

Ferrovie

italmodel

AGOSTO lire 2800
Rivista mensile Ediz.EMME-Verona
Spedizione in abb. post. gr.III/70

229



La nostra 640 in H0

Aldo Gigli, Marco Pasti

Durante una delle tante gite trenifere abbiamo conosciuto il sig. Pajalunga alla guida della "sua" 640.014 e dopo aver percorso alcuni chilometri in cabina con lui... la 640 in H0.

La macchina è derivata dalla 625 Rivarossi della quale conserva le parti principali, i rimanenti particolari sono o autocostruiti o aggiuntivi M+F.

E veniamo alla descrizione del lavoro alla caldaia: separata dalla cabina per comodità, verranno apportate le modifiche descritte. A mezzo raschietto asportare tutte le parti in rilievo: tuberie, rubinetti, surriscaldatore, supporto valvole e blocco forno-serbatoi aria. Usando plastica dello spessore di 1 mm, si riprodurrà il forno 1, opportunamente sagomato per la libera rotazione della sala posteriore e mediante tondino di ottone del diametro di 6 mm, si riprodurranno i serbatoi dell'aria 2.

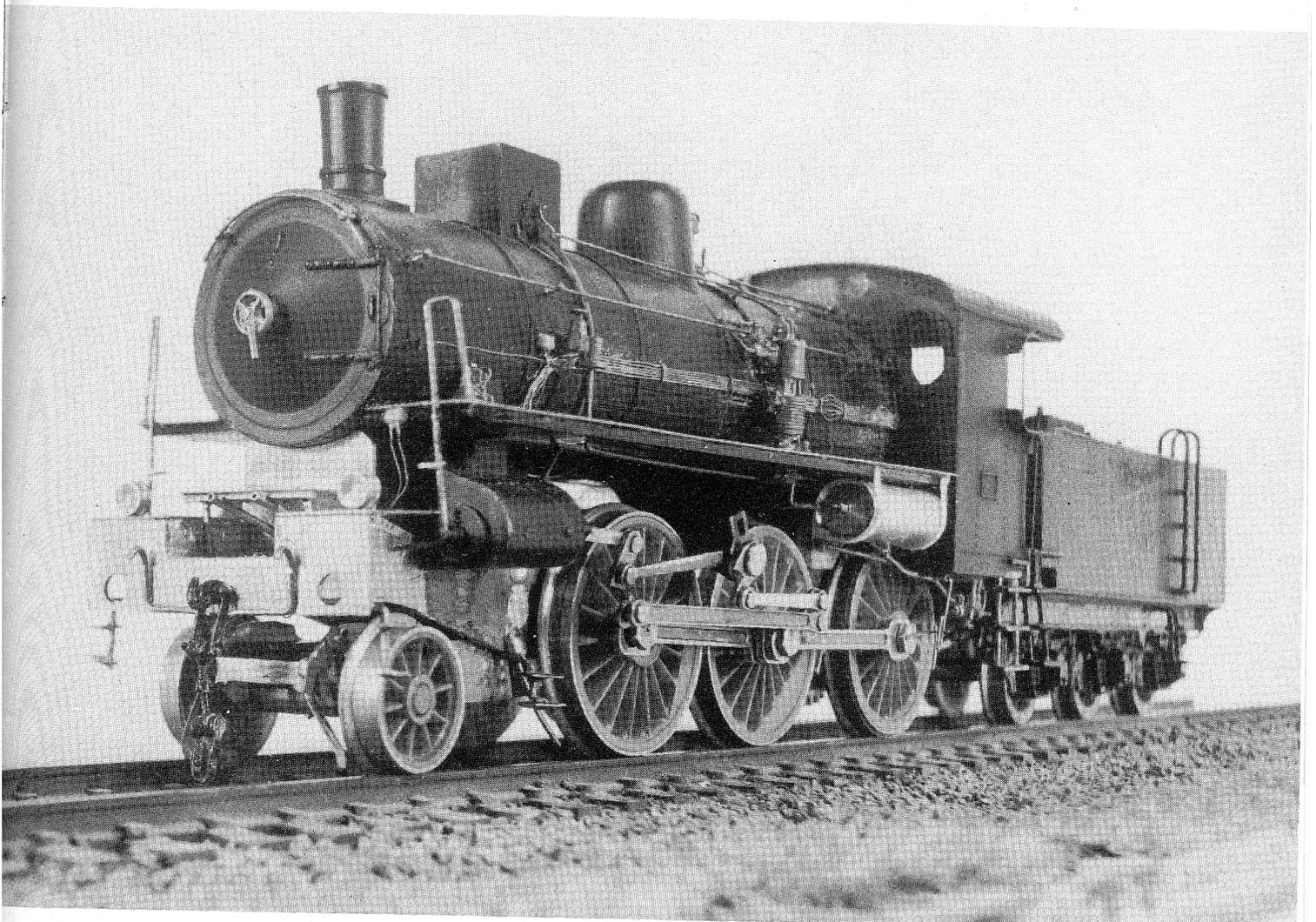
Sempre con plastica si ricostruirà il supporto valvole 28; dette valvole Coale ed a bilanciere sono

M+F mentre i comandi vapore sono autocostruiti. Per quanto riguarda la pompa dell'aria si può usare quella Rivarossi oppure l'aggiuntivo M+F, lo stesso dicasi per il volantino camera fumo.

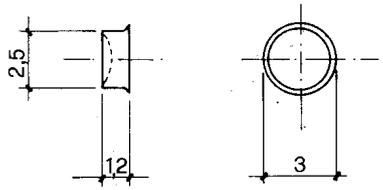
Parte anteriore telaio (tav. 1): i longheroni 3, in lamierino di ottone spessore 1 mm, sono il logico prolungamento del telaio tagliato all'altezza del blocco cilindri (dis. 4).

La traversa anteriore 5, con i fori porta gancio e porta respingenti, agg. M+F, è in lamierino di ottone da 0,5 mm.

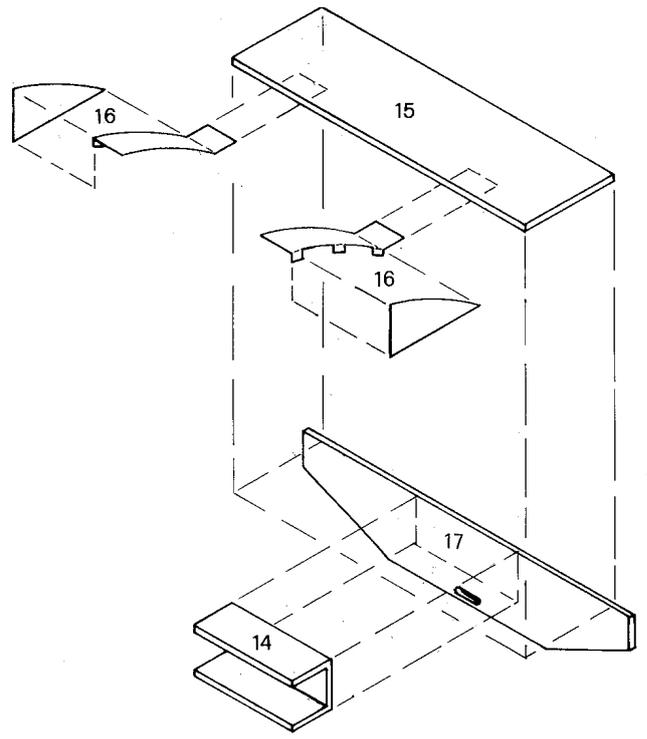
Appoggio anteriore caldaia 6: per ottenere la giusta curvatura della sella d'appoggio sgrossare con lima a mezzaluna, poi rifinire il particolare passandolo su un pezzo di cartavetro avvolto alla caldaia o ad altro cilindro di medesime dimensioni. Supporto traversa 7: lamierino di ottone da 0,5 mm con relativo foro per il fissaggio sotto il blocco cilindri, a mezzo vite e relativo dado il quale andrà



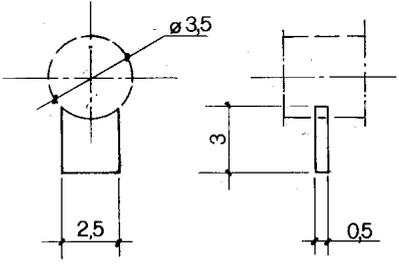
23



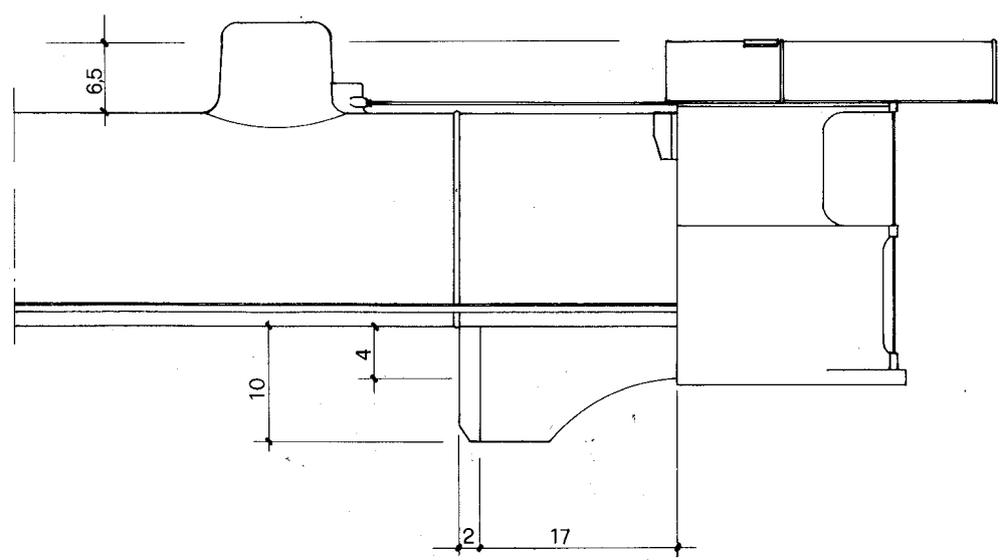
II

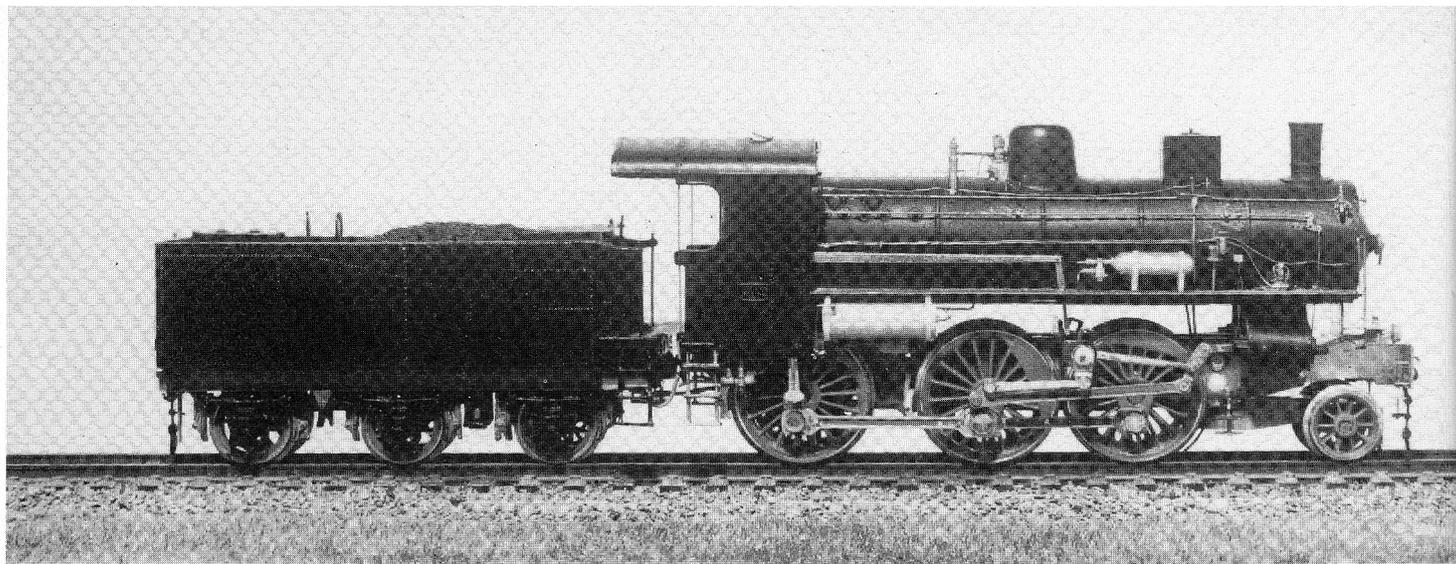


26



1





annegato nella plastica della caldaia.

Praticabili laterali 8 e centrale 9: in lamierino da 0,2 mm zigrinato a mezzo punto da tracciare. Per il posizionamento del praticabile centrale usare il cavallotto ad U 10, che fungerà anche d'appoggio. Le aste guida cilindri 6 bis andranno infilate ai fori ricavati nell'appoggio anteriore della caldaia, mentre le scalette 3 bis allo stesso modo saranno posizionate nei longheroni 3. Il particolare 11 andrà fissato sotto le aste cilindri, come da esploso in tav. I.

Dalla cabina di guida si dovrà asportare l'aeratore sul tetto e rifarlo in lamierino da 0,2 mm, indi togliere il fischio 12, ricostruirlo e applicarlo alla parte destra della cabina stessa; volendo si possono sostituire i mancorrenti per la salita in cabina con altri in filo di acciaio del diametro di 0,3 mm.

Se si usa il motore Rivarossi in dotazione non si asporteranno i relativi supporti sul telaio 4, invece usando altro motore da sistemare nel tender o in caldaia (nostro caso), si dovrà riprodurre il pavimento della cabina 13, usando plastica da 1 mm. Ricordo che il motore in caldaia ha procurato non poche difficoltà nell'accoppiamento vite senza fine, calettata all'albero motore a mezzo giunto cardanico, ruota dentata, montata su apposita incastellatura solidale al telaio. Consigliamo pertanto di sistemare il motore nel tender, per lo spazio a disposizione e la semplicità di manutenzione.

Ciò facendo all'interno della cabina rimarrà lo spazio per sistemarvi la riproduzione della caldaia, solidale al telaio con i particolari che necessitano: portello forno, regolatore, manometri vari, ecc.

Fatto ciò si può incollare la cabina alla caldaia tenendo presente che il filo superiore di quest'ultima deve coincidere perfettamente con il filo superiore delle visiere dei finestrini della cabina (vedi dis. 1).

Per il fissaggio posteriore tra cabina e telaio si è usato il cavallotto 14, solidale al copri pavimento vero e proprio della cabina 15, al quale sono saldati anche i due passaruota 16 e la traversa posteriore

17, il tutto in lamierino da 0,5 mm eccezion fatta per i passaruota che sono in lamierino da 0,2 mm (esploso II). Questo complesso terrà insieme la cabina ed il telaio al quale verrà asportata un poco della plastica che è compresa tra i due longheroni in metallo per l'incastro del cavallotto stesso (ved. dis. 4). Ricordo nuovamente che i lavori da eseguire sul telaio dipendono dal tipo di motorizzazione che si intende realizzare, pertanto fare molta attenzione a ciò che si deve effettivamente asportare dal telaio originale della Rivarossi.

Dal telaio 4 dovranno essere asportate tutte le parti tratteggiate, tenendo presente che le sedi degli assi devono essere dimensionate con estrema precisione per evitare cabraggi delle sale durante il funzionamento e pregiudicare così il perfetto scorrimento del biellismo.

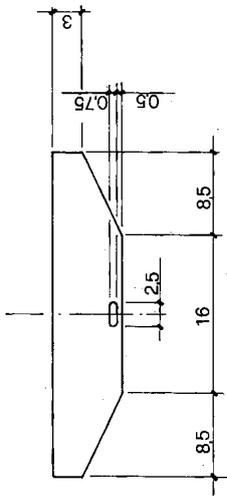
I praticabili laterali 18 sono stati rifatti in lamierino da 0,2 mm e zigrinati per aumentare il realismo. Sul praticabile destro dovrà essere posizionato il serbatoio dell'aria 25, appoggiato su due supporti 26, indi si applicherà al foro centrale di detto serbatoio il regolatore di pressione 27.

L'adozione delle sale della 685 Rivarossi ed il relativo innalzamento del telaio ha reso necessaria la ricostruzione del carrello anteriore (tav. III). Ai longheroni del carrello 19, in lamierino da 0,5 mm, andranno saldati la traversa anteriore 20, la piastrina superiore 21 e gli scacciasassi 22, inoltre il carrello potrà essere perfezionato applicandovi le molle a balestra (vedi la foto).

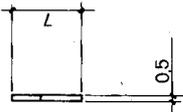
Alla sala del carrello andrà inoltre praticata, perfettamente al centro, una gola entro la quale striscerà il filo d'acciaio armonico 21, che la manterrà dentro le boccole e perfettamente centrata. Per il fissaggio di detto carrello occorrerà accorciare la piastrina ferma assi fino all'altezza della prima sala e dopo aver asportata la plastica compresa tra i longheroni del telaio, per permettere gli spostamenti radiali dello stesso carrello, avvitare nel foro rimasto libero.

La macchina è dotata inoltre di fanali anteriori

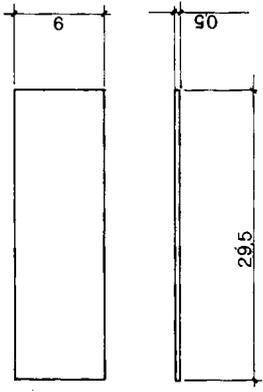
17



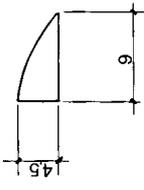
III



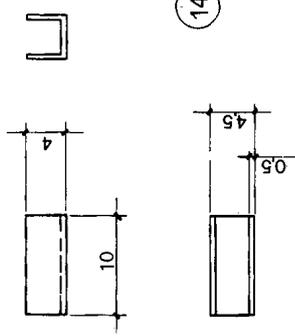
15



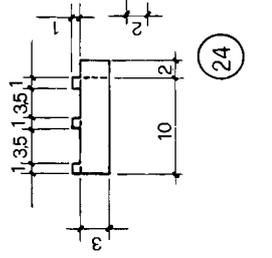
16



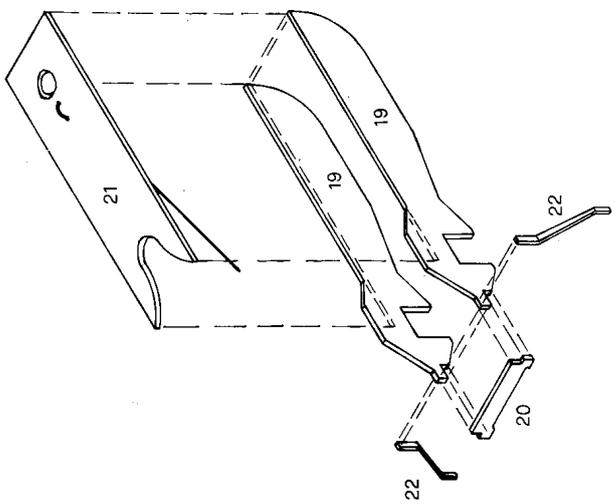
14



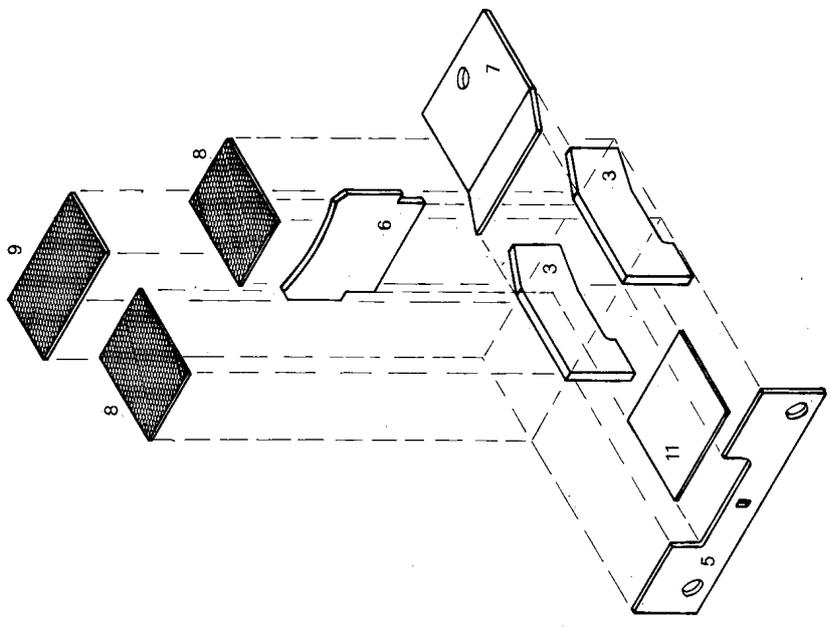
24



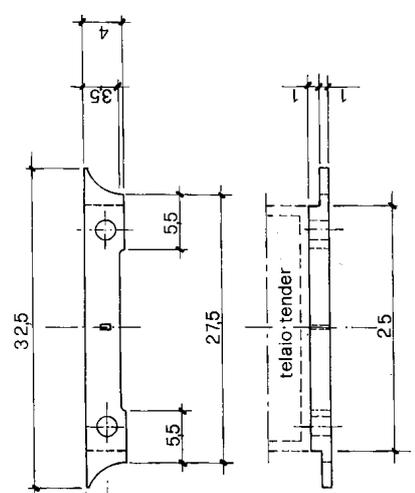
I

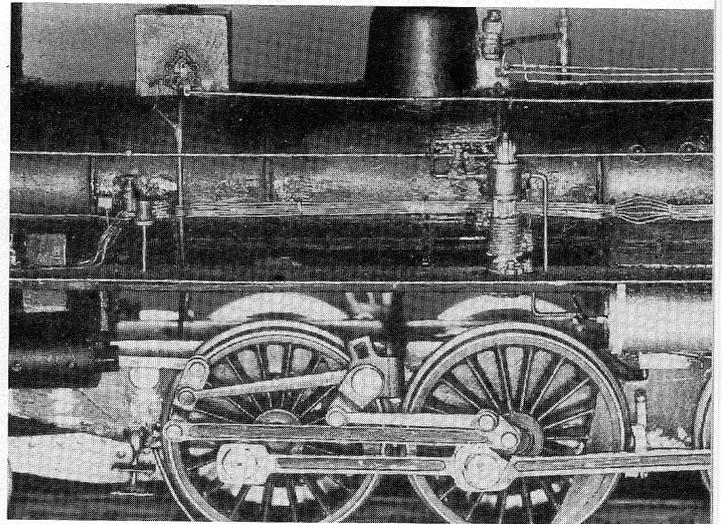
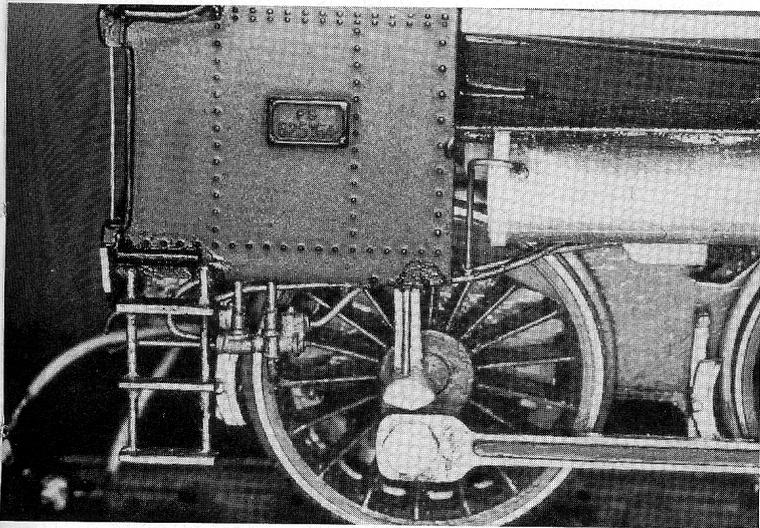
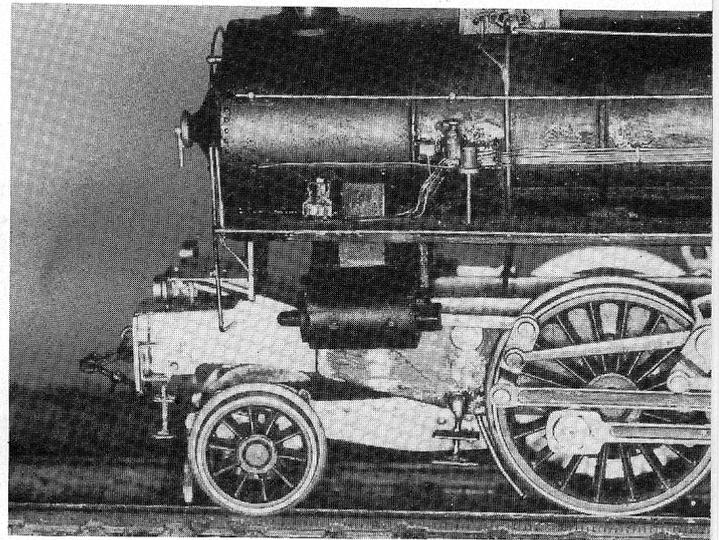
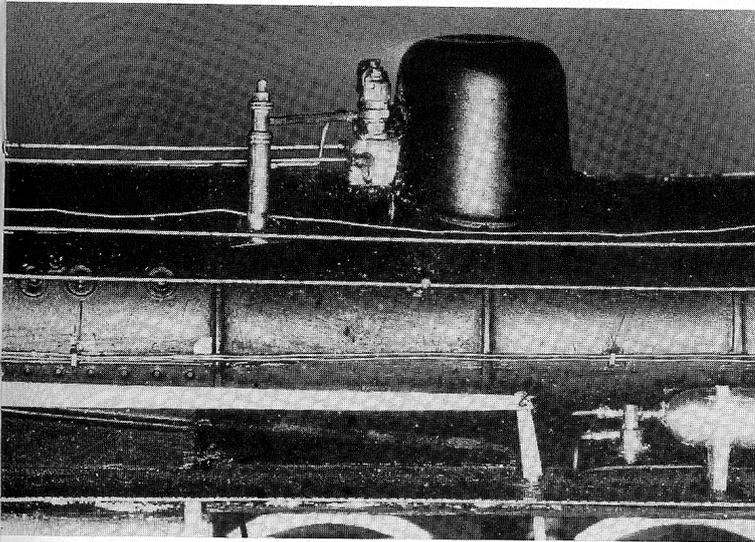
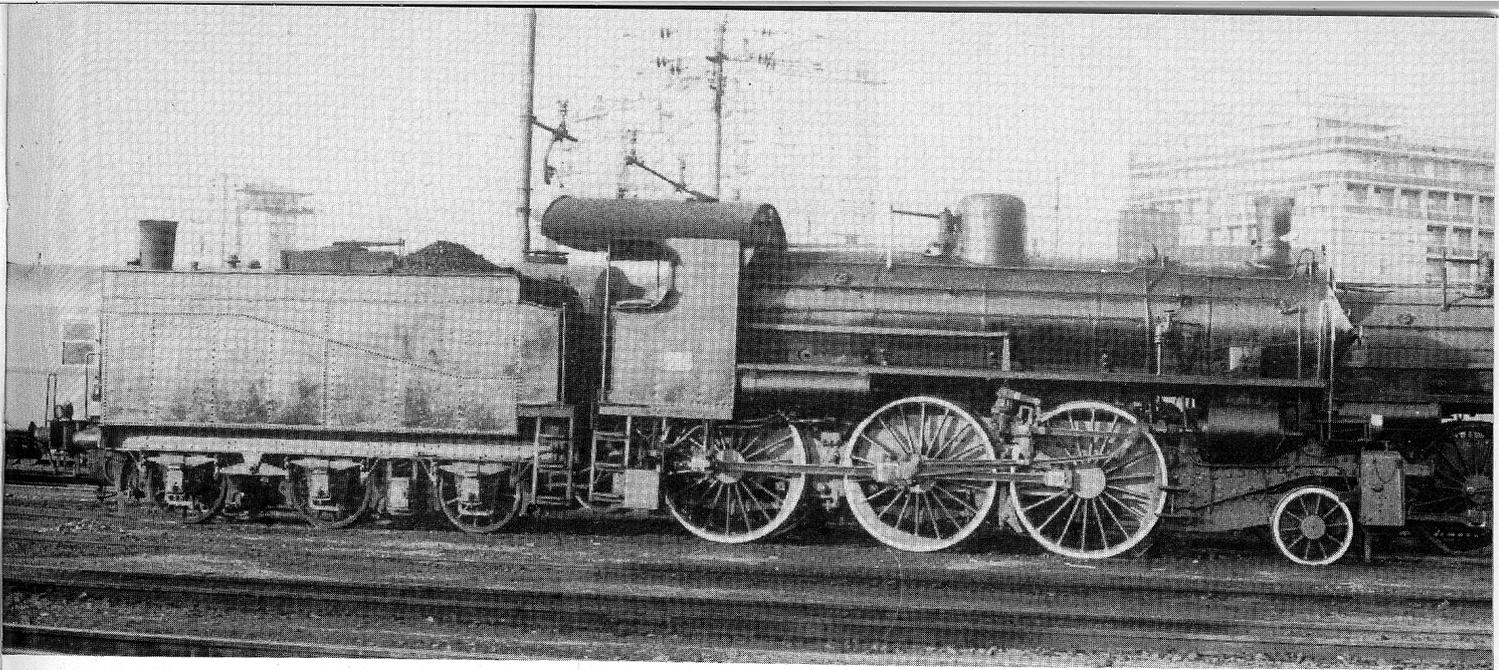


CS+P

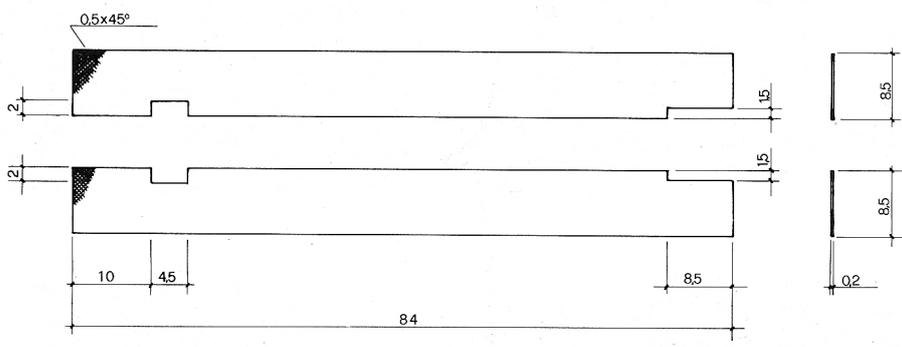
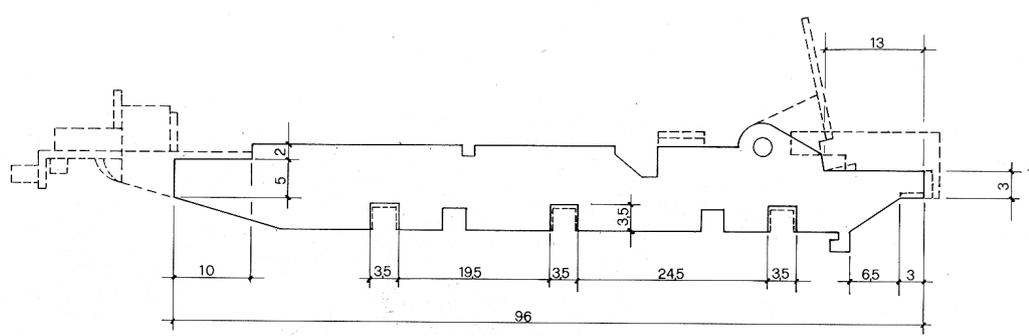


CS+P





4



18

23, ottenuti tornendo tondino di ottone del diametro di 3 mm, le scalette sono costruite usando tondini e lamierini di ottone di vari spessori, comunque la M + F produce un'infinita gamma di scalette che si adattano perfettamente alle macchine italiane.

Al carro scorta sono state apportate le seguenti modifiche: il rifacimento della traversa posteriore 24, per potervi applicare i respingenti ed il gancio M + F, l'applicazione dei respingenti di accoppiamento con la macchina, il gancio molleggiato tra la macchina ed il tender stesso, la ribaltina, il volante freno, le scalette e, per aumentare il realismo, del carbone macinato.

Inoltre la macchina è arricchita con innumerevo-

li altri aggiuntivi M + F o autocostruiti, tra i quali: oliatore Michalk, comando tachigrafo, tubi olio, ecc. (vedi foto).

Per quanto riguarda il biellismo si può usare quello originale della 625 Rivarossi, oppure per i più esperti...

Il lavoro non è eccessivamente difficoltoso ma nemmeno dei più semplici, occorre solo molta pazienza nell'applicazione dei particolari che per le loro ridotte dimensioni rendono la macchina delicata. Ai meno esperti si consigliano dunque le modifiche principali.

La macchina verrà in seguito verniciata con i colori M + F e leggermente invecchiata per aumentarne il realismo.

