

listwie, dotyczące naprawy głównej lub średniej, danych hamulca itp. radzę sobie darować. Warto natomiast wykonać: pod tabliczkami w przednim dolnym rogu ściany budki - przynależność do dyrekcji i do parowozowni; na bocznych ścianach skrzyń węglowych u dołu - „Węgiel 2t”; w tylnych dolnych narożnikach bocznych ścian skrzyń wodnych - „Woda 7m³” i wreszcie z przodu dymnicy u góry oraz na tylnej ścianie skrzyni węglowej pomiędzy latarniami nieco u góry - „TKi3-87”. Napisy można wykonać różnie. Ja wykonuję je zwykle ręcznie, pędzlem pisakiem, odpowiednio dobraną pod względem gęstości farbą modelarską białą („Model Master”), formując litery „punktowo” i korygując zniekształcenia zaostrzoną w szpic i zwilżoną terpentyną zapalką. To bardzo mozolne i wyczerpujące zajęcie, ale przy dobrym wzroku, odpowiedniej koncentracji i doświadczeniu powstają napisy wymiarowe i czytelne. Można je potem z lekka przybrudzić, gdy są nienaturalnie śnieżnobiałe - przytłumi to ewentualne niedokładności, które przy tej metodzie są nie do uniknięcia. Mniej zaawansowanym nie polecam jednak tego spo-

sobu. Lepiej, jeśli ktoś ma niezadrukowane półfabrykaty kalkomanii lub nawet jej ścinki (bez druku), wykonać na nich napisy komputerowo i następnie nałożyć kalkomanię. W ostateczności można wydrukować napisy komputerowo na czarnym papierze samoprzylepnym, wyciąć i nakleić - ma to jednak tę wadę, że napisy będą wyglądały jak na nakładanych tabliczkach, podczas gdy w rzeczywistości są one malowane bezpośrednio na parowozie. Najlepszy sposób, niestety drogi, to skorzystanie z maszyny zwanej tamponiarką, jeśli ma ktoś taką możliwość. Wybór pozostawiam czytelnikom. Teraz można już zamontować tukową poręcz na dymnicy u góry.

Na koniec musimy wrócić do części podwoziowej, pozostało tam bowiem jeszcze kilka rzeczy do wykonania. Najtrudniejszą z nich jest imitacja prasy smarnej Freidmanna z ruchomym napędem. Samą dwukomorową prasę wypilo- wałem z kawałka ołowiu wg orientacyjnych wymiarów podanych na szkicach. Pręt napędu należy wykonać z drutu stalowego lub mosiężnego o średnicy 0,3-0,4 mm (nie miedzianego, jest za mało sztywny), a jego długość i kształt usta-

lić doświadczalnie. Sposób wykonania ilustrują szkice. Prasę smarną mocujemy na pomoście z lewej strony za prądnicą, na drucianych sztyfcikach, ustalając doświadczalnie jej położenie. Malujemy ją na czarno, pręt napędny - na czerwono. Worygale smarownicy napędza pręt, łączy się z wodzikiem suwaka. W wybranym modelu mechanizm ustawiony jest jednak na jazdę do przodu przy minimalnym napełnieniu, skutkiem czego skok ruchu suwaka jest mały. Lepiej więc połączyć pręt napędny z górnym końcem jarzma kulisy - wtedy i skok mamy większy, i ruch napędu smarownicy wyraźniej widać. Jak to zrobić? Dość łatwo: po zdjęciu lewej dźwigni nawrotczej (są osadzone na wcisk) frezem dentystycznym o średnicy 0,7 mm wykonujemy na jarzmie od góry rowek, jak pokazano na szkicach. W rowek ten wlotujemy następnie odpowiednio wygięty kawałek szpilki krawieckiej o średnicy 0,7 mm - wygięcie w do przodu „w schodek” jest konieczne dla zapewnienia przegubowi swobody ruchu. Ostrożnie z lutowaniem - grzanie krótkie, „momentowe”, aby nie roztopić pobliskich elementów z tworzywa. Dalej postępujemy już tylko wg szkiców i smarownica z napędem gotowa.

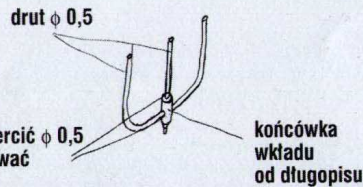
Dający się łatwo wyjąć zespół drabinek wejściowych malujemy na czarno - w całości lub tylko górne powierzchnie stopni wg uznania. Następnie patynujemy boczne skrzynie narzędziowe i czotownice - „okienka” widoczne w górnej części czotownicy tylnej warto przedtem wypełnić czarną, matową farbą modelarską, bo worygale są one przelotowe. Pamiętajmy że zacieki mają zwykle kierunek pionowy. Warto też wstępnie przemaalować na czarno pochwy zderzaków.

Z kolei z prawej strony, pod budką maszynisty, instalujemy według szkiców tzw. trójkąt hamulcowy, pomalowany na czarno. Zakładamy zespół drabinek, potem wózek przedni (oczywiście po jego spatynowaniu). Wstępnie przy mierzamy obudowę i patrzymy, gdzie wewnątrz budki widać rażący czerwony kolor - jest to tylny wspornik silnika, który należy pomalować na czarno matową farbą. Następnie montujemy silnik ze stelażem, zamocowujemy, a znajdującą się nad silnikiem folię zabezpieczającą również czernimy. Przed ostatecznym założeniem obudowy uruchamiamy napęd modelu i „na biegu” doczyszczamy ostatecznie obręcz kół, przykładając do ich powierzchni tocznych papier ścierny o granulacji ok. 800, po czym wykonujemy próbę jazdy. Jeśli wszystko jest w porządku - zakładamy i mocujemy obudowę. Wklejamy następnie imitacje węży hamulcowych (może trzeba je będzie skrócić, zwłaszcza z przodu - mogą blokować ruch wózka), zakładamy sprzęgi. Jeszcze tylko ostateczna próba jazdy, może jakaś drobna kosmetyka i model gotowy. Autor wprawdzie wykonał jeszcze po swojemu nową gwizdawkę parową, bo ta oryginalna nie jest najlepsza, lecz wymaga to posiadania tokarki zegarmistrzowskiej i umiejętności pracy na niej, a to już wykracza poza ramy tego artykułu. Dotyczy to także smarownic tzw. „kieliskowych” na skrzyniach suwakowych, których opis pomijam. Wykonałem jeszcze ślady rdzy w wylotach zaworów pożarowych i w pobliżu klap wlewowych oraz ślady kamienia przy zaworach zasilających - wg zasad patynowania farbami artystycznymi.

Jest to niemały i niełatwy zakres pracy, ale opis musiał być maksymalnie zwięzły z uwagi na szczupłość miejsca w „SK”. Dlatego podaję kontakt telefoniczny do mnie - gotów jestem odpowiedzieć na każde pytanie dotyczące tego artykułu i pomóc rozstrzygnąć wątpliwości: (0-44) 649-11-15 lub 0-605 360-551.

Zbigniew Molenda

Wykonanie prasy smarnej Freidmanna z napędem; (nieoznaczone, małe prostokątki to kawałki izolacji, którymi zabezpieczamy elementy mechanizmu poprzez wklejenie na drut).



Wykonanie trójkąta hamulcowego (proporcjonalnie do rysunku zestawieniowego).

