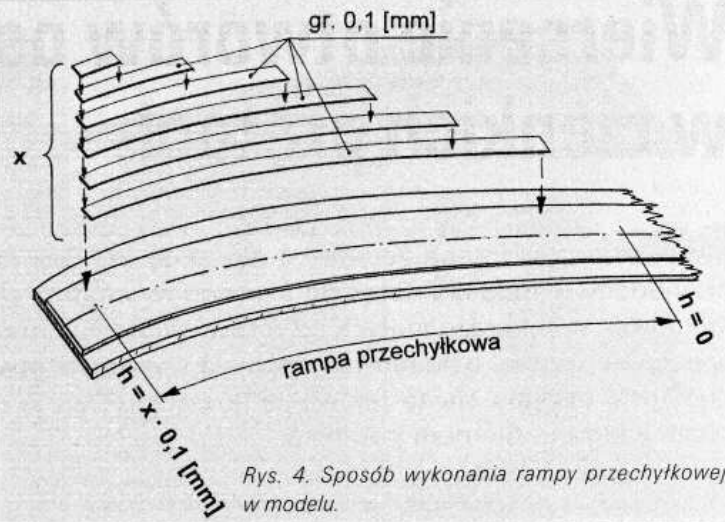


Rys. 3. Układ geometryczny toru z przechytką (w obrębie ramp przechytkowych i łuku).



Rys. 4. Sposób wykonania rampy przechytkowej w modelu.

chylkowe (rys. 4). Dobre ukształtowanie ramp przechytkowych jest bardzo ważne, bo jest to świadome wprowadzenie w tor tak zwanej wichrowatości, a ten parametr (jeżeli przekracza wartość dopuszczalną) bywa z reguły przyczyną wykolejeń taboru. Rampa przechytkowa nie może więc być zbyt stroma, gdyż wtedy spowoduje dużą wichrowatość i modele będą się w tym miejscu wykolejały. Jako praktyczne zalecenie można podać, że wykonanie

przechyłki maksymalnej (1,7 mm) powinno nastąpić na odcinku nie krótszym niż 60 cm. Przechyłki mniejsze wymagają oczywiście odpowiednio krótszych ramp przechytkowych.

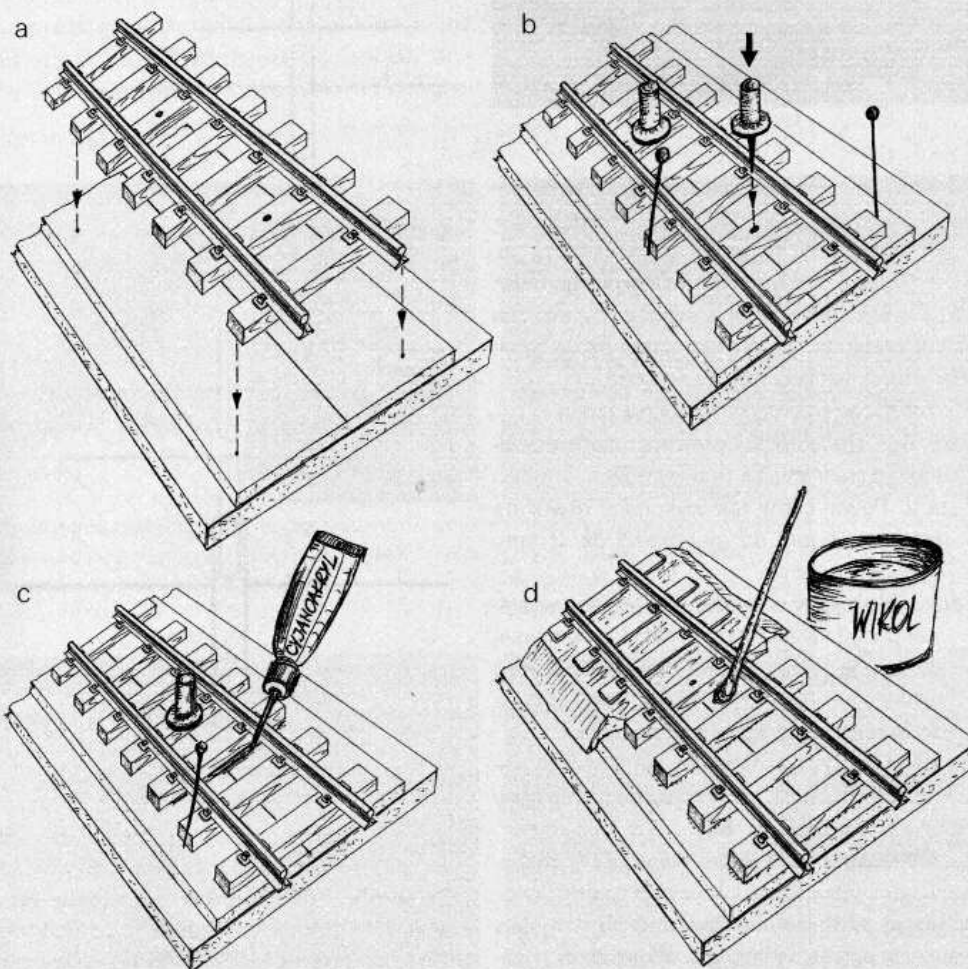
Gdy mamy już naklejone paski papieru i kartonu kształtujące przechyłkę, możemy nareszcie przystąpić do układania modelowego toru. Kładziemy „flex” na torowisku – a właściwie na „falszywej podsypcy” i używając szpilek lub lepiej pine-

zek od tablic korkowych, mocujemy prowizorycznie tor. Należy wykonać to z ogromną starannością, ciągle zwracając uwagę na zgodność położenia osi toru z narysowaną linią. Najłatwiej to zrobić, gdy modelowy tor ma w niektórych podkładach wykonane przez producenta otwory. Powinniśmy je wykorzystać i tam wbić pinezki. Trzeba stale kontrolować położenie toru patrząc nań wzdłuż (a nie z góry!). Takie spojrzenie pozwala wychwycić wszystkie nierówności, krzywizny i zaburzenia w geometrii. Po umocowaniu pinezkami tor powinien dobrze przylegać do tekturowego podłoża.

Gdy z geometrii toru jesteśmy zadowoleni i wszystkie zniekształcenia zostały usunięte, można przystąpić do mocowania toru na stałe. Stosowana przez mnie technologia była już prezentowana na łamach *Świata kolei* (patrz nr 9 i 10/2001). Dla przypomnienia powtórzę jeszcze raz, że proponuję najpierw użycie kleju cyjanoakrylowego. Zapuszczając kroplę tego kleju co 5-8 podkładów powodujemy, że już po kilkunastu sekundach tor jest trwale przymocowany. Gdy klej zwiąże ostatecznie (co trwa kilka minut) można usunąć prowizoryczne przytwierdzenie, czyli szpilki i pinezki. Kolejne czynności przedstawiono na rysunkach (rys. 5). Warto jeszcze raz sprawdzić układ geometryczny toru. Właściwie uczynimy to wyłącznie dla kontroli, gdyż dokonanie jakichkolwiek poprawek po związaniu cyjanoakrylatu jest (bez niszczenia toru i podtorza) praktycznie niemożliwe. Pozostaje nam teraz żmudne wypełnianie przestrzeni pomiędzy podkładami i od czół klejem typu *wikol*, czyli rozpoczęcie prac związanych z balastowaniem toru podsypką i nadawaniem mu wyglądu zbliżonego do oryginału.

To są już jednak tematy, które przedstawię w kolejnych odcinkach artykułu.

Leszek Lewiński



Rys. 5. Układanie toru kolejowego: a) układanie toru; b) prowizoryczne mocowanie; c) klejenie cyjanoakrylatem; d) wypełnianie przestrzeni klejem typu *wikol*.