



Locomotiva a vapore Gr 940

Istruzioni per il montaggio

Questa scatola di montaggio è dedicata a una delle locomotive più diffuse, più longeve e anche più amate del parco locomotive italiane. Progettata e costruita negli anni venti risultò essere una delle migliori locomotive circolanti sulle linee pianeggianti ed acclivi della nostra penisola al traino di modesti treni passeggeri e merci non disdegnando compiti di manovra nei parchi e negli scali.

Come particolarità tecniche le 940 erano per la parte meccanica del tutto simili alle 740: la stessa caldaia ed apparato motore oltre che lo stesso diametro delle ruote. Anche esteticamente erano molto simili a parte le casse dell'acqua, che seppur imponenti davano una connotazione estetica unica alla macchina; lo stesso può dirsi per le prestazioni di potenza e velocità massima.

Tutto questo può trasportare al modellismo le considerazioni di cui sopra: avendo già una buona parte di componenti comuni per tutta una famiglia di locomotive, quali 730, 740, 741, 743, la tentazione di dedicare una prossima scatola di montaggio ad una di queste macchine è indubbiamente molto forte.

Si è cercato nella progettazione della macchina di non precludere la possibilità di effettuare il più possibile delle versioni e varianti, cominciando da quella che prevedeva l'utilizzo della caldaia della 740 che negli ultimi tempi venivano spesso montate in luogo di quelle originali. Questa caldaia aveva la particolarità di avere i rubinetti in posizione più arretrata e per questo motivo nella parte anteriore delle casse dell'acqua venivano effettuate delle nicchie per poter alloggiare i rubinetti. Naturalmente per questa variante ogni scatola è dedicata o all'una o all'altra versione. E' prevista la possibilità di dotare il modello di carboniera rialzata, così come si può dotare il modello di camino normale o maggiorato. Altre particolarità che possono differenziare i modelli sono i posizionamenti di molti particolari tra cui il compressore, il distributore della lubrificazione, la foggia dei mancorrenti anteriori, i finestrini posteriori, i coperchi dei bocchettoni dell'acqua aperti o chiusi, le varie tubazioni sulla caldaia, oltre alle varie numerazioni che è possibile fare (per questo si rimanda ad un'attenta osservazione delle fotografie delle macchine reali che si trovano nel CD allegato) . Anche per i fanali anteriori è prevista la possibilità di adottare la posizione alta, tipica di macchine che utilizzavano lo spartineve. Tutto questo porta a considerare che a modello finito avendo avuto cura di seguire dalle foto un particolare tipo di macchina, ben difficilmente potranno essere eseguiti due modelli uguali.

Si è cercato con maniacale attenzione di rendere il montaggio il più facile possibile ben consci che la realizzazione di un modello in ottone è irta di difficoltà che con pazienza, costanza ed abilità si possono superare.

Un grande del passato soleva dire:

Niuna cosa
può avere
cominciamento e fine
senza sapere
senza potere
senza fortemente
con amore volere

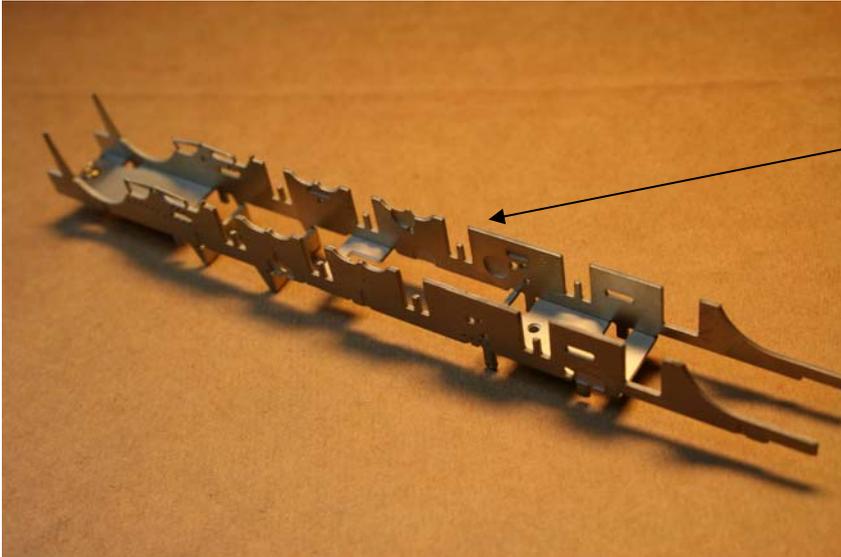
LOCOMOTIVA

F.S. Gr 940

ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO

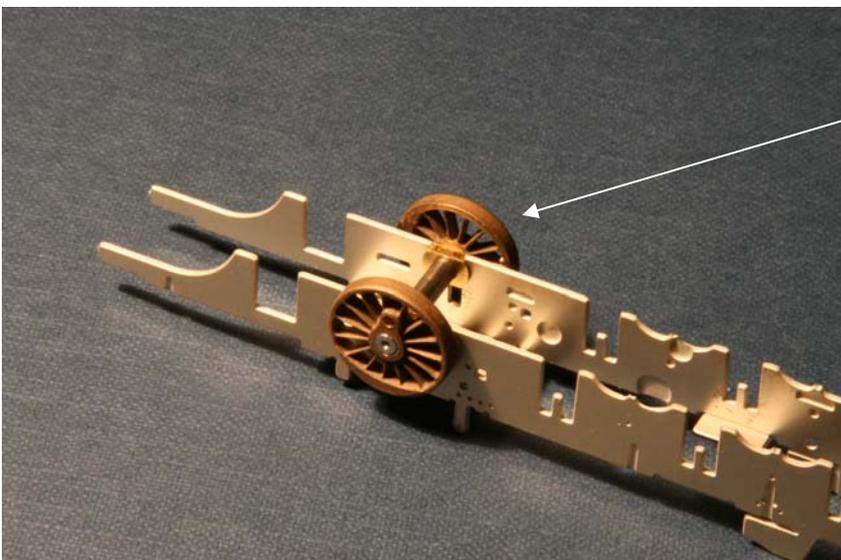
LIVELLO UNO

ASSIEME TELAIO



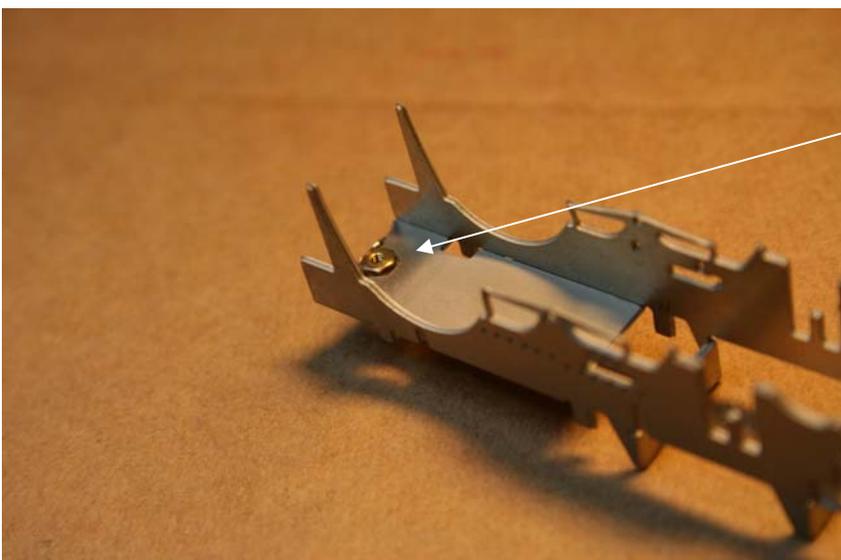
1/01

Piegare lungo gli indebolimenti il telaio 70, facendo molta attenzione a mantenere la rettilineità delle due fiancate. Per questo aiutarsi con un calibro ed una squadra cercando di mantenere parallele tra loro le due fiancate misurandole in più punti, curando anche la perpendicolarità alla parte superiore.



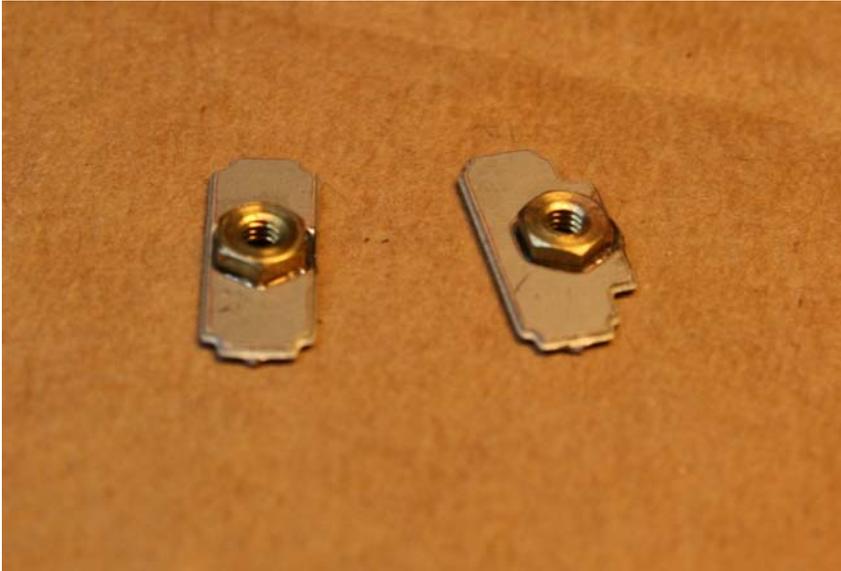
1/02

Prima di collegare fra loro le fiancate provare il corretto scorrimento delle boccole delle ruote nelle sedi. Allargare eventualmente e con molta attenzione le otto sedi delle boccole utilizzando una lima finissima lavorando con mano leggera le due linee di scorrimento fin quando la boccia scorrerà agile ma senza gioco. Porre molta attenzione a queste fasi, perché da una buona esecuzione delle stesse, dipenderà in buona misura il funzionamento meccanico della macchina



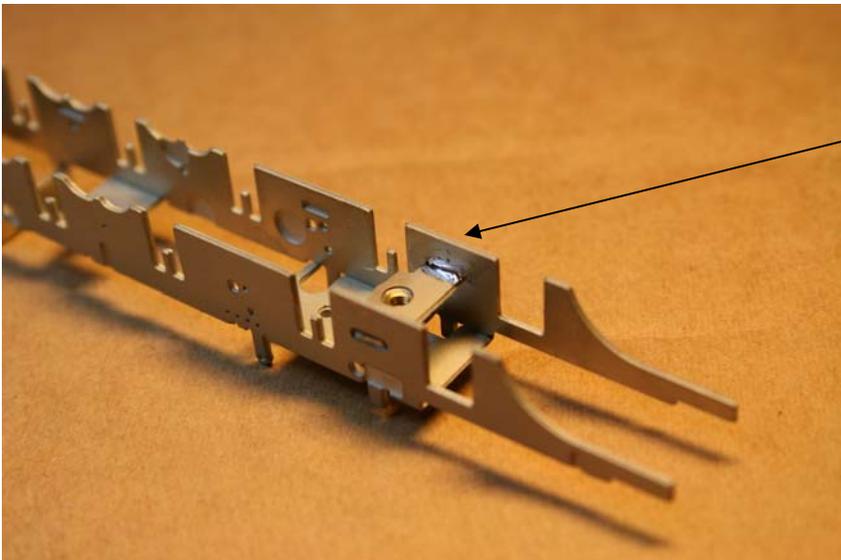
1/03

Saldare nella parte posteriore del telaio nell'apposita cava esagonale un dado in ottone di M 1,4.



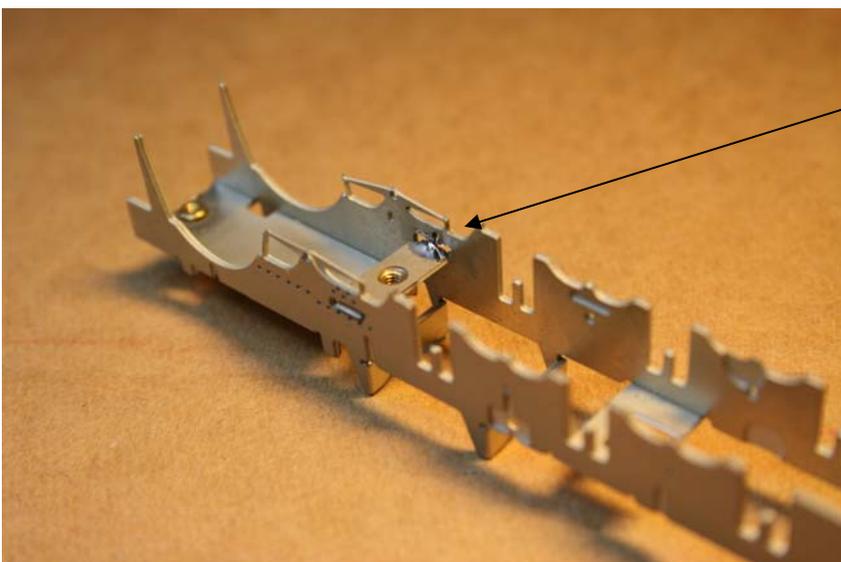
1/04

Saldare nelle cave esagonali dei pezzi 51 e 71 due dadi in ottone M 2.



1/05

Dopo un' ultima verifica delle fiancate saldare la piastrina 51 nelle apposite fessure della parte anteriore del telaio.



1/06

Dopo un' ultima verifica delle fiancate saldare la piastrina 71 nelle apposite fessure della parte posteriore del telaio.