



S/S HERCULES

Osa 2, eli kuinka matka jatkuu kohti mielikuvaa syksyisestä kuulaasta järvimaisemasta höyrypilvineen.

Rakentamaan runkoa



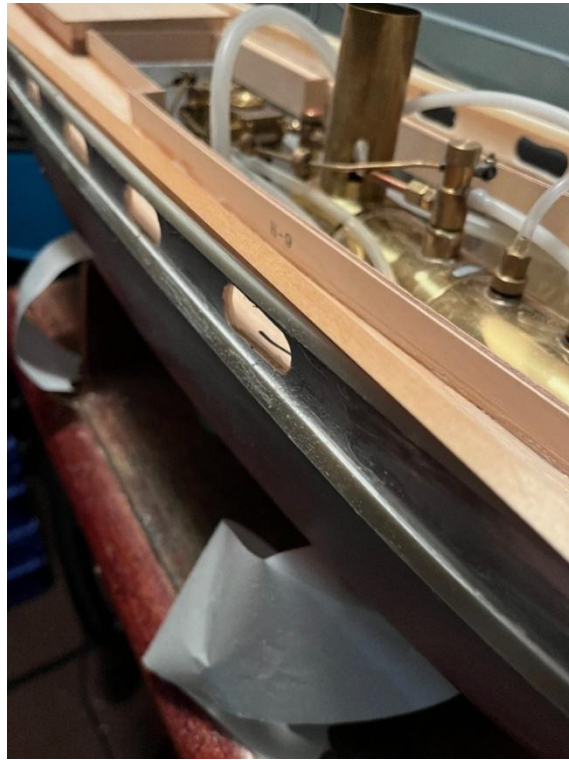
Tarkkasilmäisille tiedoksi; mallista ei tule ns. telakkamallia, vaan kovassa käytössä useita vuosia ollut, ehkä siloteltavana korjaustelakalla kuitenkin käynyt purtilo. Tästä lisää kolmannessa osassa. Syy moiseen ratkaisuun selvinnee artikkelia luettaessa. Aivan ensimmäiseksi kuitenkin väkersin runkoaihiolle pukin, joka viimeisteltynä kyllä soveltuu myös valmiin mallin käyttöpukiksi. Koekellutin pienessä altaassa lasikuituisen runkoaihion. Naksuttelin puuosat irti aihioista ja aloitin rungon rakentamisen. Runkoaukot piti leikata lasikuituun ja peräsin koota osista sekä potkuriakseli ja erikoinen pohjalevy liimata paikoilleen. Samalla tehtiin myös kaikki läpiviennit runkoon. Koska kyseessä ei ollutkaan valmistajan ns. vanha kone- + pannuyhdistelmä, tila ei piirustusten mukaiseen asennukseen riittänyt, vaan potkuriakselia piti vannasputkineen sittenkin lyhentää liki 5 cm. Onneksi päätylaakerit vannasputken osalta olivat irrallisia.



Siispä Dremel (Proxxon eli pienoispورا) laitettiin laulamaan ja akseli putkineen lyheni leikkulaikalla näppärästi. Mallissahan korsteenin paikka on lukittu, joten sen kanssa tulee vielä haasteita pidentyneen pannun takia. Pannu on myös tasapainotuksen (tyhjenee ajossa) hieman vasemmalla sivulla) ja taas täyttyvä kondenssitankki oikealla. Tämä tuo haasteen sisältä aika monimutkaisellekin korsteenille ja hyttirakennelman mukana seuraavalle ulkopiipun paikalle.

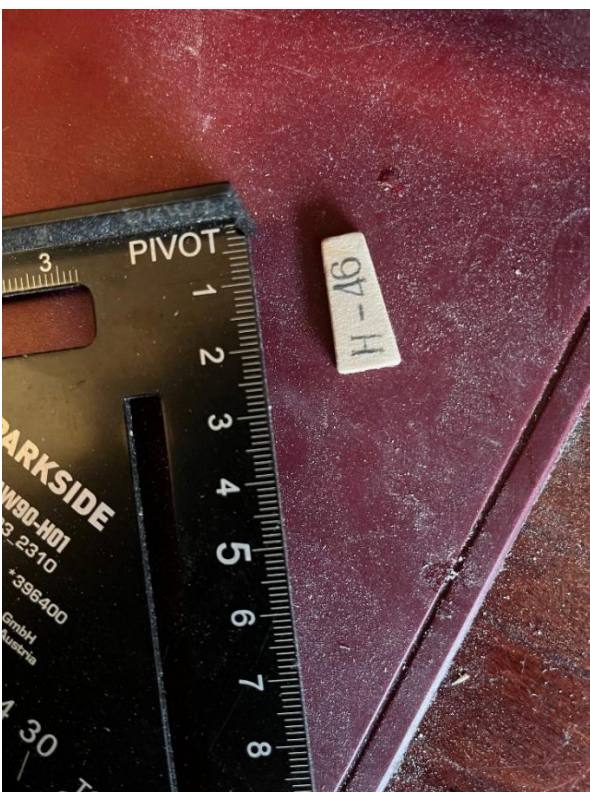
Koska runko oli vuosien saatossa "hieman" kutistunut, piti 3 mm paksu vanerikansikin sovittaa muotoonsa uudelleen hiomalla. Muuten valmista syntyi suht' ripeään tahtiin, pikarakennussarja tyyliin. Sopiva servoja odotellessa työntötankoasennukset jarruttivat kokoonpanoa. Kantta ei voinut irrallisena lankuttaa eikä partaita rakentaa. Konehuoneen sisäseinämät teipattiin 75um alumiiniteipillä koneiston vuotojen indikoimisen vuoksi ja ehkä mahdollisten vahinkoliekkien vaikutuksen hillitsemiseksi. Olihan kyseessä kuitenkin tulta tarvitseva koneisto. Putket ja letkut konetta ja pannua varten tuli samalla asennettua. Puusiiin painettu ihan luettava numerointi aiheutti jo tässä vaiheessa oikeata päänvaivaa, ne eivät vastanneet kokoonpano-ohjeita eivätkä asettelukuvia. Asettelukuvilla taas ei ollut minkäänlaista edes keskinäistä mittakaavaa, eli sitä kuvaa ei voinut mitenkään hyödyntää mitoissa. Osaluettelo taas kertoi vain materiaalin ja sen paksuuden.

Vuorossa oli rungon pohjamaalaus ennen kannen asentamista. Tuumaustauko voisi olla joskus työstömenetelmien vuoksi paikallaan. Erityisesti apuvälineiden käytön suunnittelu. Kannen alapuoliset kylkilistat olisivat esimerkiksi olleet helpompi liimata puristimia käyttäen ihan vaikka ensimmäiseksi. Viimeisenä asennuksena muuten valmiiseen runkoon ne piti tukea kymmenellä sormella ja epoksin pitokyvyn riittäessä n. 7–10 min kohdalla, eri asteiset rasitusvammat alkoivat haitata toimintaa, varsinkin kun kaarevuuden vuoksi vain kahden vaaksan mittainen liimaus oli kerralla mahdollista. Liimauksia tuli siis kaikkiaan kuusi ja sormet huusivat hoosiannaa seuraavan yön ja Buranaa kului. Pienen hiomaurakan ja siloittelun jälkeen tuli lopputuloksesta kuitenkin kerrassaan hyvä. Osalla valmistajia nämä kylkilistat tai profiilipalkit ovat jo valmiiksi valettu runkoon. Saiton sarjoissa pitää rakentaa itse. Miksi oi miksi? Ja vielä olevinaan pikarakennussarja. Mahonkiset 0,5 mm kaidelankut asennettiin partaan päälle lakkauksineen vasta aivan aivan viimeisenä. Kuvat jutun lopussa.



Japanilainen laiskuus onko sitä?

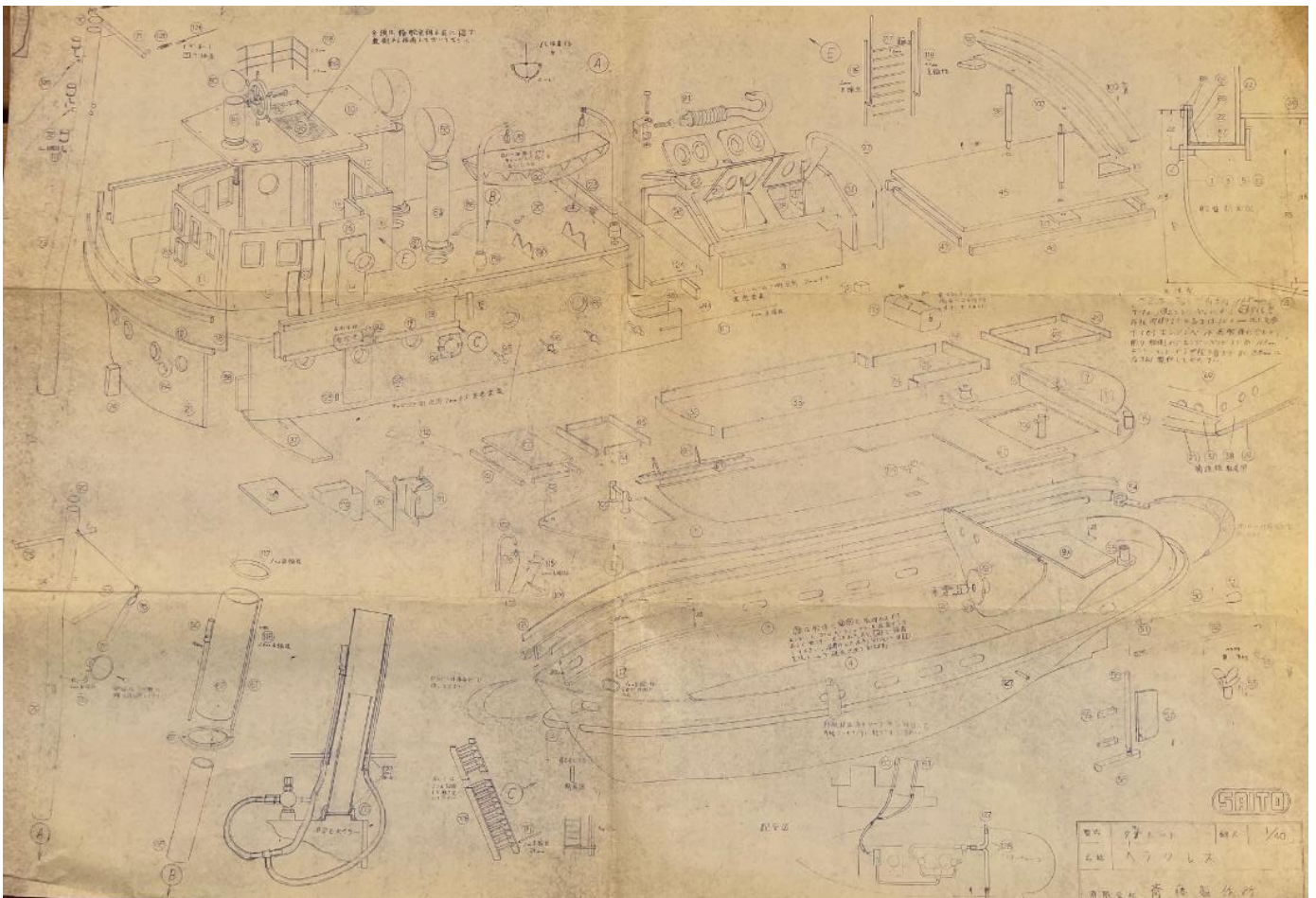
On ainakin tämän mallisarjan toteutuksen osalta. Partaiden sisäkulmatuet kannen ja partaan välillä ovat sarjassa 3 mm vaneria, toki valmiiksi irti leikattu mutta vain mallikappale. Loput ilmeisesti oli tarkoitus piirtää ja sahata itse hukkapaloista. Tähän liittyy muutama mutta; osan koko on mallissa luokkaa 25 mm x 10 mm ja käytännössä viistetty profiloitu tolppa. 3 mm on mittakaavassa 1:40 12 cm ja laivateräskin oikeassa maailmassa normaalisti ohuempaa. Materiaalina 3 mm vaneri on siis aivan liian paksua. Lisäksi näitä osia pitäisi tehdä 26 kpl samanmuotoista. Miksi tuohon samaan ns. tyhjiin vanerilevyyn ei valmistaja ole voinut monistaa tuota leikkuuta? Käsisahalla ja viilalla viimeistellen kelloitin, että yhden osan tekemiseen menee n. 10 min mutta tuohon sovitus päälle ja jos tuon kertoo tarvittavien osien määrällä kokonaiskesto olisi tukien osalta vähintäänkin 5 tuntia. Päätin lennossa, että tehdäänpä nämä ohuesta styreenistä saksimalla ja veistä käyttäen.

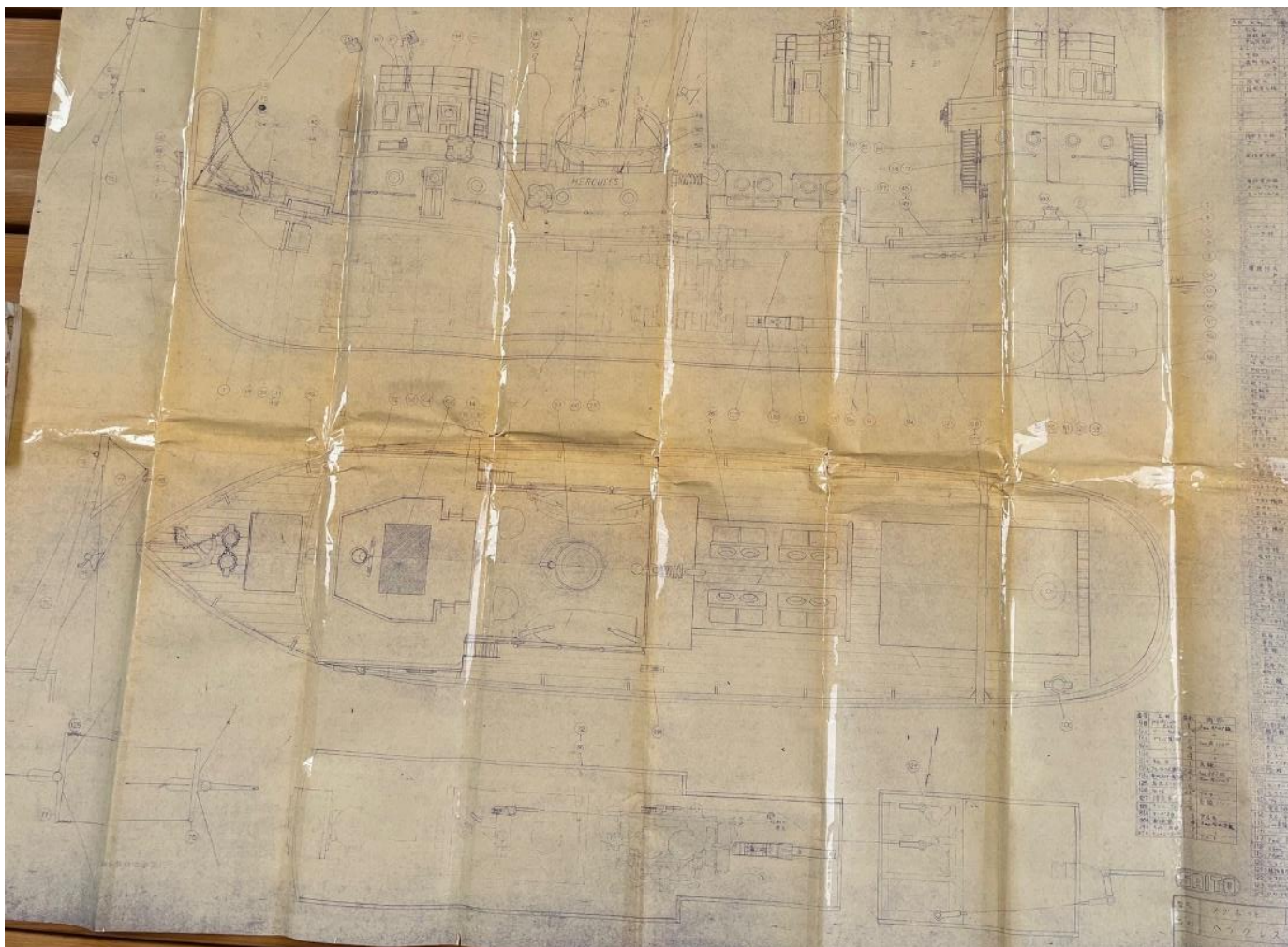


Tukien asentamisen jälkeen alkoi isohko hiontaprojekti, jossa roiskeet ja epätasaisuudet saivat kyytiä ja verstaas kohdeimureista huolimatta mattamaisen pölykuorrutuksen. Kansi ja parras maalattiin mustaksi ja lankutus aloitettiin 0,5mm mahonkirimoilla. Partaan pystytukien kiertely lankuttaessa tuotti luonnollisesti hidastusta. Saito oli tarkoittanut asiat toisin päin, tai jättää lankutuksen kokonaan pois, mutta ei oikeassakaan hinaajassa kansilankut mene metallitukien alle... Semiscale pikarakennussarja oli toki valmistajan toteutuksen mielessä mutta silti.

Liimailun jälkeen (pikaliiman sijaan hyväksi osoittautui kosteuden kestävä Kiilto 66 puuliima) hionta ja päälle vedettiin kolmesti Tikkurilan Unica super 20 puolihihmeä alkydilakka. Lopputuloksesta lankutuksen suhteen tuli mielestäni oikein hyvä. kansi näyttää käytössä olleelta, mutta huolitetulta.

Seuraavaksi piti ottaa aikalisä. Sarjan piirustukset eivät kestäneet enää taittelua. Haparoituvien ja reikiintyvien piirustusten korjaus osoittautui todella työlääksi mutta siitä ei valmistajaa voi syyttää, jos liki 40 vuoden varastointi on välissä. Aikaa kuitenkin paloi useampi tunti ja muutama rulla teippiä. Tällöin itse malli ei luonnollisesti edistynyt. Samalla tuli ihmeteltyä sarjan sisällön, osasijoittelukuvan, laatikkokuvien ja piirustusten poikkeavuuksia. Valmistaja ei ollut synkannut näitä, koska keskenään ne eroavat niin paljon, että herää kysymys ovatko dokumentit ja sarjan materiaalit neljästä eri mallista- kerrassaan outoa.





Näitä sinikopiodokumentteja ei voinut skannata, koska olivat haastavan värisiä ja kontrasti musteen ja paperin välillä oli liian pieni.

Värejä pintaan

Runkohan oli pohjamaalattu jo aiemmin epätasaisuuksien työstämiseksi. Kippo nurin telineeseen pohja kohti kattoa ja hankalaksi osoittautunut teippaus. Ensin musta väri ja sitten punainen, kunhan kuivuu ensin. Valkoisen kylkilistan jätän kotimaiseen tapaan mustaksi ei sarjan kansikuvan mukaiseksi valkoiseksi.

Muutama juttu vaikkapa Mastonin alkydispraymaaleista. Spraymaalit ovat kehittyneet ja vastaavat ruiskua, sopivan valumattomia ja suutinkin kehittynyt säädettäväksi viuhkaksi. Maalaamisen idea on todella yksinkertainen: ohuet kerrokset ja riittävä kuivuminen. Maksimissaan kerralla kaksi kerrosta, välissä kuivuminen 5min, jotta kerrokset tarttuvat toisiinsa. Muuten on odotettava kuivumista 24–72 h. Jos näin ei tee, kerrokset saattavat sotkeutua keskenään ja värisävy / kiiltoisuus muuttua. Kun pinnalle lopulta tulee viimeistelylakka, on otettava huomioon, että esim. kuten lakkapurkin kyljessä lukee, että lopullinen kestävyys saavutetaan vasta 3 viikon kuluessa. Tämä on sitten totta, kun rasitat mallin runkoa, vaikka oman standin varassa. Viikko oli siis välissä (työreissu) ja sitten pääsi punaisen kimppuun. Viikko kuivatusta ja mattalakka päälle- hyvä tuli. Tässä vaiheessa mainittakoon vielä että, jos mallissa käytetään merkintöihin siirtokuvia, niiden alle ensin kiiltävä pinta, sitten vasta vaikka se mattalakka, ettei näy ilmakuplia. Myös yksi loistava kikka viimeistelyyn oli kirkkaan epoksiliiman ja pienoisrautatiekäytävän, tässä tapauksessa mustan hienojakoisen sirotteen yhdistelmä mustan alueen tasoitteena ennen lakkausta. Kylkilistojen alapuolelle oli jäänyt muutama kolo. Niitä tosin ei näe kuin pohja kohti taivasta. Mutta kun se on tuntunut olevan kilpailuissa joku oma tavamerkki, niin tulipahan korjattua.

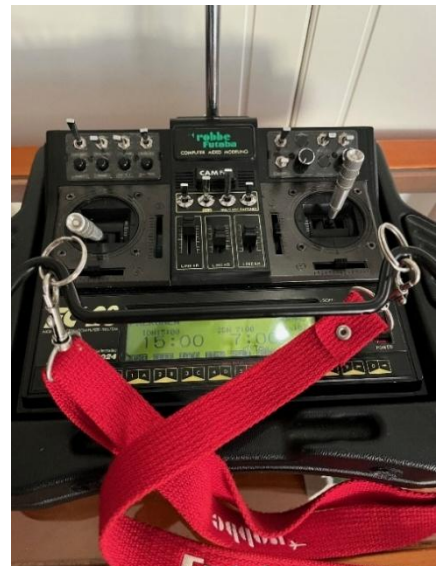
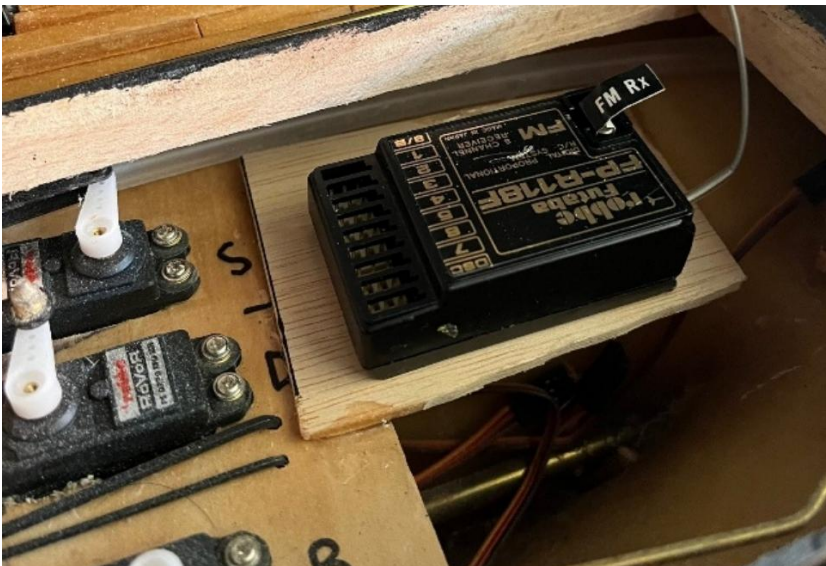


Radioasennus ja odottamatonta säätöä

En ole koskaan ollut RC-maailman mekaanisten linkistöjen mestari. Roiskimalla on vähän edetty ja päästy maaliin. Tässä mallissa nuo mekaanisten linkistöjen toimivuus on kuitenkin elinehto edes jonkinlaiselle toistettavalle ja luotettavalle operointikyvyille. Luvassa oli siis ”pientä” mietintää, työntötankojen taivuttelua, säätöä jne. mutta valmista tuli. Servoina käytin Robben FS0270 MG BB mikroservoja, joiden tehon ja metallirattaiston ajattelin kestävän tarvittavat rasitukset. Servoja maailmalta odotellessani kannen työt tietysti seisoivat. No, liikeradat ja muut asetukset kohdilleen ohjaimesta kivasti naputtaen ja se olisi siinä.

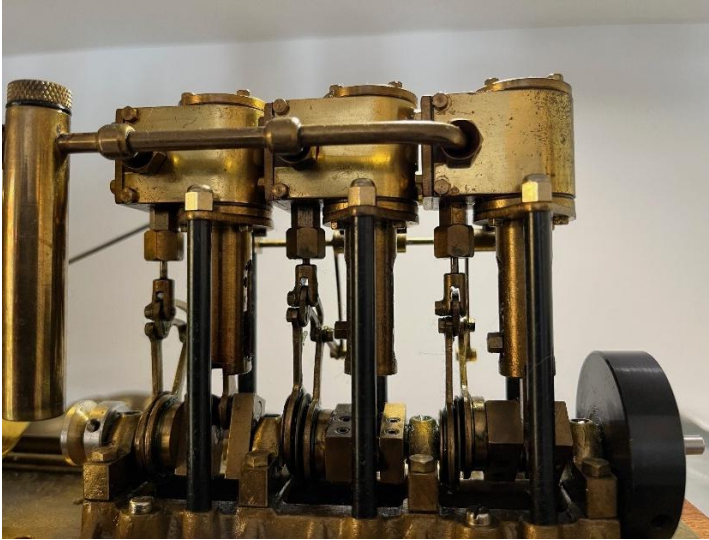
No eihän se todellisuudessa näin, mukavan suunnitelman mukaan mennyt. Unohdin pari keskeistä asiaa piirustuspyödyltä: Servot- check. Työntötangot läpivienteineen- check. Johdotukset läpivienteineen- check ja vastaanottimen akku- check. Ei kun tekemään. Servothan olivat pienemmät kuin sarjan omissa piirustuksissa, mutta työntötankojen liikeradat vaativat saman tilan sivusuunnassa kuin vakioservokäytöllä. Eli sen osalta muuten kaikki kunnossa. Laipioläpivientejä tehtiin lopuksi enemmän, jotta työntötangoille löytyy oikea ja sulava linja. Valitettavasti lopputulos muistuttaa etäisesti paikoin Emental-juustoa. Äheltämiseen kului muutama ilta lisää mutta ainakin asennus tuli tehtyä. Servot tuli keskitettyä erillisellä servotesterillä (kätevä puuhatessa) keskikohtiinsa, työntötangot kiinni ja Voila! - Paitsi tässä vaiheessa Mr Murphy piipahti ilmeisesti iltateellä, kun tuli tehtyä se kuuluisa virhe, kämmi eli MOKA: Tottuneesti kompuutteriradioon virrat päälle. Laitteen asetuksiin uinti ja uusi malli nimeten käyttöön. Perusasetusten läpikäyntiä ensin sohvapöydän ääressä pelkän lähettimen kanssa ja sitten verstaalle mallin viereen ja malliin virrat päälle. Mitään vaan ei tapahtunut, ei edes pientä servonykäisyä, ei kerrassaan mitään. Liittimien ja johtojen läpikäynnillä aloittelin tutkimaan syytä moiseen. No, tuli virtajohto vetävään käteen. Vastaanotin, missä vastaanotin? Missä on edes vastaanottimen paikka? Ei sitä tähän yhtälöön mahtunut. Sille ei edes ollut järjellistä paikkaa tai edes oikein kunnollista tilaa, minne sen asentaisi. Nyt raavittiin umpinaisen rungon yllä päätä ihan tosissaan, tätä ei olisi tähän väliin kaivattu. Lisää harmaita hiuksia, ja tietysti käsi siis pystyy virheen merkiksi. Konetilaan ei vastaanotinta lämmön ja kosteuden vuoksi voi asentaa ja perätila on suhteellisen ahdas. Vakiorojut eivät ainakaan näyttäneet mahtuvan, joten oli haettava varaston kätköistä joku miniversio tilalle. Pätkä vaneria, sahaamista sekä viilailua ja erillinen vastaanotinhylly syntyi kannen alle. Eihän se kaunis ole mutta toimiva.

Seuraavassa juttusarjan osiossa on mainittu miksi tila yllättäen pienehkö ja tuon kansiluukun alla oleva tila madaltui huomattavasti. Ryhmittelin aiheen käsiteltäväksi kansirakennelmien kanssa, mutta tästä tuli jonkinlainen paniikki laitteiston sijoitukselle käytössä olevien tilojen suhteen. Mutta saatiin kuin saatiin tämäkin vaiva ratkaistua. Oppia ikä kaikki!



Kalpeaksi veti tuo unohdus. Syyllinen löytyi tietysti peilistä. Tuo höyrykoneen sunnanvaihtokoneiston mekaaninen vaste vielä huolettaa varsinaisessa ajossa, jos kone ei ole täysin pysähtynyt. Ehkä sille on rakennettava vielä joku mekaaninen jarru. Aika näyttää jarrun tarpeen. Potkuri on kuitenkin aika massiivinen 70 mm kolmilapa ja jatkaa pyörimistä jonkun aikaa aluksen liikkeessä, vaikka koneesta paineet nolliissa. Kuvassa oleva osin ”historiallinen” 8ch FM vastari vaihtuu gigaseksi, kun sellainen kaapin perältä suvaitsee löytyä. Tuo ”hyllytilan” alapuolinen monttu olisi tarvittu apuakun paikaksi vesipumppua ja valoja varten. Pohdittavaksi jää.

Ennen koko koneiston koeajoa, tarkistin koneen sivuventtiilien (ne, jotka jakavat höyryä sylinterin yläpuolelle tai alapuolelle) asentojen symmetrisyyden, koska T2DR-koneessa sylinterit ovat selät vastakkain, ei samansuuntaisesti jonossa, kuten aiemmassa kolmisylinterisessä T3DR-koneessa. Kampiakselin mekaniikka on molemmissa sama mutta höyry kulkee toisessa ikään kuin väärään suuntaan. Olihan siellä säätämistä varsinkin yläkohdan kanssa, mutta helposti se meni mukana seuranneita ohjeita noudattaen.



Korsteenista: Itse korsteeni rakentuu ulko-, sisä- ja välipiipusta. Ulkopiippu on se mallin scale-osa, jonne tulevat ne mallin ulkonäön mukaiset pillit ja putkistot. Välipiippu nostaa tulistimen hukkalämmön kohti ulkoilmaa ja myös kehittää vedon ulkopiipulle. Sisäpiippu on taas termodynamiikan mukainen toiminnallinen osa, johon esim. eri mitoitusperiaatteella rakennetut ja eri nesteiden/höyryjen toimivat poistot kytketään. Kai sisäpiippuun jotain teoreettista höpinääkin on tarjolla putkien hyötysuhteiden ja optimaalisuuden osalta mutta aiemmin (1999) kokeilemalla putkistomitoituksella valitsin sopivan toteutuksen. Koska ulkopiippu oli ohutta alumiiniputkea, hioin siitä vinhasti pyörivällä Dremelin messinkiharjalla oksidit pois, liimasin tarvittavat mallin osaset kasaan ja pohjamaalasin heti, ettei tarvitse uudelleen hioa. Tätä varten tyhjennetty arvokkaampi Amarone -pullo sai kunnian toimia maalausjiginä. Toiminnallisuutta ulkopiipulla todellisuudessa on höyrypilli ja pillin toiminnalle välttämätön paineentasausputki.

Koneiston testaus eli pannu kuumaksi





Rungon valmistuttua ja mekaanisten kulkukoneiston loppuasennusten jälkeen pannuun vettä ja polttimoon alkoholia eli Marinolia. Ollaan siis jännän äärellä ja tarvitaan ihan tulitikkuja. Polttimon esilämmittäminen toimintakykyiseksi puhalluslamppukäyttöön osoittautui haasteelliseksi. Tutkitaan tulevaisuudessa mitä tälle voidaan tehdä, koska kaasupolttimolla puhalluslamppua lämmittäessä on vaarana pottaa runkoon reikä. Sarjan valmistajan näkemys alkoholilla täytetystä purkinkannesta polttimen alla ei myöskään tulen leviämiskaavan vuoksi innosta. Polttimoon asennettiin käyttöä helpottamaan magneettikiinnitys petiin, joten sitä voi teoriassa esilämmittää toisaalla. Ulkona alkoi olla jo loppusyksystä kovin viileätä ja puupölyn kyllästävässä verstaassa ei minkäänlaista tulta voinut edes ajatella käsiteltävän. No otsalampun valossa katoksen alla kädet jännityksestä tärähtivät raapaisin sen yhden tulitikun. Kunhan poltin itsessään ensin lämpeni käyttölämpöiseksi ja alkoi syöttää alkoholia sumuksi, alkoi kohinan saattamana pannukin lämmentä.

Paineet nostaen ja höyryhanaa avaten paljastuikin heti isompi painepuolen vuoto: Ensin liittimessä sitten öljyjään saumassa. No "pikkujuttu" eli kiristys ja muutaman vartin vienyt juotospaikkaus. Höyryn mennessä kuivana, tulistettuna ja öljyttyinä konetta lämmittämään se paljasti lisää vuotoja, erityisesti koneen venttiileissä ja venttiilikopassa. Kiristystä ja säätöä ainakin suurimpien ongelmien osalta mutta lähtihän se potkuri lopulta pyörimään. Potkuriakselia lyhentäessäni, jäi rasvanippa vannasputken osalta tekemättä. Aiemmin on muissa venhoissa pärjätty kevyellä pintarasvalla akselissa, mutta nyt voi tilanne muuttua. Tarkkaillaan toteutustarvetta. Juottaminen on helppoa kuin heinän teko mutta lämmön poisjohtaminen muualta kuin kohteesta on haastavaa, joten täytyy vielä todellakin tuumia sitä rasvaputken/nipan toteutusta. Itse konetta pitäisi välyksien tasaamiseksi ajaa tyhjäkäynnillä pari tuntia ennen varsinaista käyttöä eli käytännössä joku ilta tähän vielä lähitulevaisuudessa siis tuhrautuisi. Koneiston kaikki komponentit näyttivät muuten toimivan. Pienempiä vuotoja ei ehkä tarvitse edes korjata, muutaman vesipisaran tihkuminen ei juuri vaikuta. Huolta herättää valmistajan näkemys paineiden riittämisestä. Saito on jostain syystä mitoittanut polttimen lämmitystehon sellaiseksi, että painetta riittää täyskaasulla, eli höyryhana täysin auki ajamiseen koko poltinajan verran ja, jos ajalee osateholla, niin ylipaine purkautuu varoventtiilistä aina vain kovempaa pihalle. Energiasäästömielessä tässä ei oikein ole järkeä. Mutta kun poltintehoa ei voi säätää, on höyrypilven muodostuminen taattu. Kaksitoiminen höyryhana oli taas juuttunut, joten voi olla, että malli saa nykyisen hanan pariaksi erillisen hanan ulospuhallukseen ja pillille.

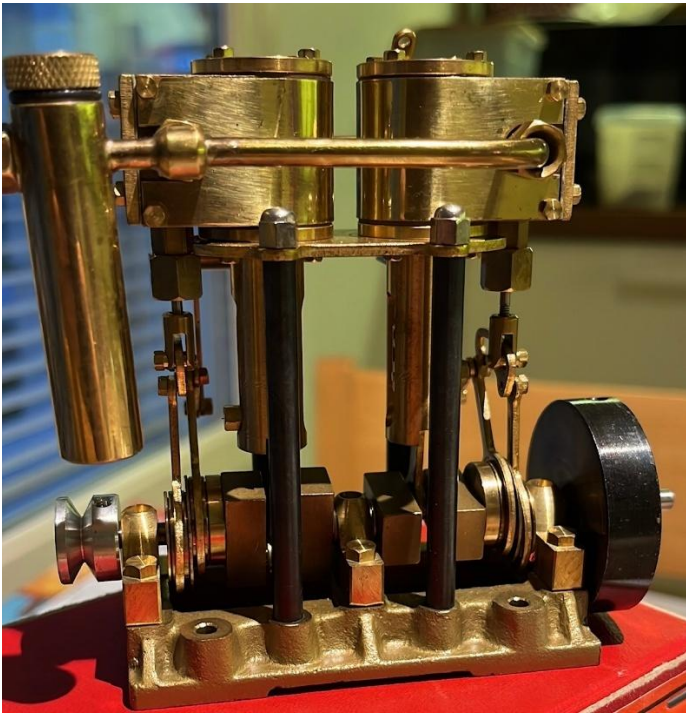
Sen verran havaintoja tuosta puhalluslampputyypistä polttimosta tein, että kaasuun vaihdetaan, jos vaan mahdollista. Sammuessaan nykyinen työntää alkoholia putkistot täyteen ja uudelleen sytytettäessä leimahtaa kyllä kulmakarvat ja kiinteistöjen kattorakenteet. Ainakin leimahduksesta johtuva pamaus on enemmän kuin kova ja muistuttaa etäisesti teini-bemarin pakoputkea mäkeä lasketellessa. Kypärä, paloasu, turvalasit, kuulosuojaimet, turvakengät ja suojahanskat ilmeisesti tarvitaan tämän mallin operoimiseksi turvallisesti.



Koekäytön jälkeen suoritin radiolaitteasennukset loppuun. Vastaanotinakku oli tietysti jonkin aikaa seisonut (4 v), joten käytin älylaturin suomaan pura/lataa sykliä viidesti sen elvyttämiseen ja kunnon arvioimiseen. Tässä hyvä vinkki aina ennen kisakauden alkua kaikille rc-mallarikollegoille: Vaikka akku olisikin pakasta revitty, mikään akku ei kestä pitkäaikaista seisottamista. Eli ei riitä, että lataa käyttöpäivää edeltävänä iltana vaan lataukseen ymmärtämättä mitä ne numerot, vaikka sen älylaturin näytöllä oikeasti kertovat. BEC-piirit vääristävät vanhaa oppia pienempien akkujen osalta, mutta samaa kaipaavat talven yli seisseet ajoakutkin. 2Ah akusta tulee pienellä kuormalla se 2Ah, mutta isomman kuormituksen alaisena kyykkää taatusti nopeasti, jos ei ole kunnossa. (Joka vuosi kelluu regatoissa akku tyhjänä olevia kippoja poishaettavaksi.) Muutama purku/lataussykli saattaa pelastaa akun ja käyttö jatkuu. Rahamiehet hankkivat uuden, usein turhaan.

Tässä venhossa turvallisuuden vuoksi on parempi olla aivan varma virran riittävydestä ja RC-järjestelmän toimivuudesta. Vai mitä pidätte mielikuvasta: Tohotin täysillä kohisten kohti rutikuivaa kaislikkoa vailla ohjailumahdollisuutta. No onhan 112-sovellus puhelimessa ja sammutin ...autossa.

Takaisin höyrykoneeseen tai höyrykoneistoon. Sisäänajossa tietysti syntyy rasvaroiskeita sekoittuneena kuluneeseen metalliin, jotka yhdessä tiivistyvän höyryn eli veden kanssa tekevät tietynlaisen sotkevan emulsion. Tuo emulsio "tuhoo" kaiken puun, kuin imeytyy siihen. Ei tartu liimat, maalit tms. tuon jälkeen. Lennokkipuolelta pienoismootoreista oppineena kaikki konehuoneen puuosat on päällystetty tai lakattu. Helpompi pyyhkiä sisäänajon muodostamat mustat laikut pois ja pitää puhtaana. Pyörivien osien öljyämiseen käytän öljykuppia ja pensseliä. Sprayvaseliinia voi käyttää mutta vain, jos se on lämmönkestävää ja polttimossa ei ole liekkiä. Tein huomion, että ponnekaasut syttyvät todella herkästi sytyttäen myös rasvan palamaan. Hmm grillaako täällä joku? Koneen käyttäminen tarvitsee myös erilaisia työkaluja, joille tein paikat mallin tekniikkapuolelle. Koneen käyttämiseen tarvitsee taas liudan ulkopuolista varustusta, sammutinta unohtamatta. Jokaiselle litkulle on oma putki / ruisku, riippuen käyttötarkoituksesta. Sisäänajolle oli oikeastaan sittenkin loistava ajankohta eli kylmä, pimeä ja tyyni sää. Höyryvuodot paljastuivat helposti vastavaloon. Pimeän turvin lähes näkymättömät alkoholiliekit roiskeista loimusivat kovin kauniisti ja niihin pystyi reagoimaan välittömästi. Myös kuuman veden roiskeet putkiliitoksissa paljastuivat höyryämisen vuoksi helpommin.



Pannun manometrin eli painemittarin asennus odotti vielä hetken tekijää. Mittari oli mutta putkiston sovittaminen Saiton 5 mm kierteelle on hankalampaa. Jostain syytä eurooppalaiset esim. Cheddar tekee liittimensä ja putkensa sirossa M3-maailmassa mutta lähimarkkinoilta käytännössä poistunut Saito taas M5-maailmassa. Sovitteen tekeminen tuossa kokoluokassa paineen kestäväksi kovajuotoksella on oma tarinansa. Tiedossa oli että ” tahtovat hennot osat sulaa ja osin myös palaa”. Mittaria varten pannuun oli vielä asennettava erillinen ulosotto höyrylle ja tehtävä siis se mittarin tarvittava putkisto, mutta nyt rokkaa.

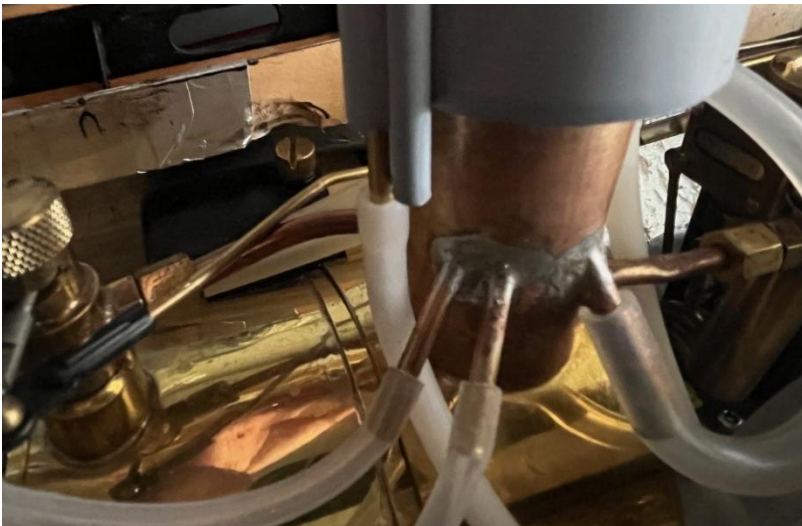


Koska varsinainen sisäänajovaihe mekaniikalle oli vaatimuksena, täytin kylmänä syysiltana keinovalon turvin pannun ja polttimon. Asetin koneen tyhjäkäynnille n. 600 k/min, ja polttimon minimille, jolloin kelloitin n. 1,5 h hiljaista puksutusta polttimon kohinan säestämänä. Kuvissakin näkyvästä polttimosta johdettiin ylipaineventtiilin purku letkulla kyljestä ulos ja tähän tarvittiin, koska poltin lämpenee ja paineistuu toimiakseen liekistä varsinaisesta lämmitystehosta huolimatta, joka on jossain syvällä pannun uumenissa. Tuo sisäänajon pituus teki sen, että varoventtiilin alkoholihöyryt tiivistyivät läpiviennissä nesteeksi, joka valui alas aina köliin asti. Kuvassa olevat pintamaalinsuojat (silikonipaperi) olivat asetettu rungon suojaksi seisontapukin pinnoista tuleville painaumille vastamaalattuun kuivuvaan runkoon. Tunti paperin välissä teki tehtävänsä ja muhineessa rungossa jälki oli karmisevaa. Läpiviennin ympäristön olisi vielä korjannut pensselillä, mutta nyt tarvitaan ilmeisesti isompaa lekaa.



Rungon maalauksen joutuu korjaamaan lähes postikortin kokoiselta alueelta osin kolmivärisesti. Osa menee pelkällä hionnalla lakkauksella. Heräsi tietysti kysymys; saisiko tuota valumamuotoa hyödynnettyä esim. ruosteaurion/jätevuodon markkeeraamiseksi. Korjataan kun ehditään, sillä vesikoeajolla alkaa syksyyn etenemisen kannalta olemaan enemmän kuin kiire.

Pääsi kuin pääsikin tapaus tämän vanhan koiran yllättämään. Sinänsä mukavaa kun aina oppii uutta. Eli Ei, Ei ja Ei alkoholeja "automaalien" kanssa keskenään (alkydipohjaiset). Tarkista purkin kyljestä mihin liukenee. Nykyään saa myös 2k PU- spray- tai sivellinmaaleja, jotka toimivat ehkä paremmin, ovat toki hinnakkaita. Tästä tuli nyt joka tapauksessa ylimääräinen vaiva. Korsteenin sisäpiippuun juotin pari laiskuuttani poisjättämää ulosmenoa lisää ylivuotohöyryille. Kuvassa olevaan kondenssivesitankin korkkiin hiottiin talttaruuvimeisselille soveltuva ura käsittelyä helpottamaan. Viereisessä kuvassa tuo "valtava" huiska, kolmilapa 70 mm.



Nykyisellä sähköveneaikakaudella lisätään kulkukoneisto laivaan. Höyrymallissa taas tuntuu, että rakennetaan laiva tai laivamalli koneiston ympärille. Sen verran säätöä ollut ilmassa. Lupasin itselleni, että juttusarjan 2.osa julkaistaan vasta kun ns. köysikaiteet ovat asennettu partaan sisäpuolelle ja runko on ns. käyttövalmis testiajoja varten toki ilman detaljeja. mutta olkoot. Ne "kaiteet" ehtii myöhemmin asentaa (2mm alumiiniputkea) eli seuraavassa osassa sitten.

Jatkuu....

Teksti ja kuvat: Mikko Palkonen