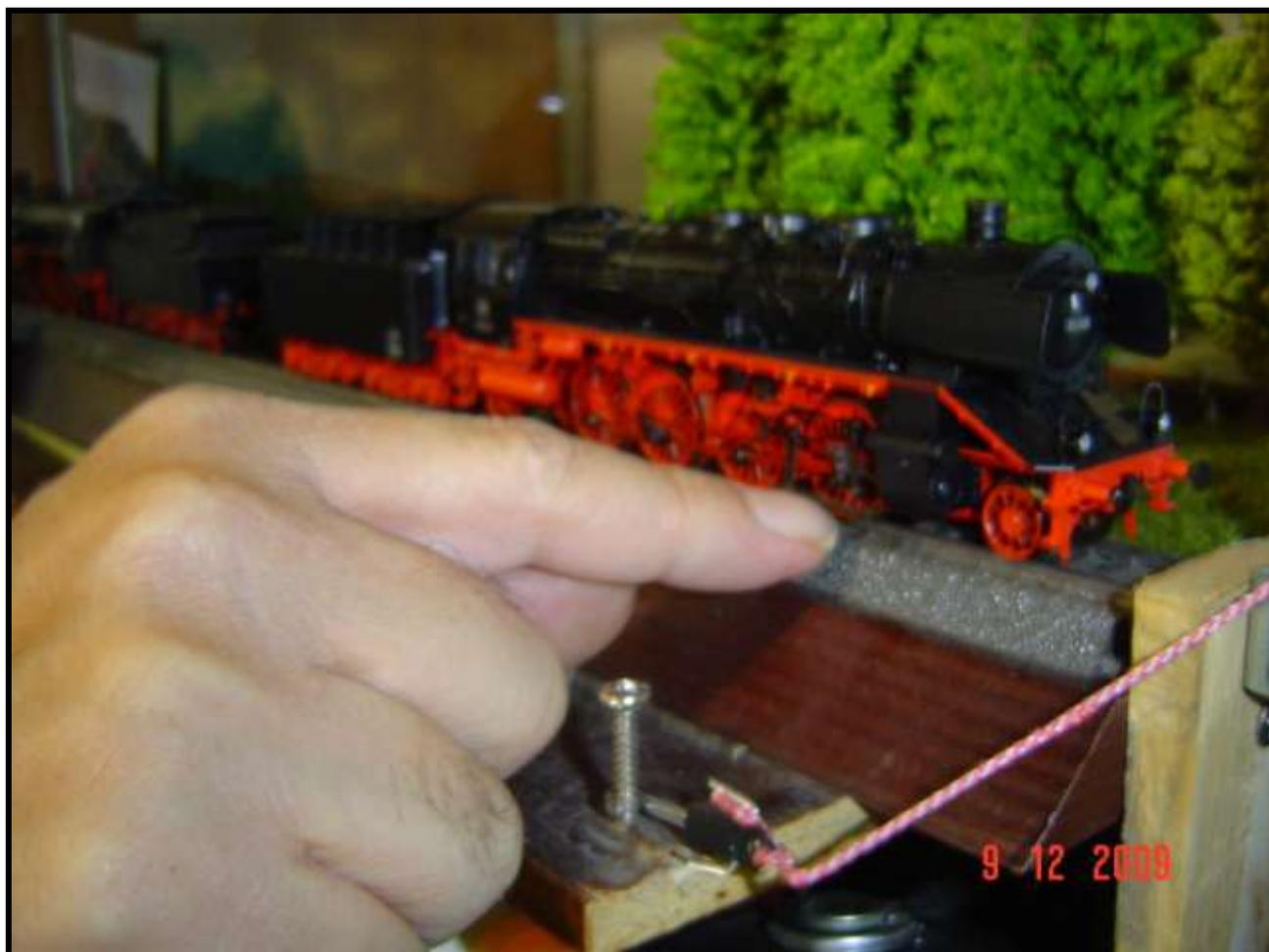


CAPITOLO 44° HO SMONTATO PER VOI...**Br 39 048 art. 39390****LA LOCOMOTIVA È RICCHISSIMA DI PARTICOLARI DELICATI:**

- a) attenzione alle scalette laterali. Tito Myhre mi ha avvertito (ed il dito è suo! (**Foto n. 1**) che si possono staccare. Gli è accaduto ed ha penato non poco per risistemarne una, **foto n. 2**.
- b) Tutte le tubature sono riportate e a rischio distacco o, peggio. Questo è il prezzo che si deve pagare per tanta finezza. È necessario maneggiare la loco con la massima attenzione. Le **foto n. 2, n. 3, n. 4 e n. 5** testimoniano quanta cura è stata dedicata alla realizzazione dei particolari sulla caldaia: tutto è finissimo e fragile.

**Foto n. 1: Tito Myhre indica la scaletta.**

- c) Per la prima volta in assoluto la manovella detta del *Settore* (che manovra la biella del cassetto di distribuzione), all'altezza del secondo asse, è incapsulata. Nemmeno le Br 23 001 e 002

sono state oggetto di tanta finezza! Confrontate le foto della Br 18 321 e delle Br 23, tutte conservano la manovella meno fine, ma smontabile con una chiave a tubo... da quel che vedo (non ho avuto il coraggio di fare una simile prova) questa della 39 potrebbe essere difficile da smontare (foto n. 2, n. 3 e n. 5)... speriamo di non doverlo mai fare, comunque la Märklin consiglia un accurata lubrificazione delle bielle e della manovella. Leggete anche le pagine dedicate allo smontaggio del mantello.



Foto n. 2: raffinato biellismo.

Consultate anche il Capitolo 58°



Foto n. 3: colorazione originale della B3 39 048.



Foto n. 4: invecchiatura del mantello.



Foto n. 5 la manovella grigia incapsulata

UN AVVISO IMPORTANTE

Sono costretto a ripetere quanto scritto per i locomotori E 10 ed E 40 nel loro capitolo: **Un avviso di grande importanza** per quanti, come me, modificano i parametri di accelerazione e decelerazione: la Br 39 *INSIDER* **NON** si arresta istantaneamente se per emergenza, mentre viaggia, invertiamo la marcia, **ATTENZIONE** con le frecce direzionali che appaiono sulla Central Station 1 (60212, **foto n. 6 e n. 7**), o, per dir si voglia quella nata dalle ibride nozze con la ESU... no, signori! Prima termina la frenata, che se lunga può risultare persino pericolosa. Poi, solo quando è ferma, o schiantata contro un altro convoglio, *fate voi*, invertite le luci e cambia direzione.

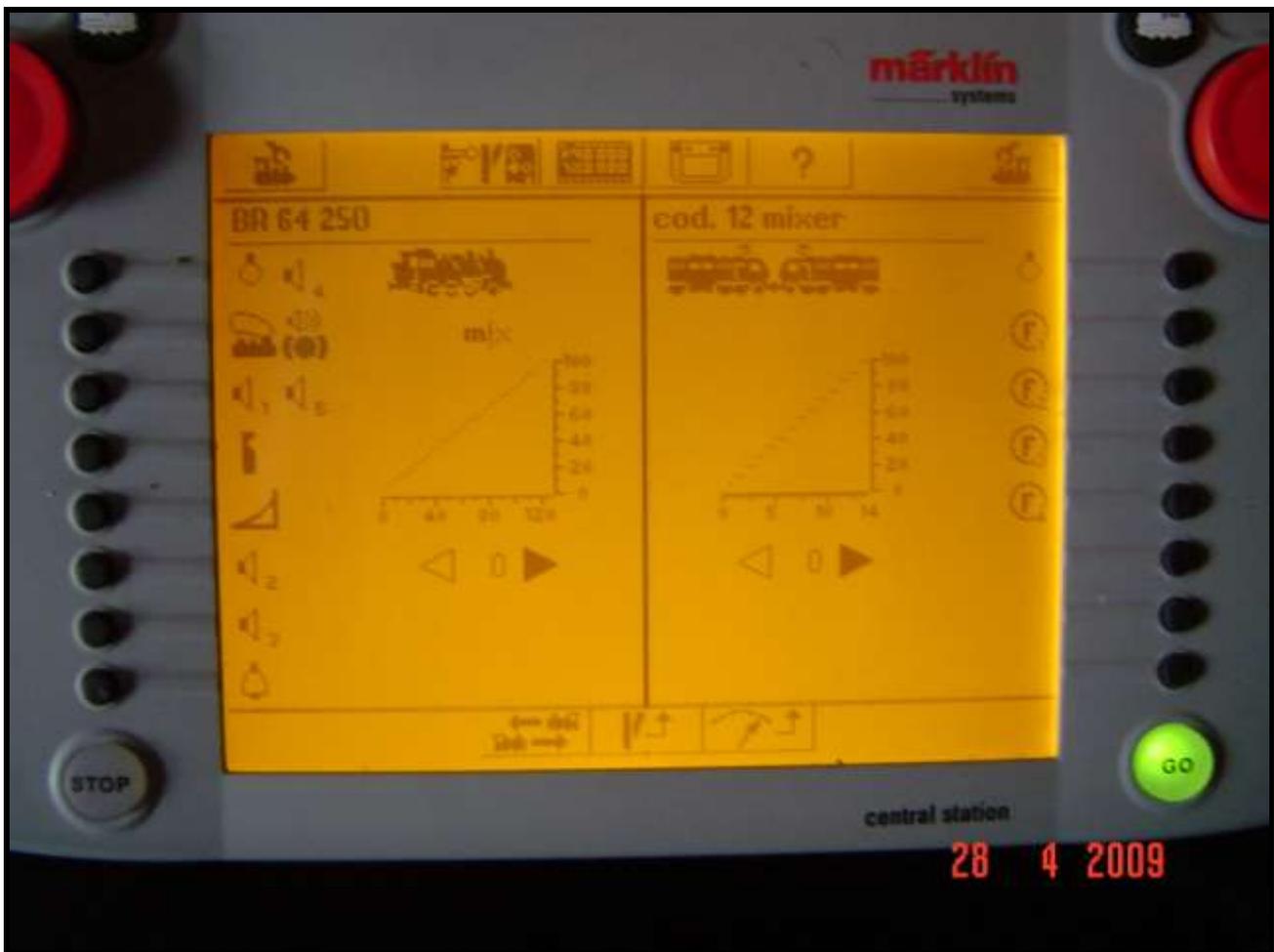


Foto n. 6 le frecce direzionali

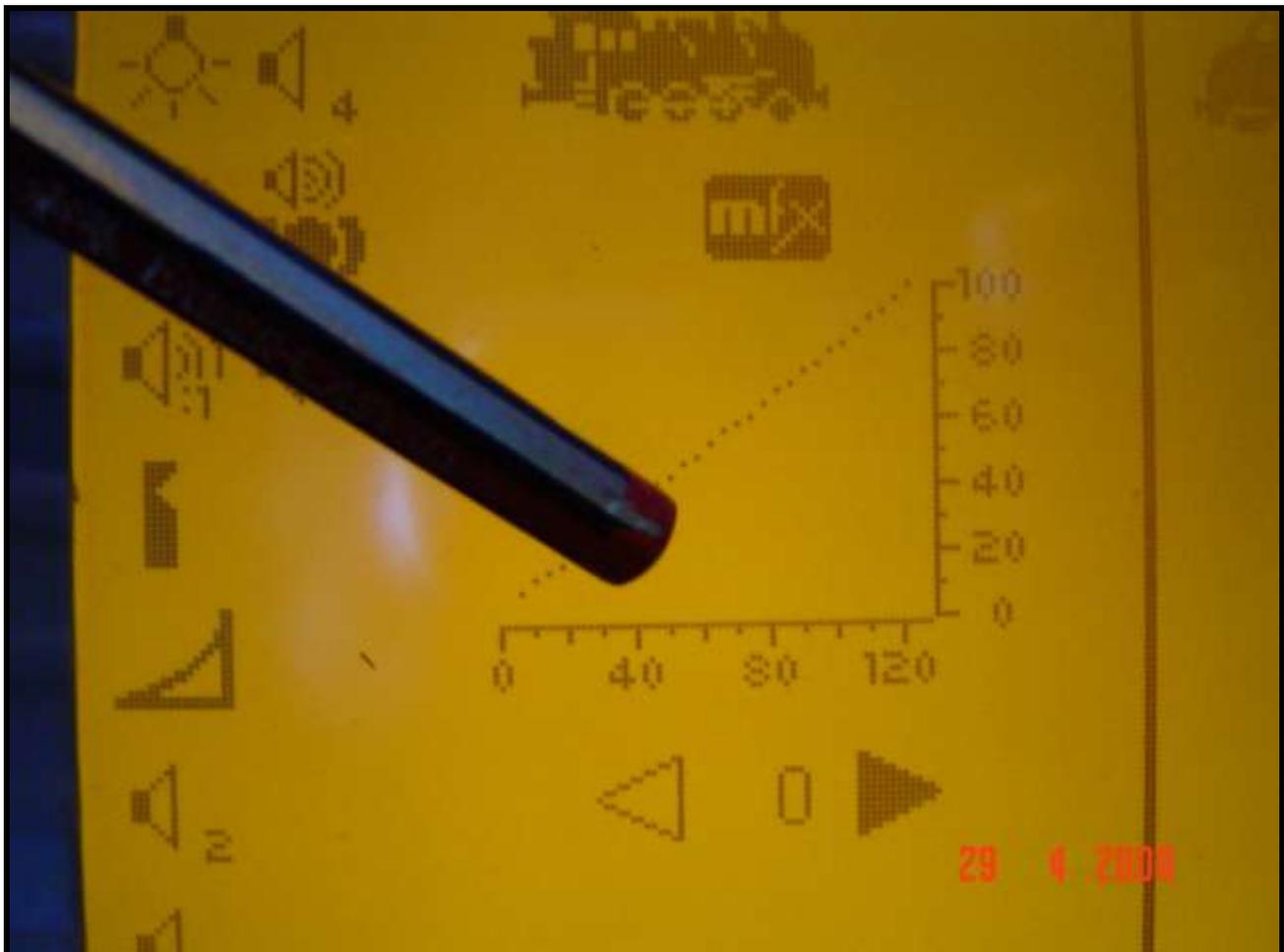


Foto n. 7 le frecce direzionali ingrandimento del quadro della Central 60212. La bacchetta ha toccato la zona per la frenatura graduale.

Per bloccare o invertire velocemente la marcia in questa macchina nuova si può invece:

- 1) **spingere il pulsante STOP, poi modificare i parametri e riavviare; nella Central Station 2 (60213, 60214), è la grande barra tra i due pulsanti rossi;**
- 2) **spingere uno dei due pulsanti rossi (quello del lato che comanda la macchina), nella **foto n. 6** in alto a sinistra e a destra e che, nella Central nuova (60213, 60214), sono in basso;**
- 3) **toccare sul visore con una bacchetta il triangolo d'accelerazione, come nella **foto n. 7**, ma, attenzione, l'arresto immediato si ottiene solo se si è attivato il triangolo del comando diretto (nella stessa **foto n. 7** subito sotto il simbolo del fischio e in questa foto non attivato);**
- 4) **nessun problema se si usano la Motorola Control Unit (6021) o la Mobil Station (60652), l'arresto e l'inversione sono immediati.**

Curiosamente in prodotti, pur nuovissimi, come l'ET 420 l'arresto e l'inversione della marcia e della velocità sono come in passato istantanei... Questo problema, da me segnalato, non interessa più di tanto quanti non modificano i parametri di frenata delle loco.

SMONTAGGIO DEL MANTELLO

Per una svista sul pre-catalogo, ripetuta *pari pari* nel Catalogo generale, era indicato il cannellino 7226, quello per intenderci che si inserisce dall'alto (quindi senza smontare il mantello), come adatto alla produzione del fumo in questa Br 39. Premesso questo i più esperti hanno capito che il vero dispositivo fumo è il 72270, quello che si monta previo smontaggio del mantello.

Come per la Br 64 (rileggete il Capitolo dedicato a quella locotender), il 72270 va posizionato in modo che il contatto vada a toccare la lamella. Tutto facile, ma, nonostante le precauzioni, ho dovuto smontare (in teoria 4 viti per volta) quattro volte il mantello come si vede dalle istruzioni della **foto n. 8**. Nonostante questo inconveniente non ho riscontrato difficoltà nell'operazione. Perché, diranno alcuni, è stato necessario riavvitare ogni volta? Anzitutto preciso che è sufficiente stringere almeno due sole viti e questo perché il mantello non sempre, se solo appoggiato, riesce a collegare la massa e perciò, per sicurezza, sarebbe meglio avvitarlo a fondo. Pensate che nelle Br 85 (rileggete il Capitolo 29° "Curiosità e scoperte...") la Märklin recentemente ha dovuto modificare con una lamella extra (**foto n. 32** di quel **Capitolo 29**) il suo modello che non

trasmetteva con sicurezza la massa con le sole due viti predisposte in passato (il modello risale addirittura al 1983). Tuttavia c'è un trucco che evita di riavvitare ogni volta: basta collegare con un "coccodrillo" (morsetto a pinza) la massa dal binario (da una delle due rotaie) al cannellino tramite un ago che andrà a toccare il cannellino fumo (parte esterna!)

- a) se non fuma, dopo aver azionato l'apposita icona, risollevate il mantello e riprovate a spostare il contatto verso la lamella del corpo macchina;
- b) se fuma, con la massima accortezza riavvitate almeno un paio di viti e, ripetuta la prova sul binario, stringetele tutte. In questo caso, ovviamente, non utilizzerete più il contatto "volante".

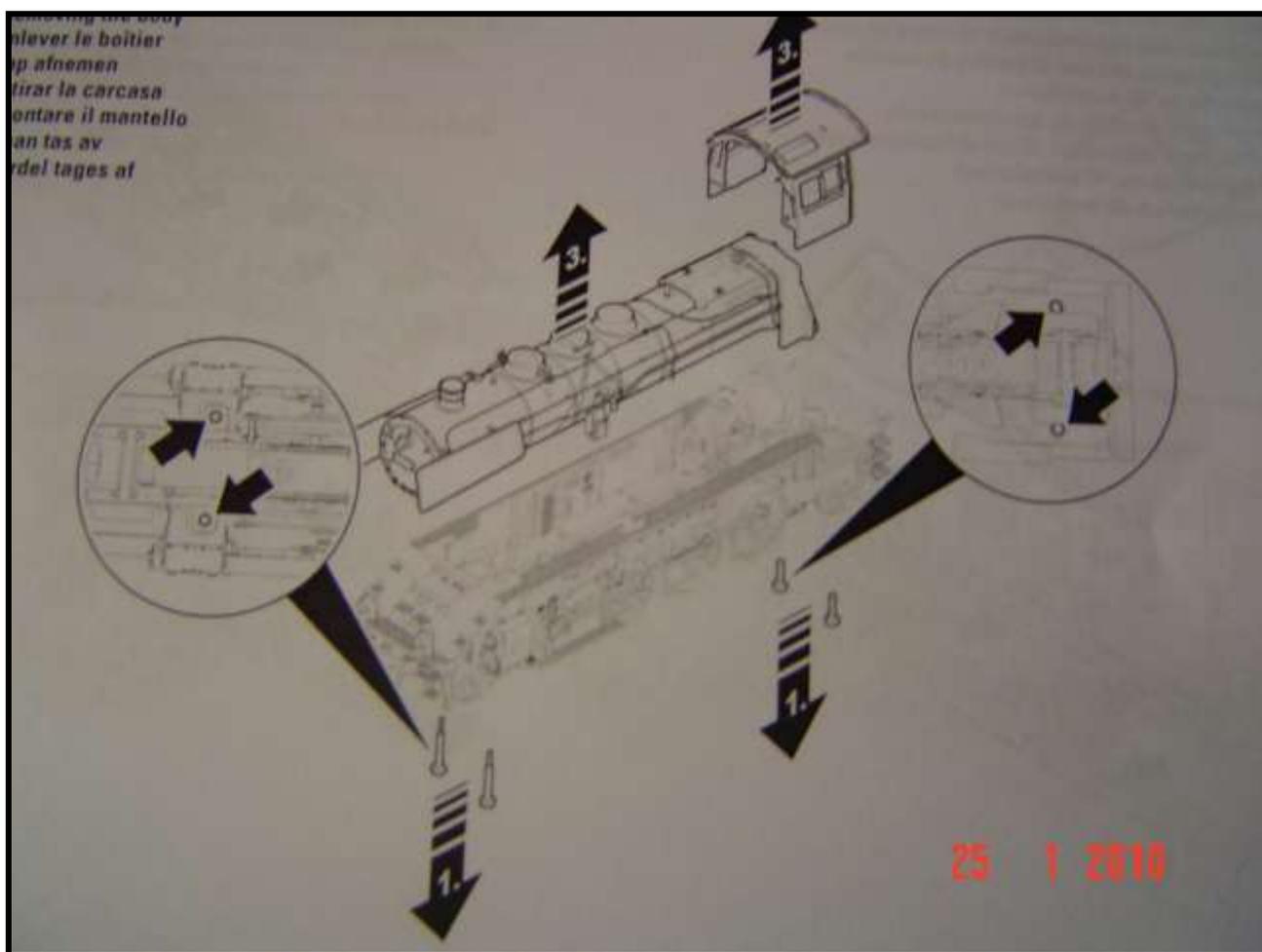


Foto n. 8: le 4 viti da togliere per allontanare il mantello della Br 39.

CRITICHE?

Difficile da trovare dei veri difetti perché, nonostante sul mio impianto non sia tutto perfetto (qualche livelletta mal nata si trova sempre) la 39 048 viaggia tranquilla e traina senza patemi d'animo un convoglio anche di 5 carrozze piene di personaggi ed illuminate in ogni punto sinora provato (leggi le note nelle pagine successive).

Il modello è stato tanto apprezzato, in Germania, che è stato poi premiato come “modello dell’anno 2009”, insieme alla Br 23 001.

GRAFITAGGIO

Il suo colore (foto n. 2 e n. 3) di fornitura per il mio gusto personale è *oscuramente pulito* e, basta ripetermi ogni volta, ho usato la grafite per rendere realistica questa splendida locomotiva. Nelle foto dalla n. 4 e n. 5, nonché in queste seguenti (foto dalla n. 9, alla n. 16) le varie fasi di sporcatura, fatta con un pennello a setole semi-rigide sino ad arrivare alla lucidatura finale (pennello largo e morbido da trucco... femminile!).

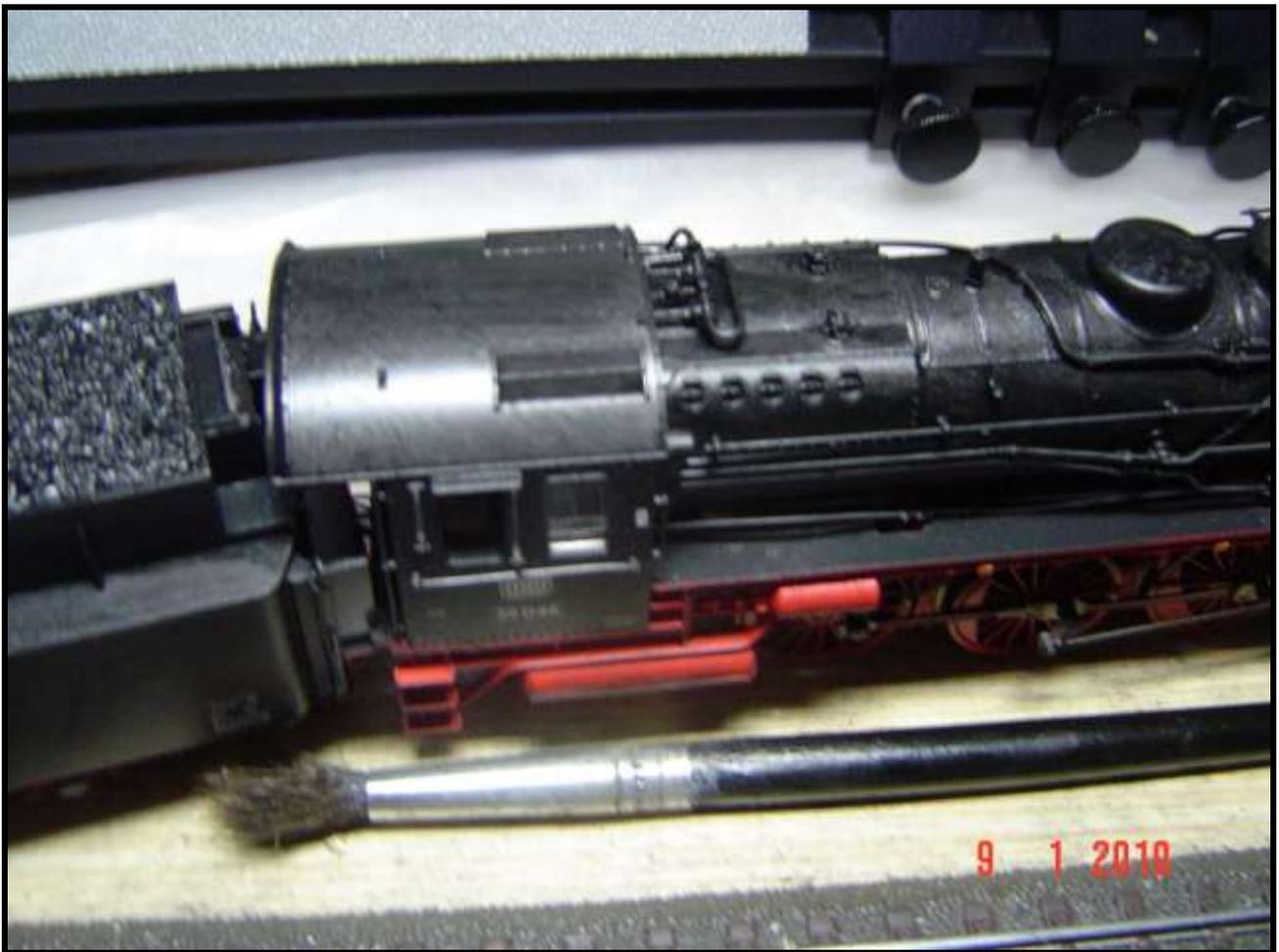


Foto n. 9: le fasi di invecchiamento con grafite ed il pennello.



Foto n. 10: caldaia da invecchiare con attenzione per le tubature.



Foto n. 11: inizia la lucidatura del mantello della Br 39

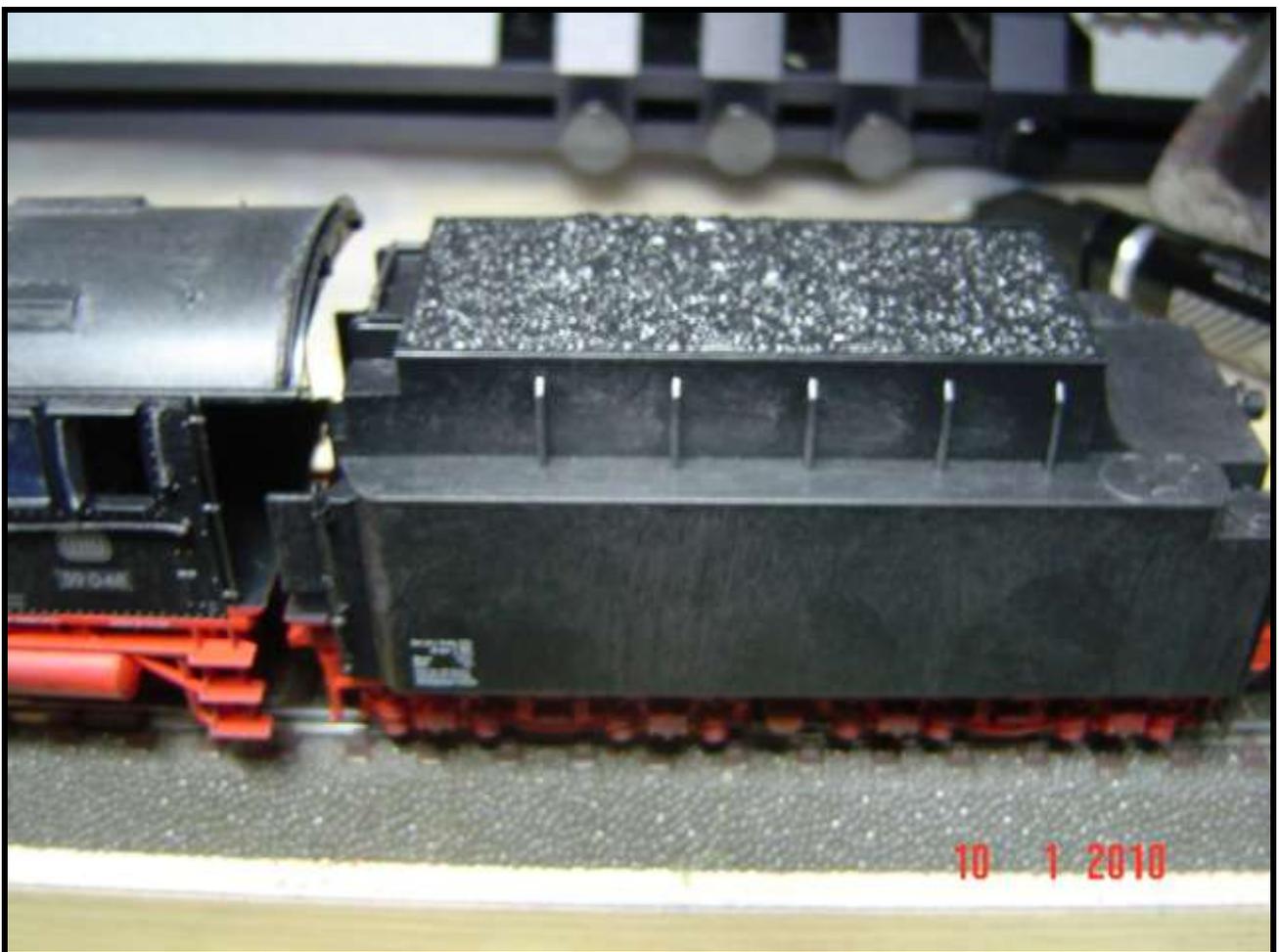


Foto n. 12: anche il tender viene sporcato



Foto n. 13: caldaia più realistica, opacizzato il rosso di serbatoi e ruote.



Foto n. 14: confrontate il tetto della cabina non lucidato con quello della foto successiva: la n. 15



Foto n. 15

PROVE IN LINEA A VIBADEN

Da gennaio 2010, una volta terminato le varie fasi per renderla più realistica, con l'applicazione per esempio di un gancio di trazione snodato, di tubi dei freni più completi e del rec per il riscaldamento delle carrozze (foto n. 16), ho iniziato le prove in linea, alla gradita presenza dell'amico Tito. C'è proprio da dire che la vaporiera se la cava egregiamente (foto n. 17 e n. 18). Riesce, a retromarcia, a spingere persino un convoglio di carrozze Hecte (carrozze "luccio") su sei deviatori (dei tipi *lunghe* 24711 o *corti* art. 24611 e 24624) posti a serpentina!! Preciso: nessun problema sui deviatori corti od inglesi (foto n. 19 e n. 20).



Foto n. 16: pancone anteriore della Br 39 048 con tutti gli aggiuntivi applicati.



Foto n. 17 e n. 18: la Br 39 al traino di un convoglio in piena linea





Foto n. 19 e n. 20: la Br 39 in prova su deviatori inglesi e corti.



Nelle **foto n. 21 e n. 22** la vaporiera è in sosta ad un semaforo e possiamo così osservare meglio la manovella incapsulata in grigio scuro, di cui ho già parlato agli inizi.

La cabina di guida (**foto n. 19**), totalmente libera, è riprodotta in modo sufficientemente adeguato e l'attenzione ottica viene calamitata dal focolare con le braci ardenti. Preciso che non è corretto accendere di continuo questa funzione perché in realtà l'apertura del forno avviene solo per qualche istante, durante la marcia, quando il fochista aggiunge delle palate di carbone o manovra con i "ferri" per evitare zone a basso rendimento per accumulo di scorie.

Macchinista e fochista non hanno bisogno di nessuna mutilazione.



Foto n. 21: la manovella grigia della Br 39 attira l'attenzione di un ferroviere!



Foto n. 22: la manovella in grigio e la cabina libera della Br 39 048.

PROVE CON IL DISPOSITIVO 72270, UN TRUCCO

Come vedrete dalle prossime foto finali, grazie alla miscela di liquido fumogeno usata a Vibaden, la Br 39 emette un intenso, e persino troppo copioso, fumo bianco. Consultate anche il **Capitolo 58 ° (I parte)**, perché durante le prove di montaggio si è manifestato un problema di contatto che si può ben risolvere in questo modo:

TRUCCO per evitare strani contatti nel decoder, che sono sempre potenzialmente pericolosi, è meglio ricoprire con del normale nastro trasparente la zona del decoder che potrebbe venire a contatto con la lamella, spinta in basso (ma anche di lato!) dal dispositivo fumo.

MONTAGGIO DEL DISPOSITIVO FUMO NELLA BR 39 048

Brano tratto dal **75° Capitolo (II parte)**:

Il dispositivo fumo è il **72270 (foto n. 23)**, va dunque montato aprendo il mantello (...)

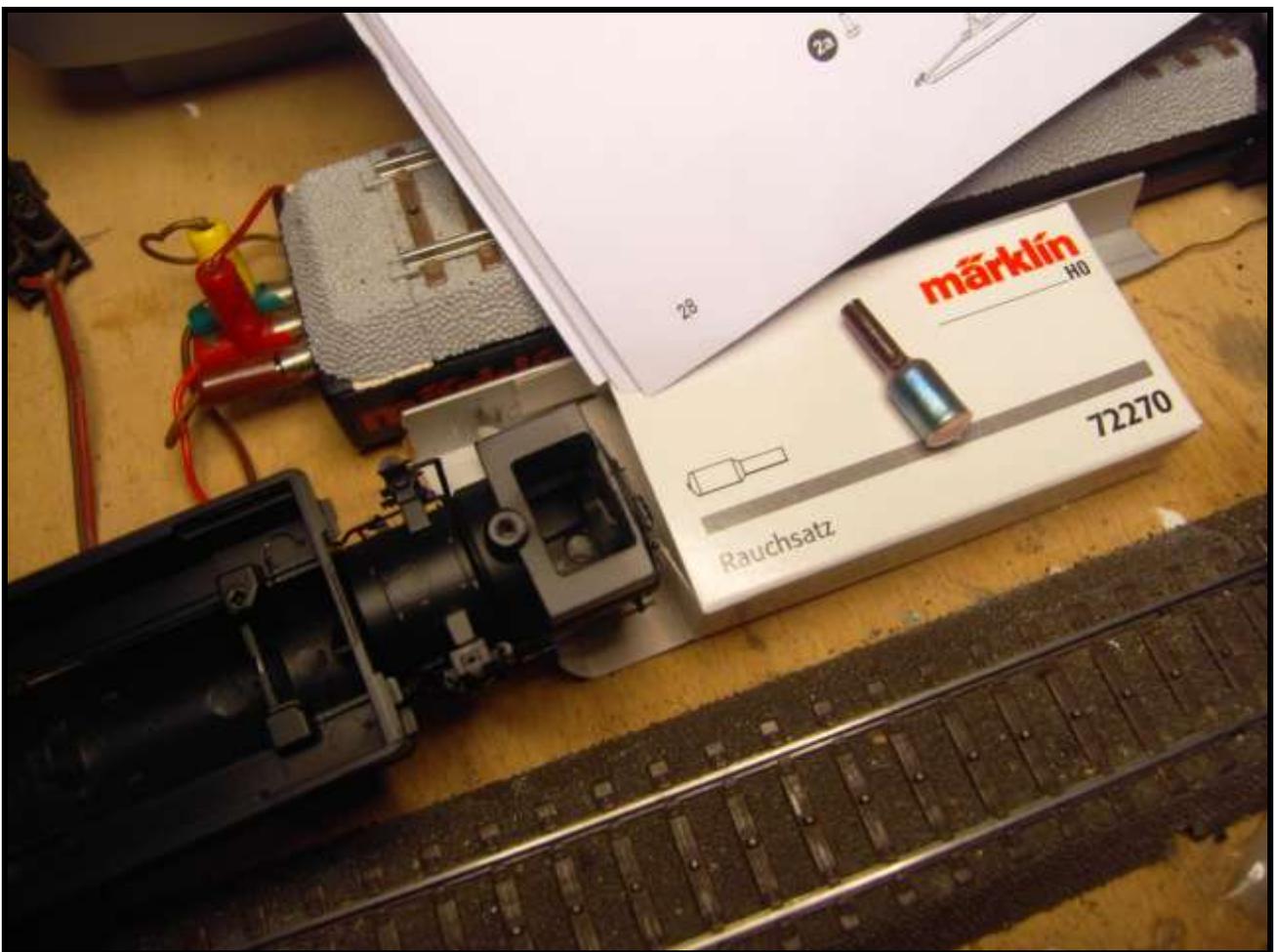


Foto n. 23: il dispositivo fumo art. 72270.

Dopo aver ben fermato la delicata carrozzeria, ho, con delle pinze a becco curvo, infilato l'apparato fumogeno nel foro che si vede nella **foto n. 23**.

(...)

TRUCCO per evitare di danneggiare i delicati particolari delle Br 55, 64 o 38 (per citare qualche Gruppo) nella manovra di inserimento del dispositivo fumo **72270** l'amica Paola Spiniello mi ha svelato una sua idea veramente geniale: il comignolo viene poggiato sul piano di lavoro (è metallico e robusto, protetto da un feltro, e il 72270 viene spinto con una chiave a tubo sufficientemente grande da contenere il fragile contatto elettrico. Si può allora forzare tranquillamente senza pericolo di danneggiare il mantello e i suoi aggiuntivi. Il trucco funziona anche per allontanare, dal basso, i dispositivi fumo **7226**!

Osservate (...) (nel libretto delle istruzioni), come indirizzare il contatto centrale. Seguite le didascalie delle **foto dalla n. 24 alla n. 26**.

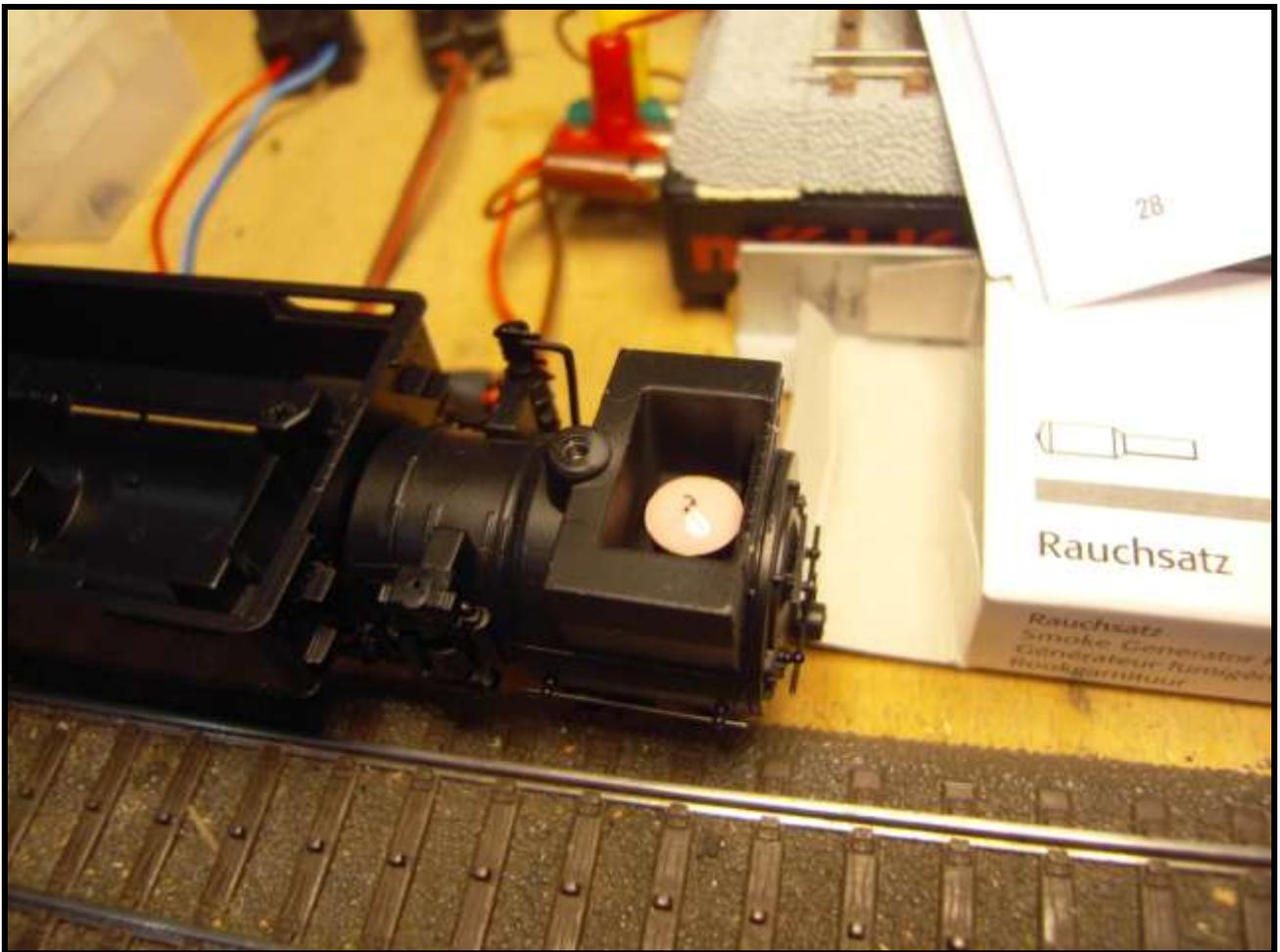


Foto n. 24: l'apparato fumogeno è poggiato leggermente nel foro.

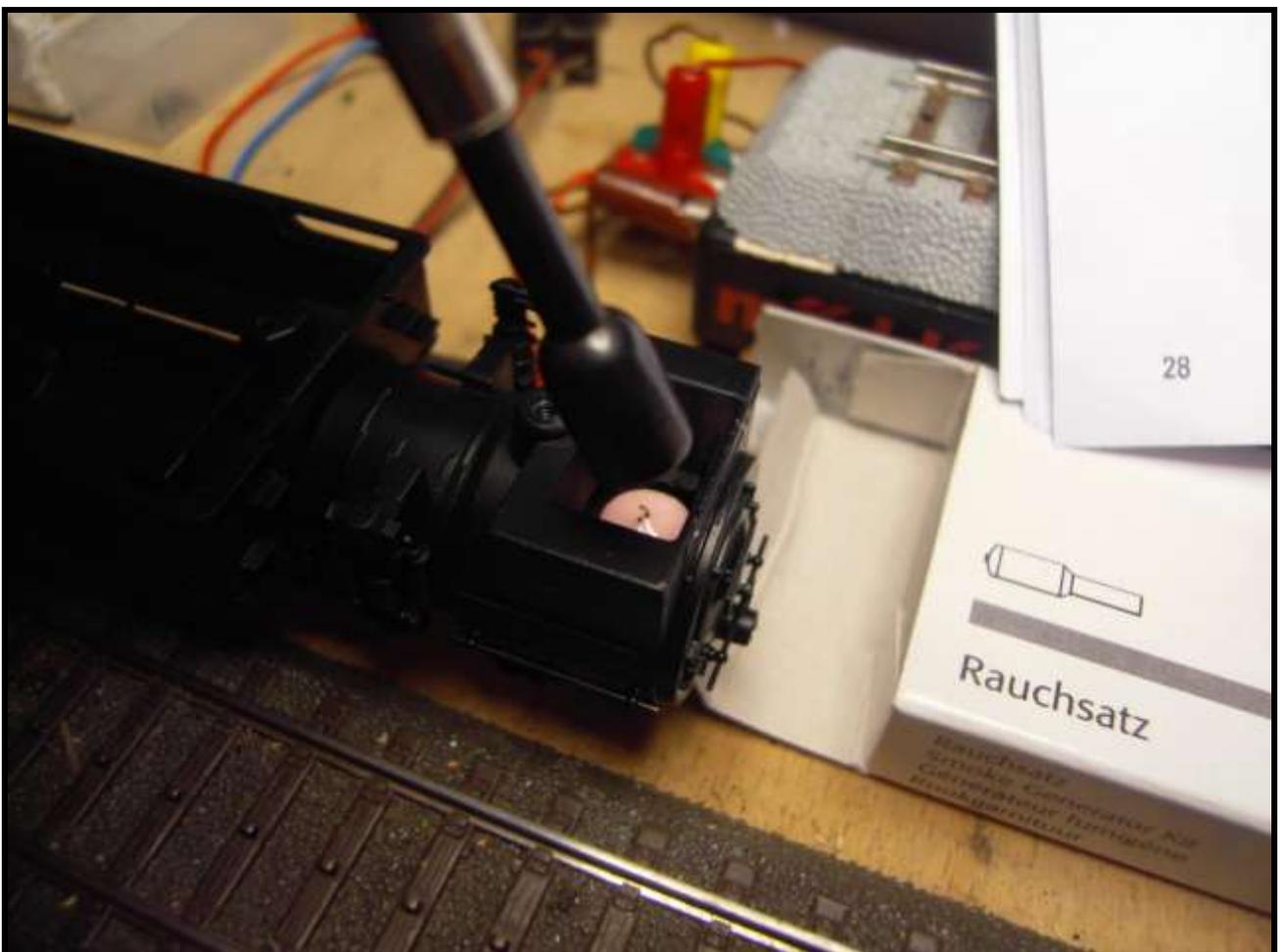


Foto n. 25: si spinge con la chiave senza danneggiare il contatto.

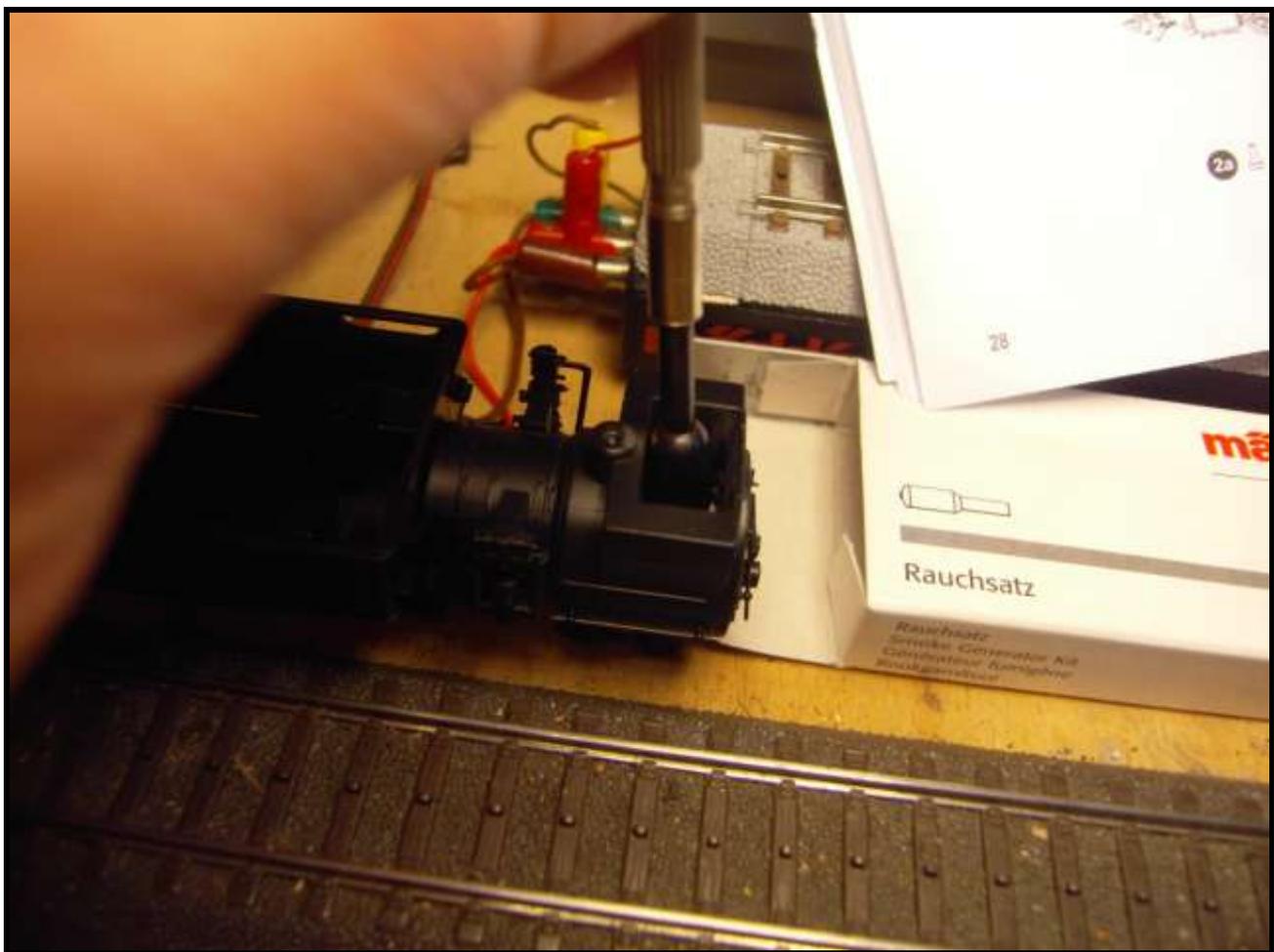


Foto n. 26: operazione completata e il 72270 è spinto a fondo.

LA VOCE DELLA BR 39

Mi sembra imitato alla perfezione lo scappamento di una “tre cilindri”. Chiunque sia venuto a sentirla, profano od esperto, ha sentito un frastuono caratteristico. C’è da dire che la Motorola, in un recente passato, consigliava per le loco a tre cilindri (sei colpi di scappamento ad ogni giro di ruota) di variare la frequenza sonora con il codice “9” (a volte “10”) predisposto. Pochi lo fanno e così spesso sento le loco di altri amici che viaggiano stranamente con due cilindri soli... chissà perché. Eppure nelle istruzioni era chiaramente indicato il semplicissimo modo (attivazione del micro cursore bianco) per variare il suono.



Foto n. 27: la Br 39 048 affronta deviatori di ogni tipo senza tentennamenti.



Foto n. 28: la Br 39 048 emette un intenso fumo bianco.



Foto n. 29: la Br 39 emette una colonna di fumo bianco!



Foto n. 23: la Br 39 fa veramente spettacolo!

Infine verrà inserito un piccolo short-video che, personalmente, io vedo meglio aprendolo con Windows Media Player. Buona visione! A proposito, il gatto indifferente a tanta bellezza è il mio compianto Musti, che dopo 15 anni è morto nel gennaio 2011...



il mio Musti era affettuosissimo, questa foto è un doveroso ricordo

Quanto pesa e ricambistica

Locomotore	Br 39 048 ecc. art. 39390
peso	487 grammi
pattino	206370
cerchiature	7153
illuminazione	led
carboncini	Assenti nel motore 144612

Questo 44° (parte B) Capitolo è stato rinnovato profondamente e controllato, nelle sue varie parti, circa 21 volte, mi scuso se, nonostante tutto, vi fosse qualche refuso e, come mi disse il mio professore di lingua italiana*, in un testo fu scritto, in calce nell'ultima di copertina e nell'ultima parola:

“questo libro è privo di errori di stampa”

**Gian Piero Cannata
Per ulteriori chiarimenti Tel. Wind 3476757098**

*** alla memoria del Prof. Don Pietro Cammarano insegnante a Villa Sora, Istituto Salesiano di Frascati (Roma)**

