawy kołowe wypadną i zawisną na mechanizmie - trzeba uważać, by go nie uszkodzić. Uwaga: w części dolnej ostoi znajdują się płaskie, miedziane sprężynki kontaktowe - należy ostrożnie je wyjąć i nie zgubić!

Malowanie uzupełniamy w sposób następujący: małym, cienkim pędzlem malujemy

białą farbą modelarską (*Model Master* lub inną olejną) boczne powierzchnie obręczy kół. Robimy to bardzo dokładnie - jeśli popłynie niepożądany zaciek, należy go usunąć, zanim farba wyschnie, np. odpowiednio ostruganą zapalką zamoczoną w terpentynie. Nie zapominamy o przednim zestawie tocznym! Jeśli zaciek trafi na metaliczną powierzchnię toczną obręczy - wycieramy go lekko szmatką, ale bez przesady - obręcze bowiem oczyścimy na końcu.

Po wyschnięciu obręczy (potrzeba na to ok. doby) malujemy mechanizm kolorem czerwonym, też farbą modelarską, odcień karmin. Malujemy starannie i najlepiej jednowarstwowo boczne, zewnętrzne powierzchnie następujących elementów: wiązarów, korbwodów, przeciwkorb, drążków przeciwkorb, wahaczy i drążków wahaczy. Należy uważać, aby pod-

czas malowania nie „pozaklejać” farbą przebudów. Odważniejszym i bardziej doświadczonym modelarzom polecam do opisanego uzupełnienia malowania zwykłe farby olejne do metalu lub nawet lakiery nitro, dostępne powszechnie w sklepach chemicznych. Po dokonaniu oględzin (sprawdzenie swobody ruchu mechanizmu!) i niezbędnych poprawkach odkładamy wszystko do całkowitego wyschnięcia. Pamiętajmy o odtłuszczeniu metalu przed malowaniem!

Teraz można przystąpić do patynowania zestawów kołowych, tym razem farbami artystycznymi (technikę patynowania - dobór kolorów, czynności, narzędzia itp. opisałem w wymienionych wcześniej artykułach w ŚK). Koła od strony zewnętrznej smarujemy „jak leci”, szczególnie dokładnie przestrzenie między szprychami, starając się nie pobrudzić obręczy. Następnie przecieramy powierzchnię zewnętrzną koła, odsłaniając czołową powierzchnię szprych, piasty i przeciwcieżarów. Robimy to promienistymi ruchami celem uzyskania naturalnego wyglądu zacieków (od środka koła na zewnątrz). Część tych zacieków wycieramy dokładniej, część zostawiamy - jak to na parowozie „w służbie”. Uwaga: staramy się nie zasmarowywać białych obręczy - jeśli użyta została farba modelarska, terpentyna może ją „nadgryźć”! Pobrudzą się

