

# EL MOTOR A - 27

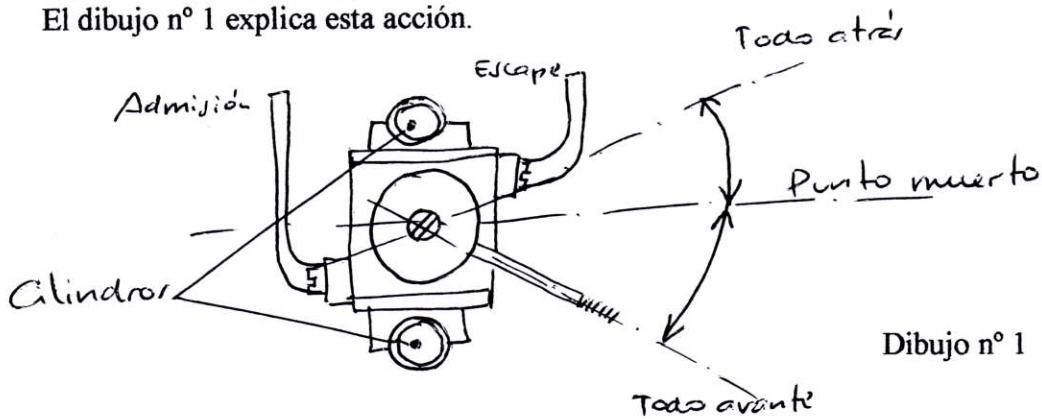
El A-27 es un motor de modelismo a vapor vivo capaz de impulsar una embarcación radiocontrolada de 1 metro aproximadamente.

Este motor está equipado con dos cilindros de doble efecto, esto quiere decir que cada uno de estos cilindros recibe vapor por las dos caras de sus pistones.

Está construido con materiales inoxidables y todas sus piezas han sido cubiertas con un barniz especial para metales, no conviene por tanto limpiarlo con ningún diluyente que le hiciera perder esa capa protectora, lo limpiaremos pues únicamente con papel de cocina para eliminar los restos de aceite y suciedad que se le hayan podido adherir.

El mando de marcha es ala misma vez inversor, permite pues pasar de punto muerto a la máxima velocidad avante de una manera progresiva y retornar al punto muerto para invertir la marcha y conseguir movimiento atrás.

El dibujo nº 1 explica esta acción.



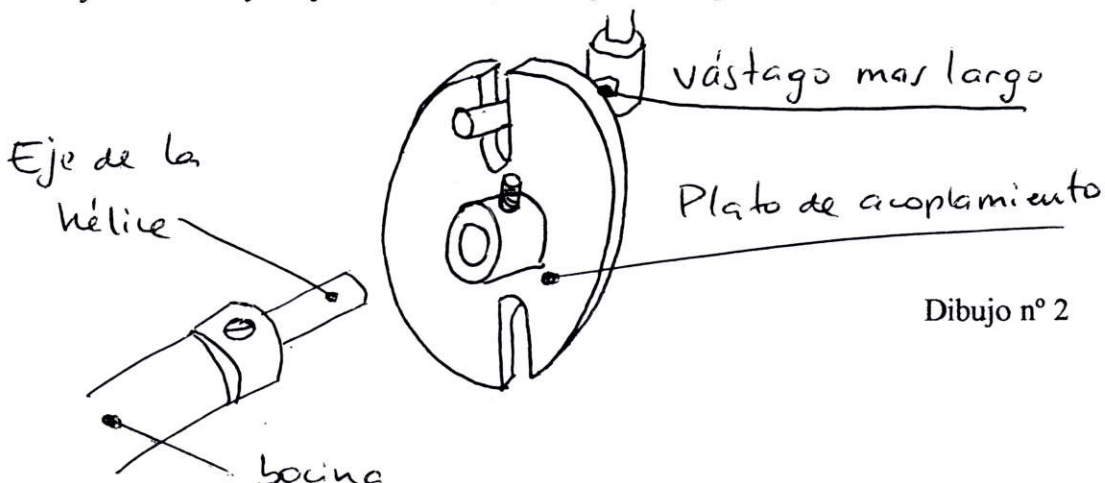
Dibujo nº 1

Cualquiera de sus dos entradas pueden ser la admisión y al escoger una de ellas, convertimos la otra en escape.

El taco central del motor, donde va instalada la palanca del cambio de marcha puede invertirse, esto hace que los alambres del servo trabajen mas bajos. En caso de que decida hacer esta operación tenga en cuenta que el cigüeñal está dividido en dos partes unidas por el volante, el eje de cada una de esas dos partes tiene un plano fresado que es precisamente donde debe apretar en tornillo que las une.

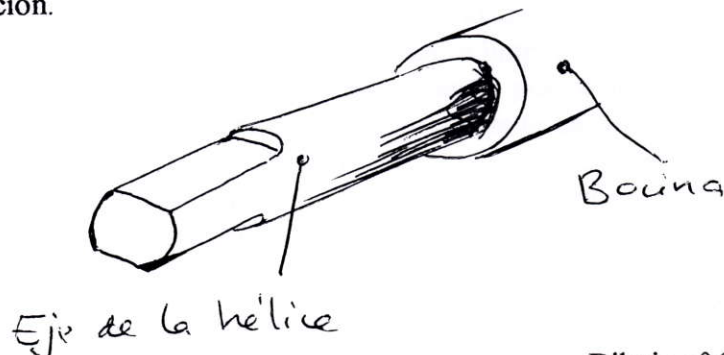
Existen recambios de todas las piezas que por desgaste o rotura deban reponerse

La toma de transmisión entre el motor y el eje de la hélice se produce a través de una pieza que se suministra junto con éste, este sistema admite ligeras desviaciones entre el eje del motor y el eje de la hélice, el dibujo nº 2 explica esto.



Dibujo nº 2

Según se ve en el dibujo anterior, el vástago mas largo del cigüeñal se introduce en una de las dos ranuras del plato de acople, en el centro de este plato de acople se introduce el eje de la hélice y se atornilla por medio de los dos tornillos prisioneros de M-3. Es aconsejable que en el extremo de este eje se efectúen dos planos, tal como se indica en el dibujo n° 3 para que los tornillos no aprieten en la parte cilíndrica del eje, con esto se consiguen dos cosas importantes, la primera es que el eje no queda deformado por la presión del tornillo y puede desmontarse de la bocina con total facilidad la segunda ventaja es que los tornillos al apretar sobre esos planos mejoran el agarre de esta fijación.



Dibujo n° 3

No es conveniente que este motor gire sin el debido engrasador, en caso de que no se disponga del mismo y solamente en cortos períodos de prueba, pueden introducirse unas gotas de aceite por el tubo de admisión.

Este motor forma parte del grupo de propulsión que se compone, además del propio motor de una caldera con su quemador de alcohol, un condensador y de un engrasador, todo ello sobre una bandeja que hace de soporte y unión.

Ante cualquier duda o reclamación relacionada con este motor, dirigirse a Manel Orós 935608013