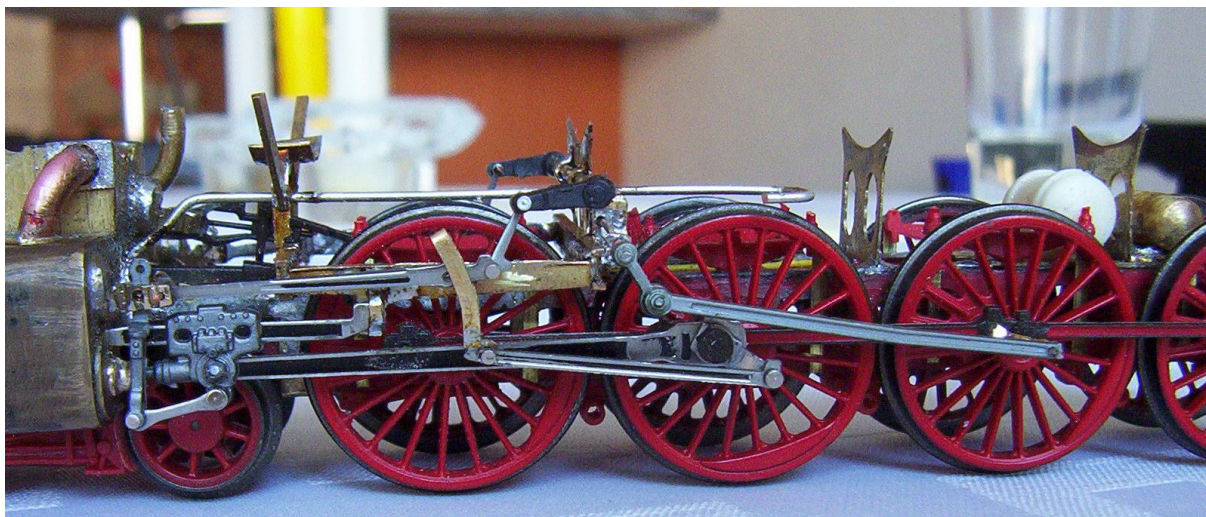
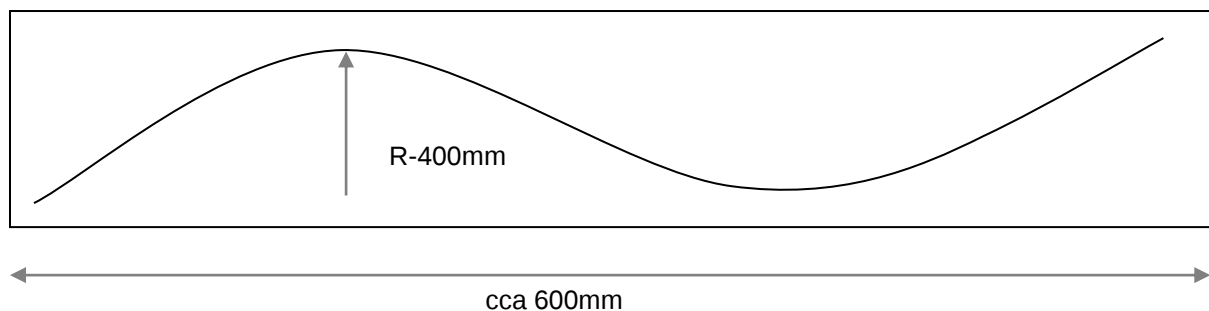


Stavba Albatrosa 498.022 V. díl

Tak až do této chvíle se jednalo o stavbu „pasivních“ dílů, které nehybně napodobují skutečnost. Rozvody patří mezi jedny z nekrásnějších věcí na parní lokomotivě, ale současně také nejsložitější a nejnáročnější na přesnost. Čas venovaný stavbě rozvodů může (a zapravdě dosahuje) až $\frac{1}{2}$ stavby celé lokomotivy. Předem je třeba počítat s tím, že vlastní stavba rozvodů je náročná a někteří z vás (já také) nabydou pocitu, že pokud s tím praští proti zdi, bude to nejpší řešení. Určitě ale vydržte. Velmi náročné bude i jejich ladění tak, aby model dobře jezdil a rozvody se „nesešaly“.



Pro testování pojezdu si připravte prkénko cca 600 x 150mm a flexikolej (ROCO, PECO) a udělejte si dvě zatáčky proti sobě. Záměrně si vytvářejte nejmenší poloměr, který na kolejišti máte (možná i menší). Pokud dáte dva protioblouky a pojezd vám bude dobře jezdit, bude vám na kolejišti jezdit bez problémů. Opravdu zde platí zásada – těžko na cvičišti – lehký na bojišti.



Je třeba počítat s tím, že všechny nápravy v rámu se musí do zatáčky „naskládat“. Neumím zde dát univerzální radu, protože u každého modelu to bylo jinak. Mě se osvědčilo první a poslední spřaženou nápravu uchytit v rámu pevně (bez posuvu) a prostřední a nápravy nechat vodorovně posouvateľné od středu cca 2 – 3mm – podle toho jaké oblouky potřebujete projíždět. Tovární rám Gutzolda je podobně nastaven, takže u Albatrosa jen doporučuji mírně ubrat rám u kol 2hé a 3tí nápravy, aby měly větší stranový posuv.

Provedení rozvodů

Je možné zvolit 2 cesty:

1. použít tovární rozvody (např. z BR01) apod. které ovšem originál napodobí jen nahrubo
2. vyrobit si pojezd sám např. s použitím některých dílů

ad1) nebudu dále rozepisovat. Záleží na zvoleném rozvodu. Tato metoda není tolik pracná, ale výsledek je pouze kompromis.

ad2) popíšu některé možnosti, ale zde to prosím berte jako hrubý návod a bude záležet na každém z vás, co použijete na co zvolíte vlastní cestu.

Spojnice

U Albatrosa (498.0) jsem využil spojnici, která byla u modelu BR19 – tedy plastovou, a to z toho důvodu, že kola jsou vodivá vč. loukotí. V případě mosazných spojníc by to způsobilo zkrat !

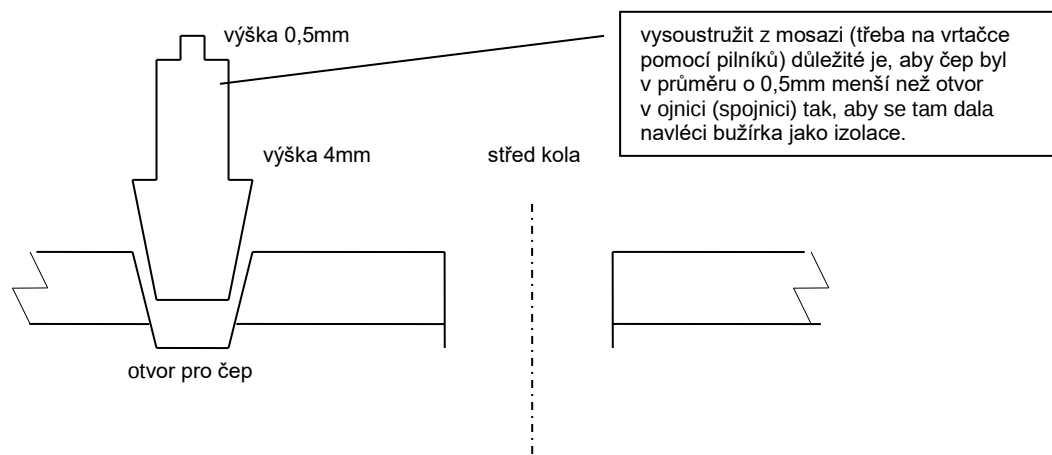
To, že jsou kola celá vodivá mějte neustále na mysli, protože až doposud Vám pojezd zkrat nemohl způsobit (osy náprav jsou vodivě spojeny jen s jedním kolem a rám je plastový).

Na pravé straně necháte spojnici v původním provedení. Na levé straně je nutné spojnici upravit, protože na 3tí nápravě je také protiklika pro třetí válec. Do kola je třeba nalisovat malý mosazný čep, který bude z kola vyčnívat cca 5-6mm a je třeba provrtat spojnici tak aby čep procházel skrz spojnici. Na čep potom velmi opatrně naletujte protikliku. Letování protikliky 3tího válce provádějte velmi opatrně a rychle, jinak riskujete zdeformování a roztavení spojnice !!

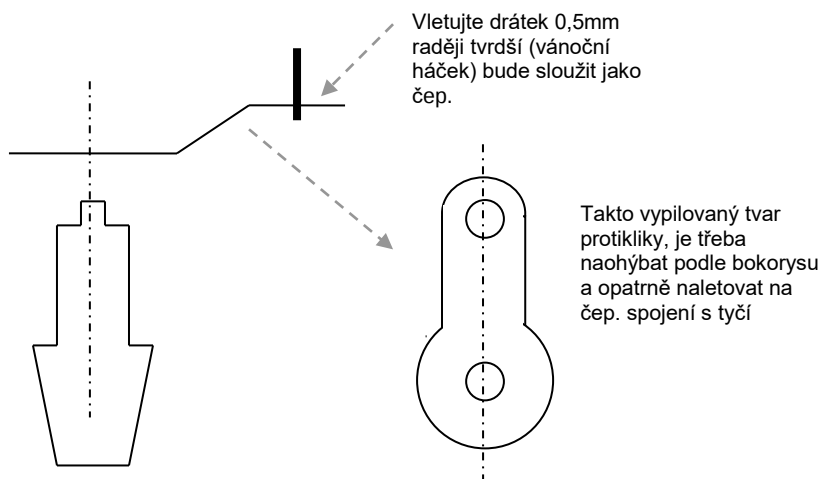
Protiklika

Protikliku II i III nápravy vyrobíte z mosazi, ale výstředníkové tyče u III nápravy musíte vyrobit z plastu kvůli izolaci. Rozdíl u II spřažené nápravy může nastat, pokud nahradíte původní čepy kovovými, potom musíte konstrukci upravit tak, abyste ojnice, spojnici a křížák vzájemně odizolovali.

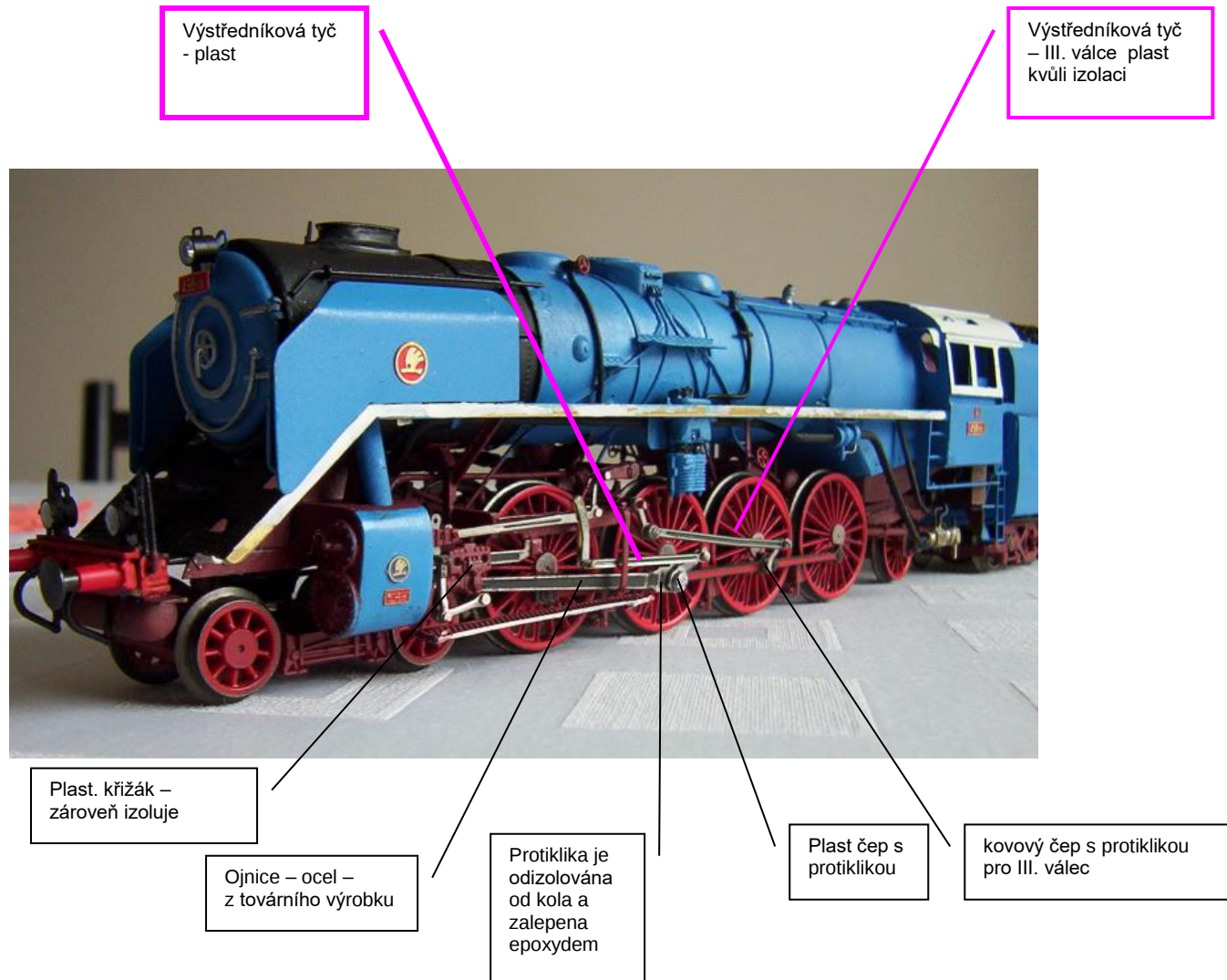
Na mém modelu jsou kovové čepy na hnací nápravě, ocelová ojnice, mosazné protikliky, ale plastové křížáky – čímž je provedena izolace od rámu. Na kovovém čepu II hnací nápravy je pro jistotu navlečena bužírka, která také ještě izoluje spojnici a ojnici.



Na čípek nahoře naletujete (velmi opatrně) vlastní protikliku. letovat musíte, až když na čepu máte navlečenou ojnici i spojnicí, protože protiklika čep zcela uzavře. Celý čep nalepíte vteřinovým lepidlem do kola. Čep nalepte do kola, až nakonec, až se všechny páky dobře protáčí.

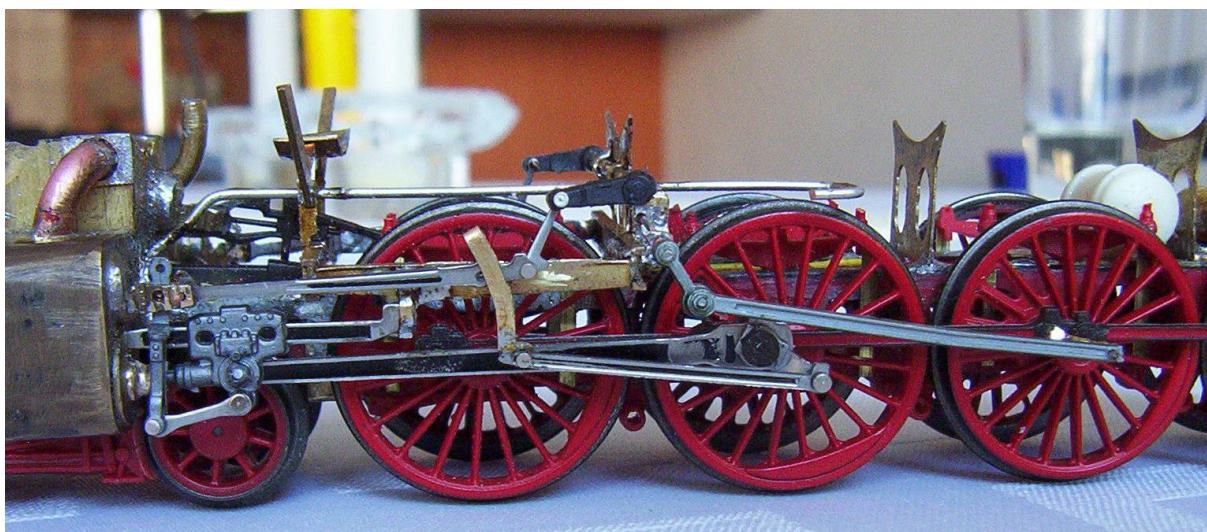


Na protikliku je třeba naletovat kousek drátku jako čep výstředníkové tyče (osvědčil se mi tvrdší drátek, který jde letovat). např. vánočních háčků (jsou pokovené asi mědí). Ten nejprve jemným smirkem obruste a celý pocínujete v kalafunové lázni. Potom teprve letujte čep (drát) do protikliky. Při letování protikliky na čep kola musíte být hodně rychlí. Pokud prohřejete protikliku moc, potom se vám čep výstř. tyče vytaví a budete moci začít znovu.

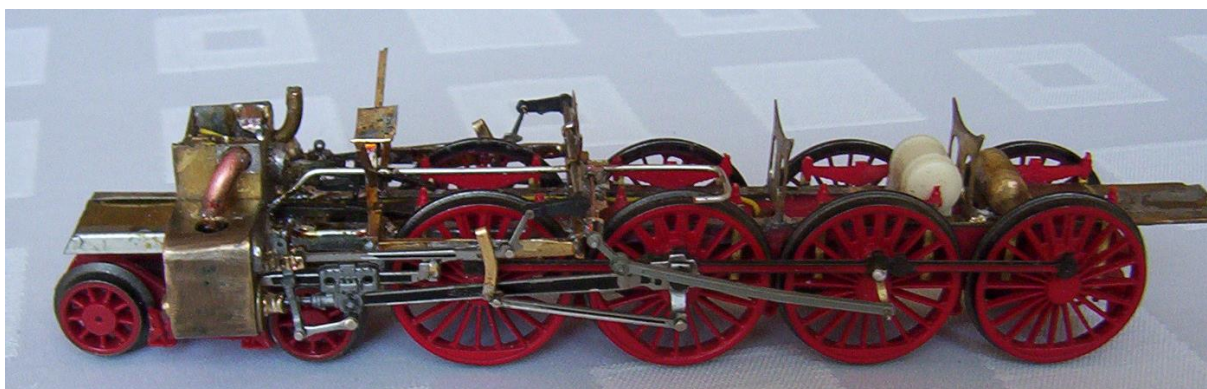




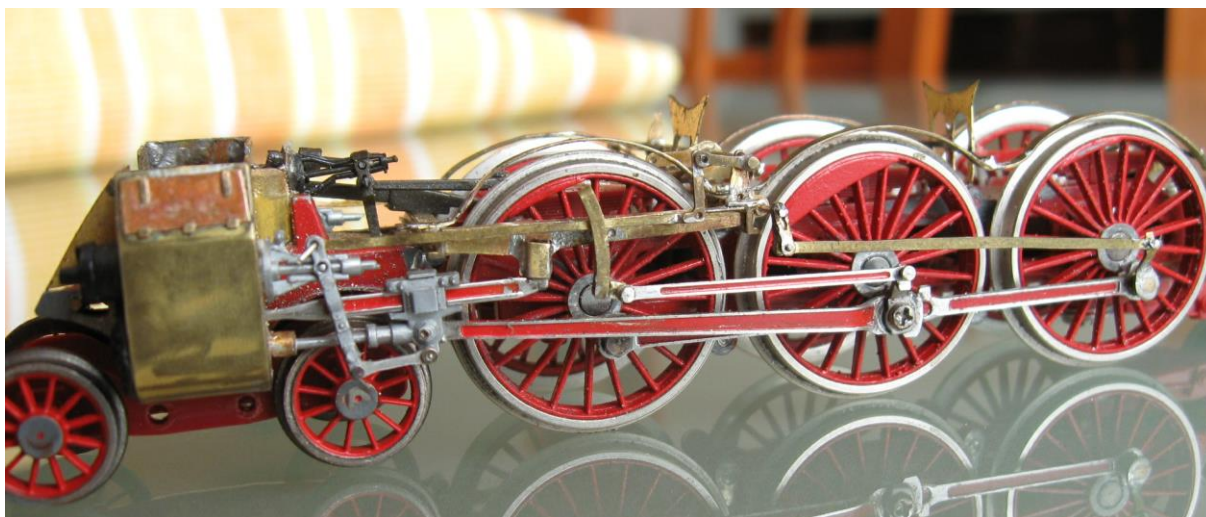
Vrchní pohled na mosazný pojezd (zde Mikádo). Důležité je prostorové „míjení“ protikliky a ojnice. Zde buďte štedří na prostor – je to místo nejčastějších kolizí „pák“ při průjezdu obloukem.



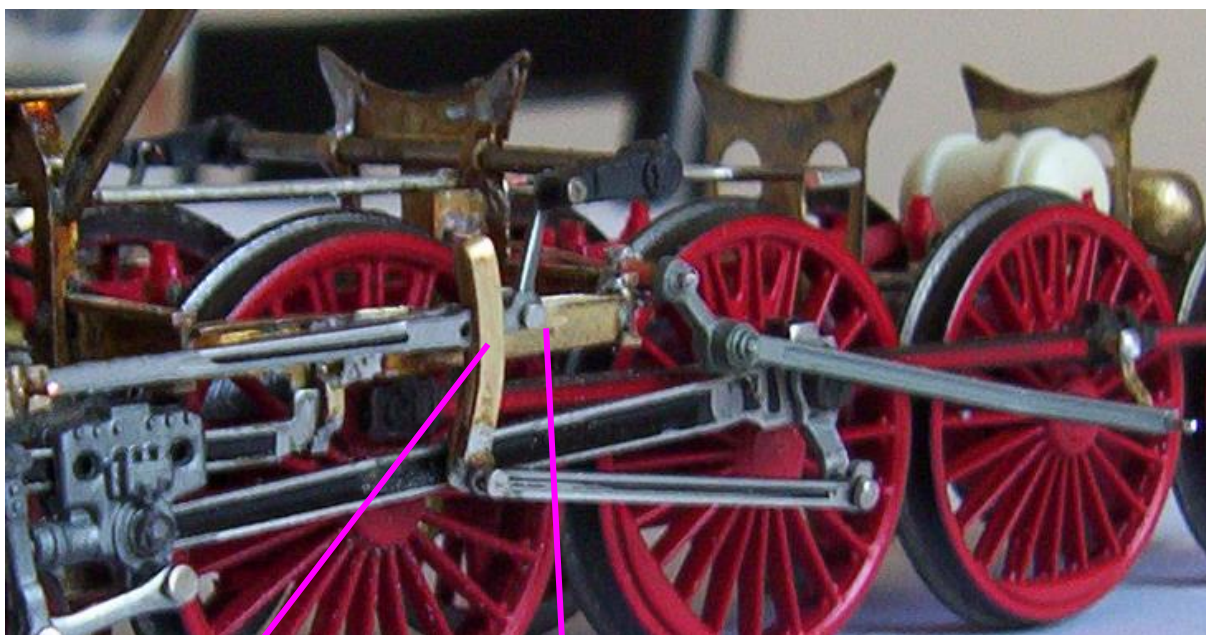
Ještě nenastříkaný model. Zde je vidět, které díly jsou plastové (kvůli izolaci), a které kovové.



Plastová spojnice (u S3) je provrtaná skrz a je na ni naletována protiklika III válce.



Zde je příklad ještě rozpracovaného modelu Mikáda. Místo čepů na hnací nápravě je použit šroubek (ten pak je pak zalit cínem a přesoustružen do tvaru čepu). Na S3 je dobře vidět provedení protikliky na kovovém čepu. Zde jsou ale kola izolována už za obručkami, takže na rozdíl od kol Guetzold odpadá starost s izolací. Z obrázku je patrné jaké díly byly použity z továrního modelu (v tomto případě ROCO) a které je potřeba si udělat svépomocí.



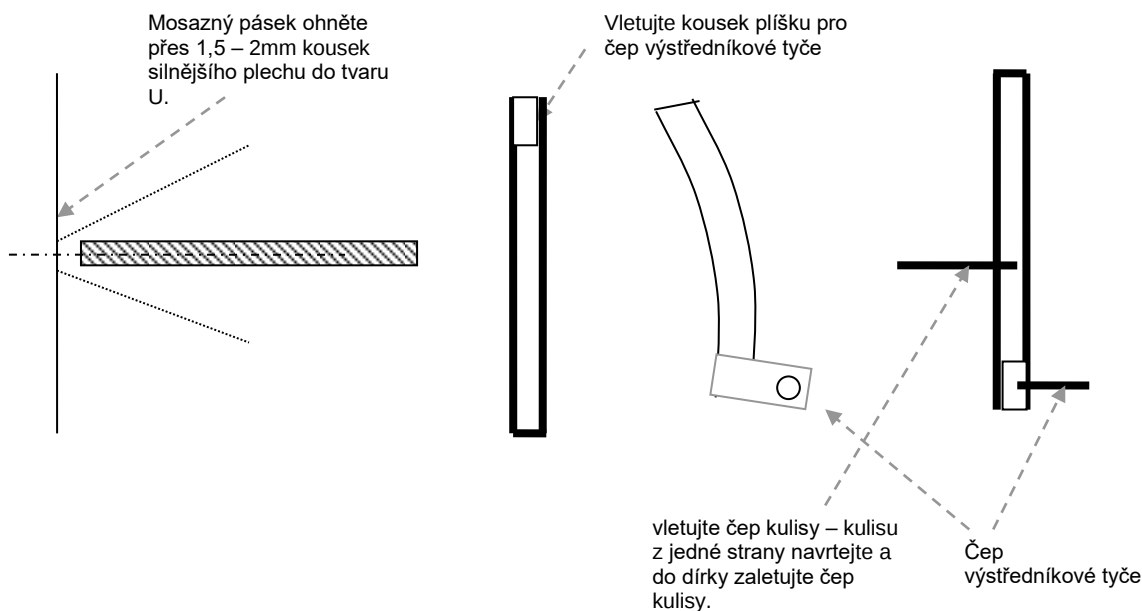
Kulisou
prochází
stavěcí tyč
k šoupátkům

rám je vystřížen z plechu 0,4mm, do kterého je
vletována trubička $d=3\text{mm}$, která zajišťuje
bezpečné vedení kulisy.

Ještě zvětšený pohled na provedení rozvodů. Kulisa je vyrobena z pásky mosazi a následně ohnuta do požadovaného tvaru. Její výroba je popsána dále. Kulisa je uložena v čepu rámu

Kulisa

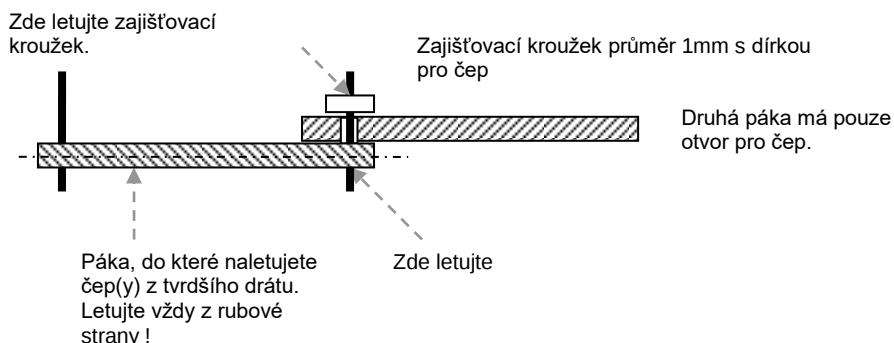
Mosazný pásek o délce cca 25mm ohnete přes 2mm kovovou desku do tvaru U. Výsledný tvar na koncích ramen U vletujete kousek pásku. Ten bude osazen čepem výstředníkové tyče.



Uvnitř kulisy (cca v horní třetině) bude procházet stavěcí táhlo k šoupátkům. Kulisa se musí pohybovat bez zadrhávání o táhlo !. aby se kulisa mohla pohybovat je nutné ji usadit na čep. Kulisa je usazena v rámu, který „obíhá“ S1. Pokud by jste čep kulisy dali jen do plechu, ze kterého rám vyrobíte, tak by kulisa nedržela vodorovnou polohu. Doporučuji do rámu vletovat trubičku o vnitřním průměru 1mm, cca 3mm dlouhou, kterou vletujete do rámu, a která zajistí držení polohy.

Spojení dvou jednoduchých pák

Tento spoj budete potřebovat např. u protikliky, připojení křížáku a předstihových pák apod. Bude to také nejčastější spoj.

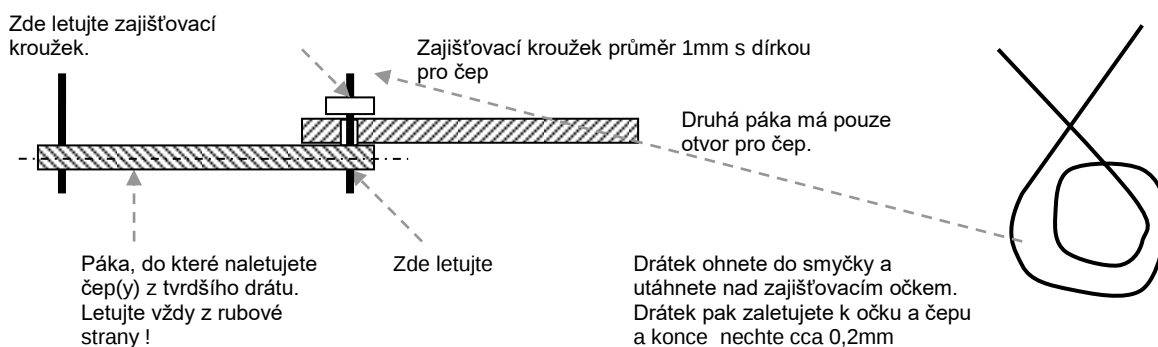


Nejprve na páku, která je vespod naletujete do vyvrtané dírký čep z tvrdého drátu. Čep zaletujete z rubové strany tak, aby čep dostatečně držel. Délka čepu není zatím rozhodující – nechte ho tak dlouhý, aby se vám dobře pracovalo. Délka se upraví až na samý závěr.

Druhou páku (jen s otvorem) nejprve nahřejte nad plamenem. To způsobí rychlé „zakalení“ a povrchovou oxidaci a snížíte tak riziko prolití cínem, až budete letovat zajišťovací kroužek. Páku navlečete na čep přes něj převlečete zajišťovací kroužek (ten se vyrábí poměrně obtížně, protože je velmi malý. Já jsem podélně vyvrtal drát o průměru 1mm a nařezal na malé kroužky. Očko pak rychle přiletujte k čepu –nesmí přitom dojít k prolití cínu !!! jinak máte smůlu a můžete začít znovu. Letujte rychle !

Druhou možností je, že drát, ze kterého je vyroben čep po navlečení druhé páky jen rozlisujete kleštěmi. Funkční to bude také, ale hezké ne.

Třetí možností je ovinutí tenoučkému pocínovaného drátku. Tento spoj je pěkný a konečkový drátku dokonce „simulují“ roztaženou závlačku na matici. Postup je stejný jako v případě zajišťovacího kroužku, s tím rozdílem, že na závěr zaletujete i drátek (viz obrázek)

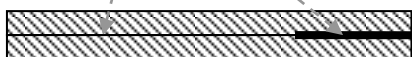


Páka s vidlicí

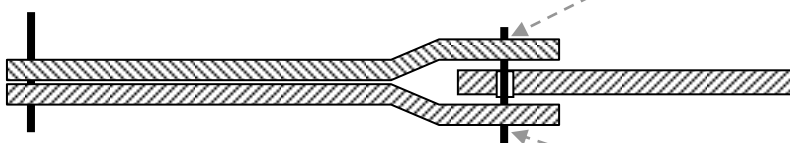
Tento spoj se často používá u šoupátek. Nejprve sletujete k sobě dvě pásky budoucí páky. V cca poslední 1/3 ale mezi pásky vložte např. silnější alobal nebo ocelový plech, tak, aby se proužky v této části nesletovaly.

Potom vypilujete požadovaný tvar páky (táhla) a vyvrtáte otvory pro čepy.

Zde sletovat, zbytek izolovat alobalem



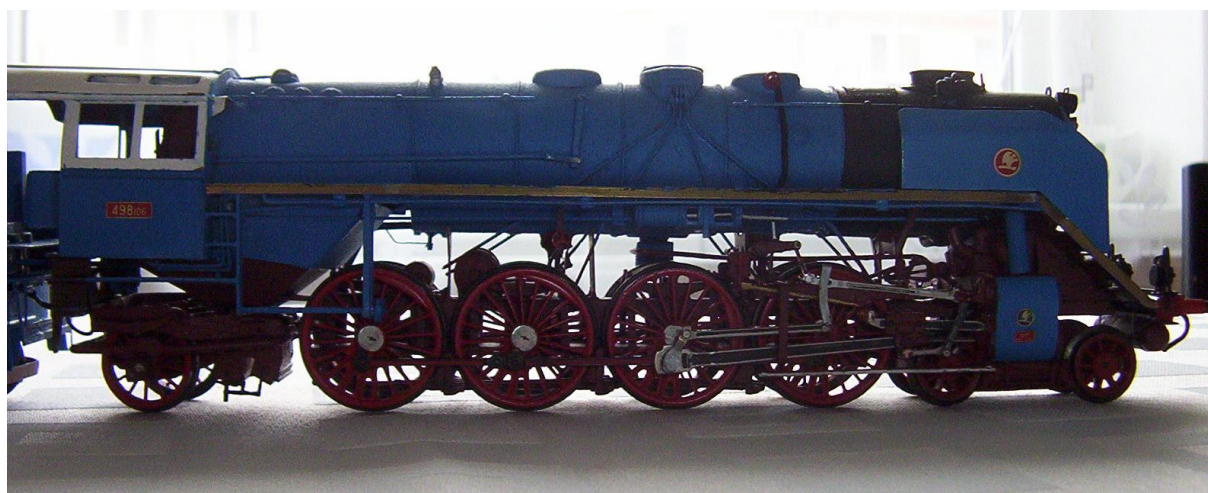
Zde letujte



tuto páku, která se má pohybovat raději před zaletováním čepu mírně překalte nad plamenem.

Zde letujte

Mezi nesletované části páky potom vložíte plech, který bude o něco málo silnější než vložená budoucí páka. (Otvory musí být již předvrtané !). Sletovanou část páky sevřete ve svěráku a vidličku (s vloženou distanční podložkou) slisujte kleštěmi. výsledkem bude vidlička. Vidličkou prostrčíte čep a páku, kterou vidlička ovládá. Čep zaletujte alespoň na jedné straně a délku čepu opravte (obroušením) do požadované délky.



Pokud si s rozvodem dáte práci a uděláte detaily i prostoru mezi koly a kotlem, bude vám pohled proti světlu docela odměnou.