



Parowóz Ty 2 670



numer artykułu	501017
epoka	III c
długość modelu wraz z buforami, w mm	193
2 światła czołowe zmienne z kierunkiem jazdy	tak
minimalny promień przejezdny Rmin, w mm	310
kinematyka krótkiego sprzęgu wg NEM358	tak
złącze dekodera typu S wg NEM 651	tak



Pierwowzór

Wymagania stawiane przez Wehrmacht dotyczące znacznego wzrostu produkcji lokomotyw nie mogły być zrealizowane bez zunifikowania i uproszczenia konstrukcji lokomotyw. Budowane jako przejściowe parowozy wojenne BR86 i BR50 nie przyniosły wystarczających oszczędności oraz nie sprostały warunkom rosyjskiej zimy. Stąd w 1942 r. powstał pierwszy prototyp BR52. W stosunku do modelu wyjściowego czyli BR50 zaoszczędzono (wylimitowano) ok. 1000 części konstrukcyjnych. Z pozostałych 5000 części aż 3000 z nich zostało uproszczonych. Waga użytych materiałów wyniosła 139 t zamiast wcześniejszych 165 t. Zamiast 2,8 t metali kolorowych zostało zużytych tylko 150 kg, zaoszczędzono 6000 godzin pracy. Szczególną uwagę poświęcono na wyposażenie i instalację przeciw zamrażaniu. Lokomotywy były wyposażone w tender wannowy 2'2'T 30 lub tender o sztywnej ramie 4 T 30. Były również stosowane tendry kondensacyjne. Do produkcji BR52 było wykorzystywanych wiele fabryk zlokalizowanych na terenach zajętych przez Niemcy. M.in. BR52 budowała wiedeńska Fabryka Lokomotyw Floridsdorf. Austriackie Koleje Państwowe (ÖSTB, ÖBB) posiadały bardzo dużo parowozów z tej rodziny. Znaczną część tych maszyn radzieckie władze okupacyjne przekazały do Rumunii, Węgier i Jugosławii. Lokomotywy pozostałe w ramach austriackich ÖBB były poddawane modernizacji. Charakterystyczne dla tych konwersji były m.in. nowej konstrukcji komin wg projektu inż. Giesla (tzw. Giesl-Flachejektör) oraz kabina dowódcy (kierownika) pociągu umieszczana na tendrze wannowym. Tak wyposażone parowozy przez wiele lat służyły w ÖBB.

Model

Model jest dokładnie odwzorowaną kopią oryginału, z autentyczną powłoką lakierniczą i oznakowaniem. Wierność odwzorowania została uzyskana m.in. poprzez wykonanie stawideł Heusingera z tworzyw sztucznych oraz zmniejszenie profili kół. Koła mają 2,2 mm szerokości, a wysokość obrzeża koła (kolnierza koła) wynosi 0,9 mm. To sprawia, że model stawia wysokie wymagania torowiskom. Optymalne właściwości jezdne będą osiągnięte na torach modelowych firmy Tillig. Tory standardowe nie są zalecane. Jeśli jednak model musi być używany na torach standardowych, musi przejeżdżać rozjazdy bardzo powoli, a rozjazdy muszą być w nienagannym stanie. W przeciwnym razie zestaw kołowy toczny będzie „wyskakiwać” na krzyżownicy. Części stawideł charakteryzują się dużą elastycznością niczym części trawione z metalu, jednak nie powinny być niepotrzebnie przeciążane. Oświetlenie lokomotywy i tendra zmienia się automatycznie z kierunkiem jazdy. Na końcach pojazdu znajdują się krótkie sprzęgi z gniazdem wg normy NEM 358. Napęd modelu odbywa się przez wszystkie zestawy kołowe tendra. Przedostatni zestaw kołowy jest wyposażony w obręcz przeciwpoślizgową. Wszystkie zestawy kołowe tendra, jak również pierwszy i czwarty zestaw kołowy lokomotywy służą do pobierania prądu. Napęd tendra jest fabrycznie wystarczająco nasmarowany. Następne smarowanie powinno nastąpić po około 50 – 100 godzinach eksploatacji modelu, smarem wolnym od kwasów i żywic (np. wazeliną techniczną). Tender można zdemontować po wyciągnięciu imitacji gumowej obręczy – wyciągać w kierunku budki maszynisty.

Uwaga ! Nie uruchamiać tendra bez sprzężonej z nim lokomotywy! Niebezpieczeństwo zwarcia !

Stanowczo odradzamy samodzielny demontaż lokomotywy ! Uszkodzenie plomby zabezpieczającej prowadzi do utraty gwarancji !

Dla podniesienia wartości wizualnej modelu dołączono elementy wyposażenia dodatkowego. Wszystkie części powinny być zamocowane przy użyciu niewielkiej ilości kleju. Poręcz tendra F należy odpowiednio spasować przed zamocowaniem tak, by nie doprowadzić do zbyt dużych naprężeń. Poręcz F powinno się przykleić tylko do wanny tendra albo tylko do części górnej tendra. Ułatwi to późniejszy demontaż tendra. Szczegóły zamocowania części dodatkowych pokazane są na rysunkach (patrz: instrukcja w języku niemieckim, akapit „Zurüüsteile”). Zamocowanie wężu hamulcowych jest możliwe tylko wtedy, gdy promienie torów do jazdy będą większe niż 350 mm lub należy zrezygnować ze sprzęgu z tej strony lokomotywy. Zastosowanie rury osłonowej drąga tłokowego jest możliwe tylko przy promieniach powyżej 350 mm.

Ostrzeżenie: Po zaostrożeniu przepisów kontroli produktów EMV 2008 (dot. zakłóceń funkcjonowania) jesteśmy zmuszeni do odpowiedniego dopasowania elementów przeciwzakłóceńowych w naszych pojazdach trakcyjnych. Sprowadza się to do podwojenia pojemności kondensatora przeciwzakłóceńowego przy silniku elektrycznym lokomotywy. Ma to jednak taki skutek, że w czasie sterowania silnika elektrycznego lokomotywy wysoką częstotliwością przepływa przez ten kondensator duży prąd.

Tego rodzaju sterowanie wysoką częstotliwością występuje w pracy cyfrowej bez wbudowanego dekodera cyfrowego tzw. jazda na adresie 0. Jest możliwe, że prąd ten będzie tak duży, że centrala cyfrowa odbierze to jako zwarcie elektryczne silnika i całkowicie wszystko odłączy. Co najmniej następuje jednak przeciążenie elementu przeciwzakłóceńowego z jego tak dużym nagraniem się, że może to prowadzić do tego, że przylegające do niego elementy lokomotywy z tworzyw sztucznych mogą się zdeformować.

Dlatego przy pracy cyfrowej eksploatacja modeli ze wzmocnioną eliminacją zakłóceń bez dekodera cyfrowego jest zabroniona!

Cyfryzacja

Do zamontowania dekodera cyfrowego w tendrze lokomotywy znajduje się złącze typu S zgodnie z normą NEM651.

Po odłączeniu lokomotywy od tendra należy wyciągnąć imitację gumowej obręczy zamocowaną na ścianie tendra od strony budki maszynisty. Następnie można zdjąć część górną tendra i element przeciwzakłóceńowy może być wymieniony na dekodery. Jako dekodery polecamy Lenz Gold mini (nr art. 66013).

Przed rozpoczęciem użytkowania lokomotywy proszę sprawdzić napięcie na Państwa centrali cyfrowej. W przypadku sterowania pojazdami w skali TT, H0, H0e i H0m zalecamy ustawienie napięcia o wysokości maksymalnie 14 V. Praca pojazdów przy wyższym napięciu prowadzi do szybszego zużycia się silnika. Spowodowane tym usterki dekoderek (poprzez przeciążenie) nie podlegają gwarancji.

Wskazówki konserwacji

Model jest fabrycznie wystarczająco naoliwiony. Następne oliwienie jest wymagane po około 120 godzinach eksploatacji. Należy wówczas niewielką ilością oleju pozbawionego kwasów i żywic naoliwić wszystkie ruchome części stawideł i zestawy kołowe lokomotywy. Kółka zębate napędu należy przesmarować wazeliną techniczną.

Użycie nadmiernej ilości oleju i smaru prowadzi do zabrudzenia elementów ruchomych, a w konsekwencji powstaje niebezpieczeństwo zakłóceń jazdy modelu.