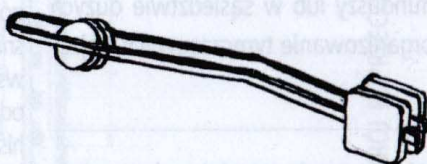
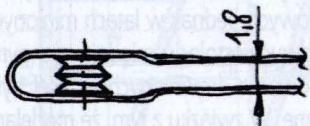


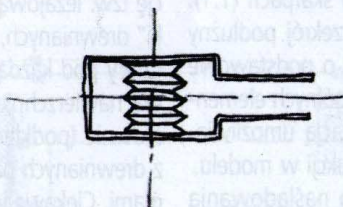
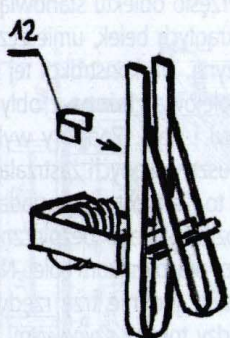
6. Montaż



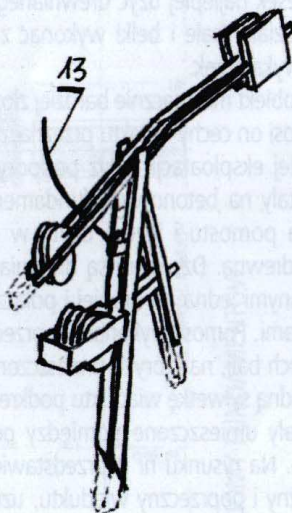
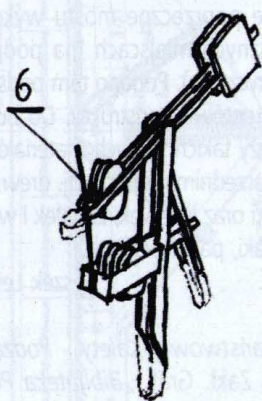
1. Na spłaszczony drut (poz. 7 lub 14) przed jego zagięciem wlotować z obu stron ciężary (poz. 8) po starannym oznaczeniu ich pozycji. Dobrze jest użyć drutu dłuższego od wymiarów podanych na rys. 5 i osadzić ciężary w odległości większej niż przewidziana zagięciem.



2. Zagiąć drut nacięciami ciężarów do wewnątrz tak, aby ciężary były dokładnie naprzeciw siebie. Ew. skorygować wygięcie i wlotować po oznaczeniu położenia poz. 5. Dla typu B przygiąć poz. 14 wg rys. 4. Przygiąć wg rys. 4 wystające z ciężarów końcówki dźwigni.

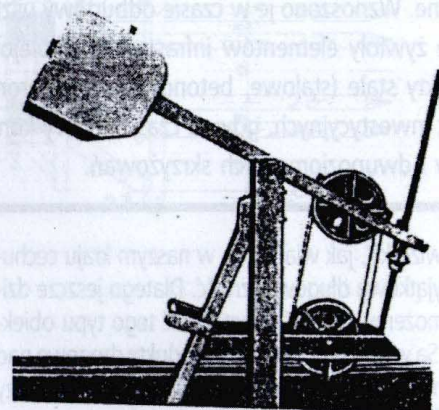


3. Do wewnątrz poz. 3 lub 11 wlotować poz. 4 wg rys. 4. Następnie wg tegoż rysunku oznaczyć pozycje i zlutować elementy stojaka. Dla typu B wlotować dodatkowo poz. 12 do wewnątrz poz. 9. Poprawne zlutowanie ułatwi wstępne wygięcie elementów.



4. Wlotować dźwignie naprężaczy do odpowiednich stojaków wg rys. 4. Wlotować imitacje zębatek: prostą (poz. 6) z tyłu dolnej obsady krążków w typie A, zagiętą (poz. 13) do poz. 12 w typie B - obie tak, aby przechodziły pomiędzy dźwigniami. Najlepiej, aby drut na zębátky miał przekrój kwadratowy, np. o boku 0,5 mm; dobrze jest użyć obciążonych, długich końcówek od diod LED. Teraz wystarczy już tylko obciążyć zbędne U-kształtne zagięcia i naprężacze gotowe. Poprawnie przycięte przednie podpory stojaków (poz. 2 i 10) wyznaczą właściwą głębokość osadzenia na makiecie. Najlepiej jest wykonać rysunki warsztatowe naprężaczy w podziale 1:87 i przykładając do nich wykonane modele wprowadzić ewentualne korekty kształtu poprzez podgięcie elementów.

7.



teriałowych lub szczególnych warunków miejscowych stosuje się zastępczo ciężary o innych kształtach, najczęściej pochodzące „z odzysku” z naprężaczy pojedynczych wewnętrznych. Poza tym dla modelarza istotna jest różnica pomiędzy ciężarami żelwnymi a betonowymi, widoczna głównie w sposobie mocowania i pokazana na rys. 2 i 3. Wszystko to jest możliwe do odwzorowania w modelu i warto próbować, jako że piękno kolei tkwi m.in. w różnorodności stosowanych na niej urządzeń. Tradycyjnie życząc zatem przyjemnej pracy i udanych modeli.

Zbigniew Molenda

Literatura:

- [1] Karaś S.: *Urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego*, WKiŁ, Warszawa 1976
- [2] Mikulski A.: *Mechaniczne urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego*, WKiŁ, Warszawa 1979
- [3] *Album rysunków konstrukcyjnych urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów - grupa 1*, tom 1B. Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1960

<sup>1</sup> Obecnie używa się pojęcia „sterowanie ruchem kolejowym”, a zatem i skrót „srk”; obejmuje on jednak również urządzenia elektryczne i elektroniczne, którymi istniejące jeszcze instalacje mechaniczne są sukcesywnie zastępowane. Ze względu na zakres artykułu uznałem za właściwsze posługiwanie się terminologią wcześniejszą

[ZM]