

Stručné pokyny ke stavbě:

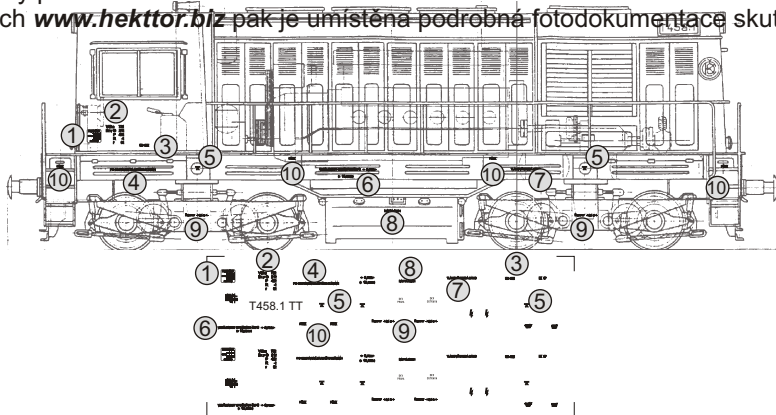
1) Podle **Schématu 1** připevněte na díly 1 a 2 všechny dveře, poklopy, a další ploché detaily. Připájejte je z vnitřní strany skrze předleptané otvory. Dejte pozor, ať vám cín neproteče na druhou stranu leptu. Používejte proto přiměřené množství cínu. V případě, že máte v úmyslu detaily lepit a jen větší sestavy letovat, detaily podle **Schématu 1** připevníte až na konci fáze 2).

2) Díly 1 a 2 natvarujte, stejně jako díl 3. **Důležité!** Nejdříve spojte díl skříně 1 s dílem spodku 3, pak připevněte díl ochozu 4 (převlečte jej otvorem přes střechu kabiny na díle 1 a spasujte se spodkem) teprve potom spasujte díl kabiny 2. Pokud vše sedí, spájejte zespodu dílu 3. Po sletování přijde na řadu poměrně náročná část - všechn přechňívající materiál zevnitř dílu 3 - zámký a cín - je nutno **zabrousit do roviny**, aby tam později dobře sedl vnitřní rám pojezdu 47. Toto nejlépe provedeme brusným kotoučkem na modelářské frézce

3) Jakmile je hotová sestava dílů 1,2,3 a 4, můžeme doplnit detaily skříně podle **Schématu 2.Z** dílu 15 a dvou dílů 16 vytvořte sestavu mezichladiče oleje. V tomto bodě jsme pro vás zcela zdarma připravili malý hlavolam. Jak vplést díl 15 do dílů 16? Velmi těžko se to popisuje, ale jde to. Zkoušejte, zkoušejte, zkoušejte je to vlastně docela jednoduché :-). Poté se pusťte také do vybavení spodku podle **Schématu 3 a 4**. Připevnění pluhu 41 a zábradlí 44 a 45 si přitom ponechte až na samý závěr této fáze stavby. Pozor! Pluh má nožky o něco delší, než by měly být. Je to pro modeláře, kteří používají nové spráhlo Tillig. To je totiž řešeno tak nešťastně, že dieselovým lokomotivám ČKD zasahuje právě do pluhu. Při použití starého spráhla je nutno nožky zkrátit.

4) Pokud máte v úmyslu motorizovat model pomocí dílů z lokomotivy V 100 Start od firmy Tillig (kat. č. 02598), což také velice doporučujeme, a zakoupili jste si obráběný mosazný rám kat. č. 12065 z naší nabídky, postupujte dále podle **Schématu 5**. Část a/ a b/ rámu pečlivě slícujte a zajistěte (lepící páskou, svěrkami). Pozor! Horní část je o něco užší, z důvodu připájení zábradlí. Poté sletujte. Případně je možno také obě vrstvy slepit epoxydovým nebo sekundovým lepidlem. Nádrž 50 vyplňte vhodnou zátěží (je možno ji naplnit třeba olovem či železem - maticky, šroubky, drobné hřebíčky - a zalít epoxidovým lepidlem). Z lokomotivy V 100 pak použijeme podvozky, motor a kardany. Nejprve upravíme sestavu motoru - setrvačnický se dají použít upravené, pokud zmenšíme jejich průměr na soustruhu nebo obroušením na vrtačce, pak je stáhneme co nejbliž k motoru (ale tak, aby nepřekážely jeho chodu - případně je možno je z pohonu zcela vypustit), stejně také pouzdra kardanů. Tato je vhodná také zkrátit - cca 0,8 mm odříznout. Zkrátit je nutno také kardany - rozříznout, upravit délku a vlepít do kovové trubičky patřičné délky a průměru. Desku plošného spoje nepoužijeme, motor spojíme přímo s přívodními kablíky podvozků. Podle **schématu 6** pak sestavte masky podvozků.

Na stránkách www.hektor.biz pak je umístěna podrobná fotodokumentace skutečného stroje.



Motorová lokomotiva T458.1/4M3 2 provedení V. série

Sada dílů ke stavbě lokomotivy ČSD v měřítku 1 : 120 (velikost TT) vyleptaná do 0,3 mm mosazného plechu

O předložce:

Náš příběh začíná tím, že prvních 7 strojů první série řady T435.0 bylo přerozchodováno na 1524 mm jako T435.04 a z nich dvě byly prodány sovětským drahám jako prototypy ČME 2. Tyto dvě lokomotivy, vedené v depu Moskva - Ljubino, také v podstatě zahájily velmi úspěšnou ságu exportu motorových lokomotiv ČKD do SSSR. Po tomto ántre si zákazník z tehdejšího SSSR objednává šedesátikusovou sérii lokomotiv ČME2, odpovídající v podstatě naší T435.0. Nejpodstatnější úpravou, kromě obligátní změny spřahovacího systému a rozchodu, byla vzhledově odlišná nádrž a především zvýšení adhezní hmotnosti na 67 t. Před dodáním druhé a třetí série ČME2 do SSSR v letech 1960 - 1962, čítající úhrnem 150 kusů, byly provedeny podstatnější úpravy, které už přiblížily vzhled lokomotivy stroji, který známe jako "Velkého Hektora". Adhezní hmotnost vzrostla na 72 tun a délka lokomotivy byla prodloužena o 800 mm. Poslední dva stroje pak měly pokusně namontovány nově vyvinuté kývačkové podvozky s hladším chodem. V rámci této výroby bylo dodáno také 5 kusů lokomotivy pro širokorozchodné tratě ČSD, označené jako T458.0. V průběhu první poloviny 60. let pokračuje výroba dalších sérií ČME2. Lokomotivy už se vzhledově podobají původní T435.04 jen nádrží a kabinou. I to se má brzy změnit.

Vzhledem ke kritickému nedostatku motorových lokomotiv u nás bylo uvolněno 40 strojů z kontraktu pro Sovětský svaz a upraveno podle norem ČSD, zde pak byly označeny řadou T458.1. Výrobou poslední 5. série v roce 1965 a poslední, 522. lokomotivy dodávky řady ČME2 končí. Stroje poslední série se také definitivně odlišují od předchozích třemi okny na boku kabiny a odlišným tvarem nádrže.

Dodávky pro ČSD vypadaly takto - celkem bylo vyrobeno 206 strojů T458.1 pro normální rozchod a 13 strojů T458.04 pro širokorozchodnou trať v Čiernej nad Tisou. 24 lokomotiv pak skončilo v průmyslu.

Exportní úspěch však neskončil dodávkami do SSSR. 80 kusů upravených pro teplejší klimatické podmínky bylo dodáno do exotické Indie na rozchod 1676 mm jako řada DEC. Tropická úprava se osvědčila a zájem o lokomotivu projevily i Irácké dráhy, které odebraly 28 strojů DES3000. 8 kusů odešlo do Albánie, dvě do Polska na široký rozchod a tři do tehdejší NDR. Do těchto čísel nejsou započteny objednané, ale stornované malé série pro zahraniční zákazníky, které byly posléze dodány našemu průmyslu.

Podrženo, sečteno - lokomotivní řada, odpovídající naší řadě T458.1 se staly jedním z velkých "trháků" dnes již žel neexistující značky ČKD.

O modelu:

O modelu:

Náš model představuje podobu řady v provedení poslední série T458.1/4M3 2 se třemi okny na bocích stanoviště strojvedoucího. Ke stavebnici máme v nabídce také mosazný obráběný rám pro použití komponent z V 100 Tillig Start, který si můžete objednat pod kat.č. 12065 ..

Stavebnice je určena zkušenějším modelářům, kteří už za sebou mají stavbu aspoň jedné lokomotivy z leptaného plechu.



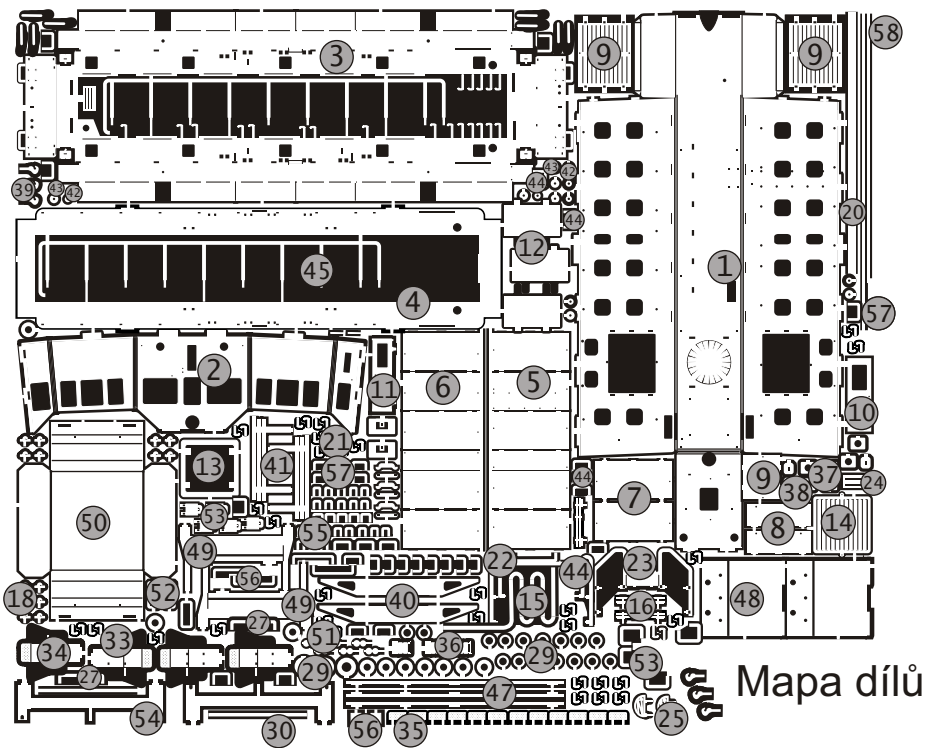


Schéma 2/

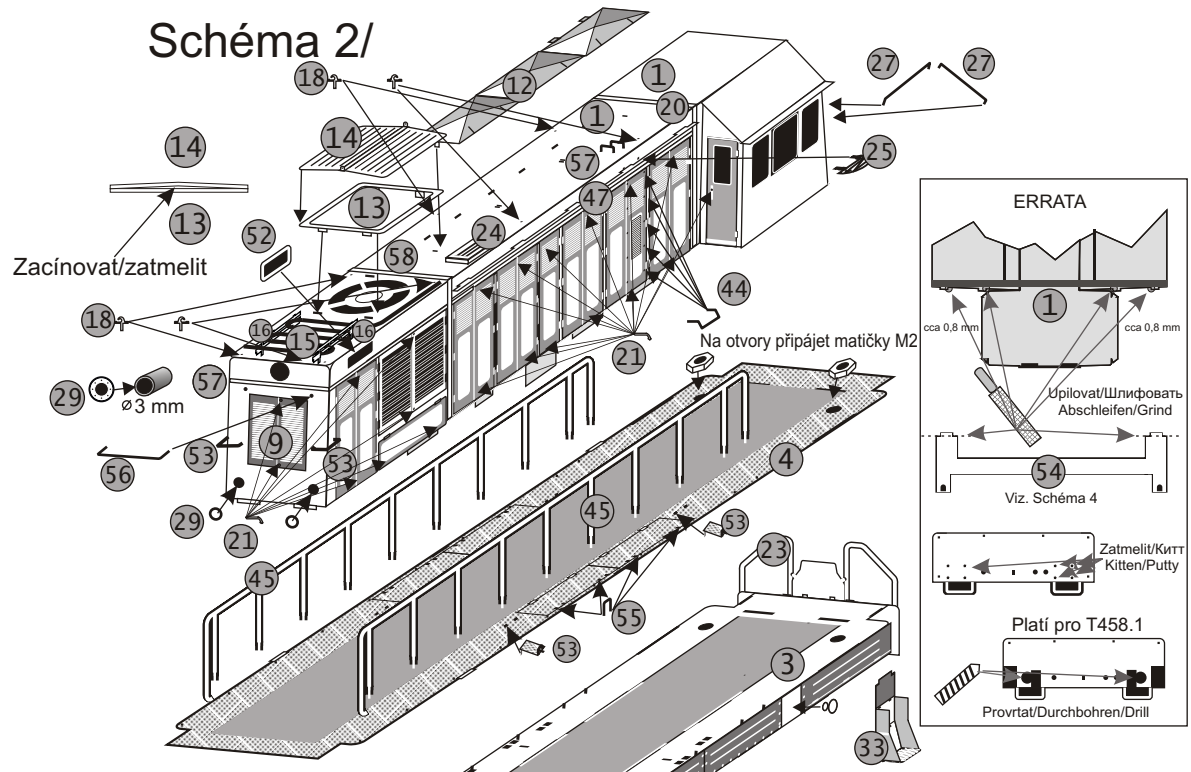


Schéma 1/

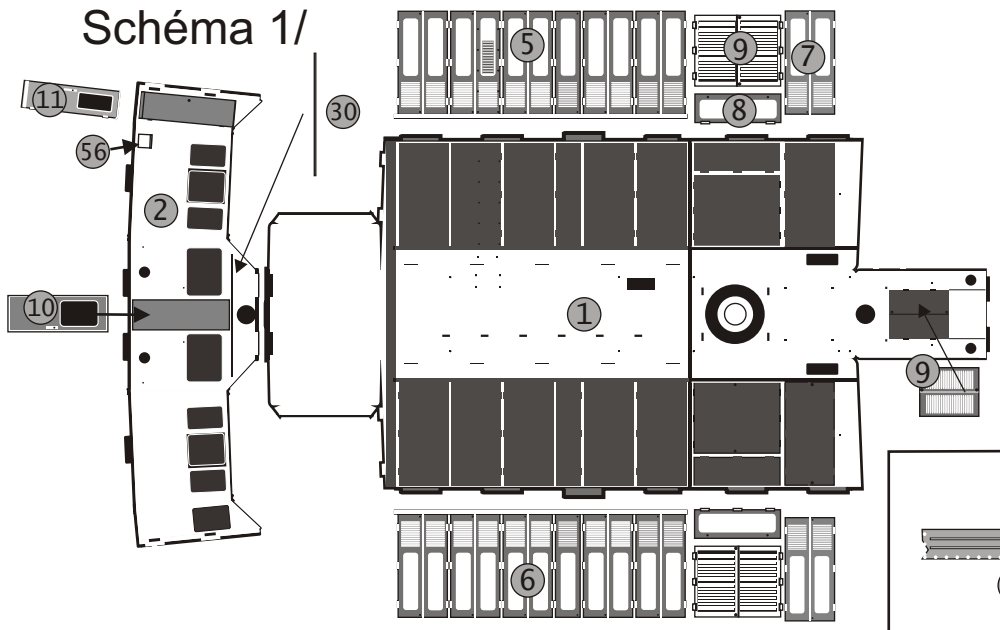


Schéma 3/

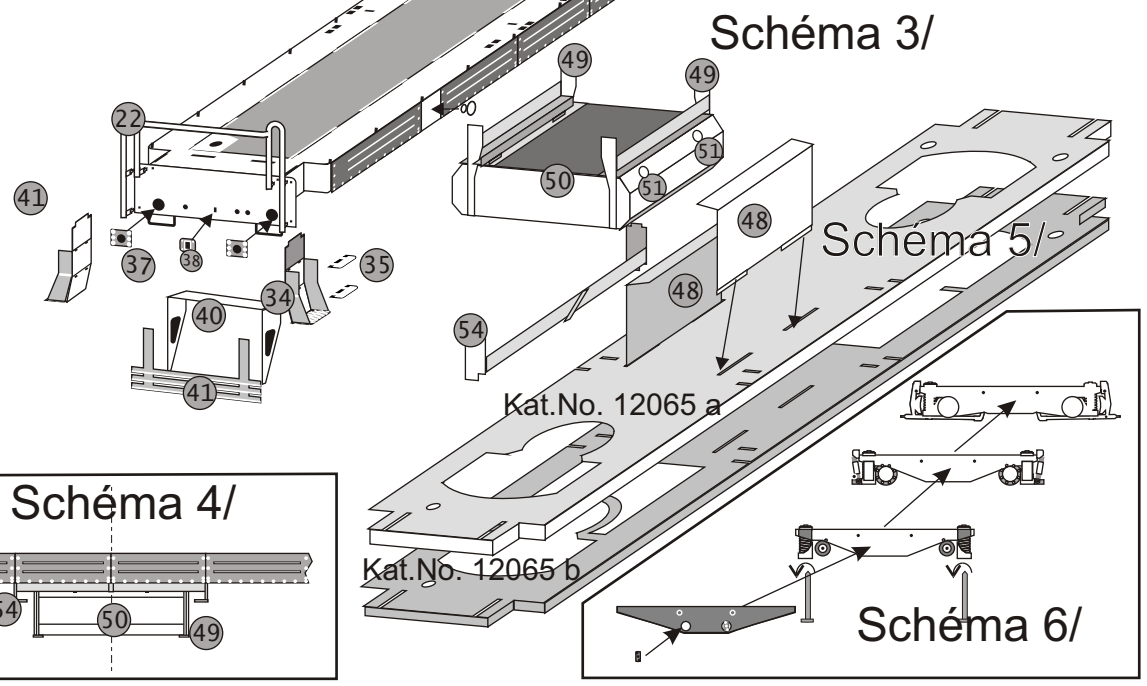


Schéma 4/

