

# FILMOWY COMFORT

Miłośników wielkiego i małego ekranu ucieszy z pewnością wiadomość, że jak co roku Oficyna Wydawnicza Comfort przygotowała dla nich niespodziankę. Tym razem ukazują się jednocześnie dwa katalogi filmów: „The Best of Video '93” i „Video Comfort” nr 2. Choć od przybytku głowa nie boli, warto wyjaśnić dlaczego aż dwa, czym różnią się od siebie i który wybrać.

„The Best of Video” to ukazująca się od 1989 roku encyklopedia filmu. Tym razem zawiera 10 tysięcy opisów najlepszych i najśłynniejszych filmów – głównie nowych, lecz nie brakuje także najbardziej znamenitych filmów z historii kina. Opisy filmów uzupełnione są informacjami o aktorach, reżyserze, kraju i roku produkcji, czasie trwania filmu, a także oceną punktową.

„Video Comfort” to całkowicie odmienne wydawnictwo – kolorowy katalog filmów dostępnych w wypożyczalniach, czyli tych, które znajdują się w oficjalnej dystrybucji w Polsce. Każdy z opisów filmów opratrzony jest kolorowym zdjęciem okładki.

„Video Comfort” jest równocześnie ofertą Centralnej Hurtowni Wysłkowej. Kasety z dowolnym filmem wybranym z katalogu można po prostu zamówić i otrzymać po kilku dniach pocztą. Łącznie w dwóch tomach tego wydawnictwa zgromadzono opisy (i fotografie okładek) około 4 tysięcy filmów. Warto wiedzieć, że tom drugi stanowi niejako uzupełnienie pierwszego, a więc znajdują się w nim zupełnie inne, nowe filmy. Korzystanie z obydwóch tomów ułatwia dobrze opracowany indeks, zawierający tytuły polskie oraz oryginalne, wskazujący, w którym tomie i na której stronie należy szukać interesującego nas filmu.

Który z katalogów ma uzupełnić domową bibliotekę? To już należy do Czytelnika. Nie będzie to łatwy wybór, bo chciałoby się mieć je obydwa... A może to właśnie jest rozwiązanie?

„The Best of Video '93” – format A4, 640 stron, cena 70 tys. zł

„Video Comfort” nr 2 – format A4, 256 stron (kolor), cena 140 tys. zł (ceny dotyczą także sprzedazy wysyłkowej)

Wydawca: Oficyna Wydawnicza Comfort, Warszawa, ul. Hoża 50.



# HAMULCE BĘBNOWE

Stara samochodowa maksyma mówi, że „prawo do prędkości dają dobre hamulce”. Ta maksyma obowiązuje także i użytkowników rowerów czy to klasycznych, czy „poziomych”. Po sześciu latach jazdy na rowerach poziomych (i nie tylko) mogę z całą odpowiedzialnością stwierdzić, że naprawdę skutecznym hamulcem (tzn. działającym w każdych warunkach) jest hamulec bębnowy. O wpływie warunków atmosferycznych na klasyczne hamulce przekonałem się w dość dramatycznych okolicznościach, a to, że mogę napisać ten artykuł zawdzięczaam wysokiej trwałości podszew noszonego obuwia. Po tych doświadczeniach postanowiłem zastosować w rowerze hamulce bębnowe. Ponieważ fabryczne hamulce tego typu na krajowym rynku są niedostępne, a wykonanie takowych leży poza moimi możliwościami, należało przystosować konstrukcję już istniejącą. Najodpowiedniejszą wydał mi się hamulec z przedniego zawieszenia motoroweru marki np.: „KOMAR”, „OGAR”, „KADET” itp.

Przy zastosowaniu takiego bębna do przedniego koła roweru pracy jest niedużo. Należy dobrać długość szprych do posiadanej obręczy i zapleść koło. I tu uwaga: bezpośrednio zaplatać można szprychy tylko na bębny starszego typu – nowy typ ma za duże otwory dla szprych, należy więc stosować pod ich główki podkładki lub wywiercić nowe otwory o  $\varnothing 2,2$  mm w kołnierzu piasty. Typ bębna można rozpoznać po ułożyskowaniu – stary bęben miał łożyska typu rowerowego, natomiast nowy – łożyska maszynowe. Oczywiście może się zdarzyć, że i do bębna starego typu będą potrzebne podkładki.

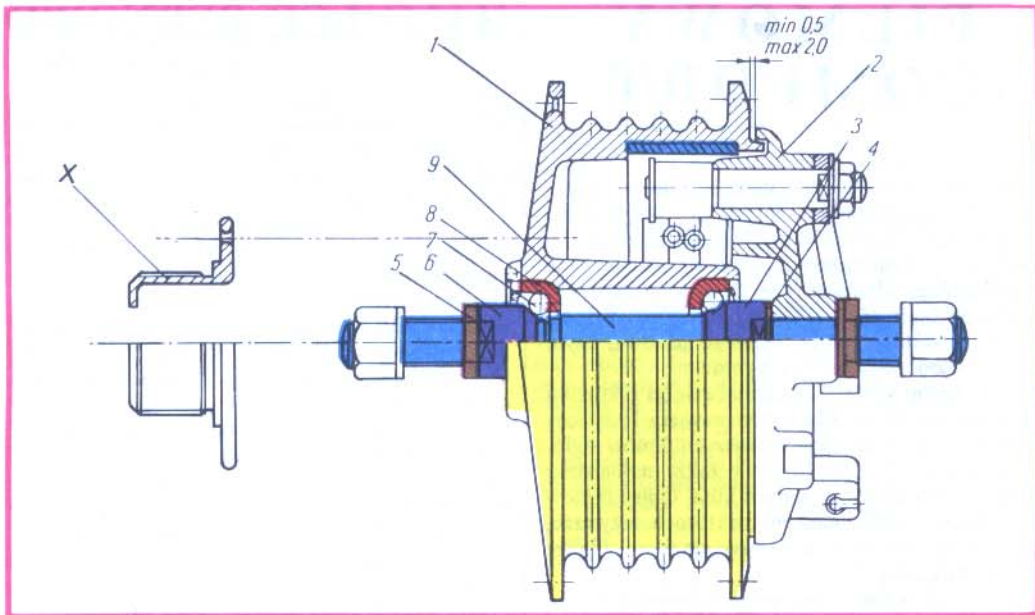
Dodatkowo można zmniejszyć masę bębna staczając cztery bruzdy na jego obwodzie oraz planując czolo.

Natomiast gdybyśmy chcieli założyć hamulec bębnowy przy tylnym kole, to jest to możliwe, ale zdecydowanie bardziej pracochłonne. Wymagany jest dostęp do tokarki oraz umiejętność precyzyjnego posługiwania się wiertarką i gwintownikami. Ponadto należy zdobyć kołnierz stalowej piasty tylnego koła z gwintem pod wielotryb (liczba otworów pod szprychy nie jest ważna).

Pierwszą rzeczą, jaką należy wykonać, jest stoczenie wystającego pierścienia do napędu prędkościomierza. Nie należy staczać go na płasko, lecz zostawić mały fragment, na którym będzie można wycentrować kołnierz. Najlepiej dopasować go w czasie toczenia. Pozwoli to na dokładne centrowanie kołnierza, a tym samym zapewni małe bicie samego wielotrybu.

Kolejną czynnością jest dopasowanie obu części i przewiercenie korpusu bębna wraz z kołnierzem (przez otwór po szprysze) wiertłem  $\varnothing 2,5$  mm. W tym celu zdejmujemy kołnierz i rozwiercamy otwór (w kołnierzu) do  $\varnothing 3$  mm, a otwór w korpusie bębna gwintujemy na wymiar M3. Następnie montujemy





Rys. 1. Piasta przednia motoroweru (starszego typu) z łożyskami typu rowerowego: 1. Korpus piasty; 2. Pokrywa piasty; 3. Stożek stały; 4. Podkładka kompensacyjna (do regulacji prześwitu korpus-pokrywa); 5. Przeciwnakrętka; 6. Stożek nastawny; 7. Kulki  $\frac{1}{4}$  cala; 8. Miska łożyskowa; 9. Oś piasty. Literą „X” oznaczono miskę z gwintem z rowerowej piasty do nakręcenia wolnobiegu. Linia dwupunktowa zaznacza zalecane umieszczenie śrub mocujących miskę do korpusu piasty. Granica koloru żółtego między kołnierzem piasty i na stronie czołowej korpusu piasty wskazuje, gdzie można usunąć nadmiar materiału

Rys. 2. Piasta przednia motoroweru z łożyskami typu maszynowego: 1. Pokrywa piasty; 2. Korpus piasty; 3. Oś; 4. Tulejka dystansowa; 5. Łożysko 62012 (2 szt.); 6. Podkładka dystansowa

elementy skręcając je śrubą M3, sprawdzamy położenie kołnierza względem osi (tzn. bicie osiowe i promieniowe). Po prawidłowym ustawieniu elementów wiercimy otwory w korpusie wiertłem  $\varnothing 3,3$  mm, przez otwory po sprzychach w kołnierzu. Po zdjęciu kołnierza rozwiercamy otwory do  $\varnothing 4,1$  mm, natomiast w korpusie gwintujemy je na M4. Składamy całość dbając o prawidłowe ustawienie elementów i mocno skręcamy śrubami M4. Pozostało jeszcze założenie osi od tylnego koła motoroweru (od przedniego jest za krótka), nasmarowanie łożysk, zaplecenie koła, nakręcenie wielotrybu i połączenie nieruchomej części bębna drążkiem reakcyjnym z konstrukcją roweru (zalecam dość sztywno, bo jest to ważniejsze niż np. naciągnięcie linki) oraz połączenie rączki hamulca linką o średnicy minimum 1,5 mm. Gdyby skok rowerowych rączek hamulcowych okazał się zbyt mały, można z powodzeniem zastosować rączki motorowerowe (po małych „odchudzających” zabiegach, polegających na odcięciu zbędnych kołnierzy).

#### Uwaga.

Wzór użytkowy **nie zastrzeżony** w urzędzie patentowym. Wykorzystanie w celach zarobkowych nie zabronione, ale i nie zalecane (za sensowną cenę tego nikt nie kupi). W razie „plajty” firmy autor nie przyjmuje reklamacji – ostrzegam!

**Paweł M. Pokrywiński**