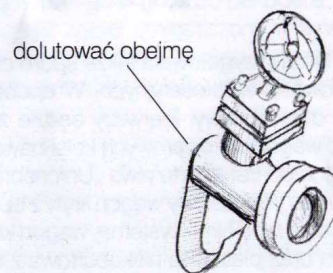


one same podczas przecierania. Niebezpieczeństwa tego nie ma, jeśli użyje się owych „zwykłych” lakierów olejnych czy nitro - dotyczy to również elementów mechanicznych. Elementy te patynujemy następująco: lekkimi dotknięciami pędzla z zagęszczoną farbą „malujemy” widoczne zewnętrzne krawędzie, które błyszczą, przeguby, czopy korbowe, krzyżulce i ich prowadnice, trzony tłokowe, jarzma kulisy i napędy suwaków. Potem lekko przecieramy wszystko szmatką, starając się nie odsłaniać niepożądanych metalicznych połysków. Jest to wstępne patynowanie napędów. Nie czekając, aż ono wyschnie, patynujemy ostoję, omijając gniazda łożyskowe i kontakty elektryczne do sprężynki. Ostoję patynujemy stemplowaniem i wyłącznie pionowymi ruchami szmatki (po wstępnym zaszmarowaniu pędzlem). Uważamy, by raczej nie pobrudzić cylindrów. Teraz, znów na nic nie czekając, montujemy ponownie zestawy kołowe, pamiętając o poprawnym ustawieniu kątowym podczas umieszczania ich w ostoi - nic „na siłę”! Ostoję z zestawami odkładamy „do góry nogami”, następnie patynujemy część dolną i - uwaga! - sprężynki kontaktowe, a raczej nie ich powierzchnie, które do kontaktu nie są potrzebne, a mogą nienaturalnie pobłyskiwać przez koła. Teraz już można poprawnie wszystko złożyć i przykręcić na stałe. Pokręcając kołem zębatym napędzającym środkowy zestaw sprawdzamy, czy wszystko działa poprawnie i jeśli tak - patynujemy mechanizm ostatecznie. Poprawiamy nienaturalne przetarcia, inne zaś uwydatniamy (krzyżulce z prowadnicami, wodziki i prowadnice suwaków). W przeguby i na trzony tłokowe puszczaemy po małej kropki oleju (zegarmistrzowski nr 4, *Castrol-Hobby* czy *Inhibol* lub nawet oryginalna, parowozowa „dynamówka”, bardzo dobra) i poruszamy kilkakrotnie mechanizmem - ponieważ farba nie jest jeszcze wyschnięta, miejsca te naturalnie się dotrą. Poprawiamy jeszcze pionowymi ruchami szmatki wygląd zacieków i odstawiamy gotowe podwozie parowozu do wyschnięcia. Uwaga: zacieki na mechanizmie nie pochodzą od rdzy, tylko od oleju, toteż należy właściwie dobrać kolory: do czerni dodajemy nieco brązu i doświadczalnie rozrzedzamy farbę, patynując do odpowiedniej gęstości - dobrze jest wypróbować poza modelem. Oprócz tego warto dodać, że wszelkie operacje wymontowywania zestawów kołowych i późniejsze zabiegi ułatwi znacznie częściowy demontaż cylindrów - należy je wysunąć z obsad w ostoi, uprzednio odłączając rury odlotowe. Nie jest to jednak łatwa czynność, dlatego można ją pominąć.

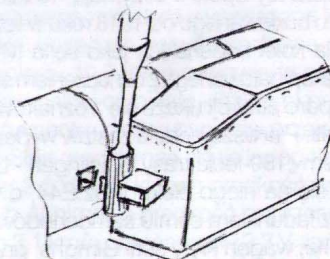
Obudowa modelu

Pora na obudowę. Zajęcie się tym solidnie wykonanym, metalowym w większości elementem modelu wymagać będzie sporo umiejętności i wyobraźni. Zauważamy, że elementy osprzętu kotła i poręcze wykonano z tworzywa i osadzono „na wcisk” w korpusie obudowy - bez wklejania. Części te mają typowe nadlewy formierskie, które trzeba usunąć. Poza tym rury zasilające kocioł wraz z zaworami za bardzo odstają od kotła. Zaczynamy więc od ostrożnego usunięcia tych elementów - tak, aby ich nie uszkodzić. Wyciągamy zawory zasilające i wysuwamy rury z otworów w budce. To samo robimy z zaworami odbiorczymi na zbieralniku pary i wysuwamy wrzeciona. Następnie wyjmujemy poręcze uważając, aby nie urwać delikatnych czopików opraw. Wyjmujemy również prądnice. Zaznaczam, że metalowy korpus obudowy jest bardzo dobrze pomalowany - uważajmy więc, aby nie uszkodzić powłoki przy tych i późniejszych czynnościach. Usuńmy teraz nadlewy na tworzywie za pomocą skalpela, przywracając elementom pożądany, okrągły kształt. Można by je wymienić całkowicie na części firmy *Weinert*, jednak to dla wielu z nas zbyt droga inwestycja. Zasilanie kotła powinno z obu stron bardziej do niego przylegać. W tym celu musimy zrobić miejsce na kolanka rur zasilających, podfrezowując stopień znajdujący się na przedniej ścianie obu skrzyń wodnych. Cylindrycznym frezem dentystycznym o średnicy ok. 1,2 mm osadzonym w ręcznej miniwiertarce nacinaemy te stopnie tuż przy cylindrycznej powierzchni kotła, głęboko aż do przedniej ścianki zbiornika wodnego. To bardzo trudna operacja, wymagająca odwagi i pewnej ręki, aby nie uszkodzić modelu - ale warto zaryzykować. Ważne: po każdej operacji skrawania dokładnie wydmuchujemy i wymiatamy opiłki. Następnie skracamy o ok. 1-1,5 mm kwadratowe czopiki osadzące zaworów zasilających, dopasowujemy je, stępując ostre krawędzie skalpelem oraz osadzamy na nowo zespoły zasilające. Poprawiamy, jeśli coś nie wyszło, dopasowujemy wszystko ostatecznie, błyszczące miejsca po frezowaniu zacerniamy małymi kropkami farby modelarskiej (czarny mat lub półmat) i osadzamy ostatecznie zespoły zasilające. Jeśli pasują zbyt luźno - wklejamy je cyjanokrakrylatem. Jednak ci, którzy zdecydowali się wykonać zawory pożarowe, muszą jeszcze poczekać z ostatecznym montażem. Zawory *Weinerta* odcinamy jak na rysunku, osadzamy w szczypcach lub imadelku i nawiercamy w cylindrycznej końcówce zagłębienia o śred-

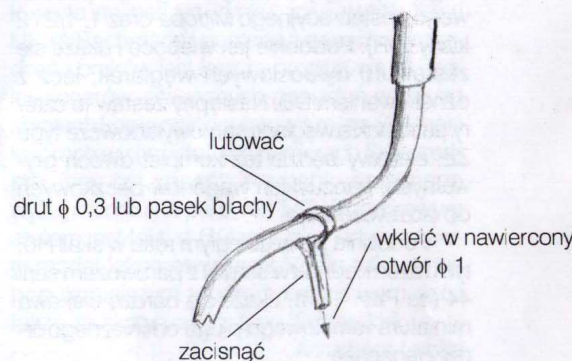
Wykonanie zaworów pożarowych



Podcinanie stopni frezem



Obejmy mocujące przewody parowe do dymnicy



nicy 1 mm na ok. 0,5 mm. Otrzymamy w ten sposób imitację złącza Storza. Z drugiej strony przylutowujemy pasek z blaszki mosiężnej 0,3 mm, o wymiarach 1 x 4 mm, który po podgięciu stanie się obejmą, ułatwiającą osadzenie zaworów na rurach zasilających w miejscu, gdzie rura zagina się w dół do kolanka. Po doświadczalnym, poprawnym ustawieniu „pożarników” utwierdzamy je kroplami cyjanokrakrylatu i malujemy na czarno, najlepiej natryskowo. Dopiero wtedy ostatecznie osadzamy zespoły zasilające.

Teraz reszta osprzętu: po prawej stronie wykonujemy z drutu miedzianego o średnicy 0,3 mm przewód powietrzny do regulatora biegu sprężarki i osadzamy go w otworze, który nawiercamy w części podwoziowej (patrz rysunki). Wykonujemy też imitację przewodów powietrznych hamulca, wlotując doświadczalnie wygięte druty miedziane o średnicy 0,5 mm na płaskownik osadzone z blachy i malujemy je natryskowo na czarno.

Zbigniew Molenda

c.d. w następnym numerze