

CAPITOLO 44° HO SMONTATO PER VOI...

[al termine la traduzione del Märklin-Magazine n. 5 2009/2010]

Br 023 004-5 art. 26543 (confezione)

Aggiornamento e completamento della prima parte già dedicata alla Br 23 001. Queste precisazioni sono dovute al fatto che le istruzioni inserite con la Br 023 004-5 nella confezione/convoglio con 3 carrozze Silberling sono più dettagliate sia nella grafica (parti della locomotiva meno sbiadite), sia nel dettaglio.

Approfitto anche per mostrarvi lo smontaggio del tender della 023, in quanto, essendo collegata elettricamente attraverso le due carrozze intermedie alla “pilota Hasenkasten”, si può far viaggiare isolata solo se, allontanata la sovrastruttura del carbone e le fiancate (metalliche) del tender, si accede al circuito stampato.

SMONTAGGIO DEL TENDER

- 1) Si deve allontanare, sfilandola verso l'alto con decisione, la copertura (plastica) del carbone del tender come si vede nella **foto n. 1**. RICORDARSI che nel rimontare questa copertura, ad operazioni finite, si debbono prima incastrare 2 agganci verso la fine del tender e poi procedere abbassando verso la cabina della locomotiva la struttura plastica e solo allora sentirete un “clic” di aggancio avvenuto.
- 2) Si debbono svitare due piccole viti a stella che consentono lo sganciamento della pesante struttura metallica imitante le casse dell'acqua nella loco a vapore (**foto n. 2**). Occhio alle perdite!
- 3) Nelle istruzioni si precisa che la Br 023 è fornita dalla fabbrica per un uso esclusivo come loco *reversibile*, ma che la posizione del cavallotto metallico (**foto n. 3 e n. 4**) può essere variata dal modellista. Nelle **foto n. 4 e n. 5** io ho già spostato il cavallotto metallico per poter “caricare” (è una mfx ovviamente!) sul banco di prova nella posizione che consente di manovrare la vaporiera anche senza la carrozza pilota. Se userete questa soluzione avrete un convoglio con ambedue i pattini in presa e in pratica sarà impossibile che si possa fermare per qualche sporcizia delle punte di contatto. Debbo però avvertire quanti si dilettono con le sezioni di blocco che questo (il convoglio è lungo quasi 110 cm!) renderebbe praticamente impossibile l'uso della composizione su plastici concepiti con tali sezioni.



Foto n. 1: la 023 004-5 preliminare per lo smontaggio del tender.



Foto n. 2: tender della 023 004-5, viti da non smarrire.

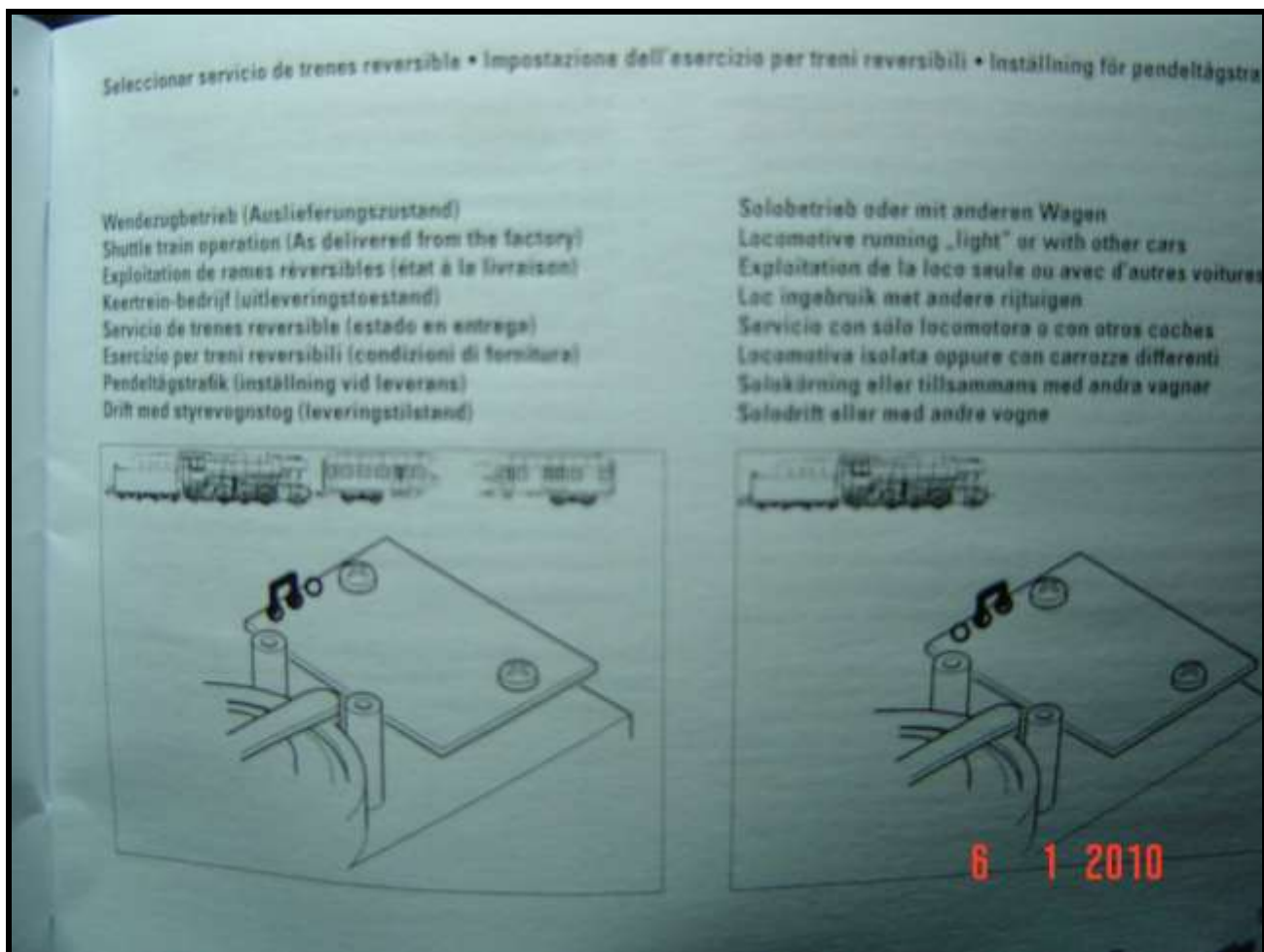


Foto n. 3: istruzioni della 023 004-5 possibili posizioni del “cavallotto”.

4) PRECISAZIONE SUL “CAVALLOTTO” DI CONTATTO: è piccolo, ma ben inserito nei fori, perciò per non vederlo “volare via” e per evitarvi di imprecare alla sua ricerca su tappeti o pavimenti... operate con una pinzetta a punta ed aiutatevi con un dito durante l'estrazione (foto della pinzetta la n. 5). Non lascio nulla al caso, perché potrei anche parlare a dei neofiti del digitale:

NON EFFETTUATE QUESTA OPERAZIONE CON LA LOCOMOTIVA IN FUNZIONE!!

- 5) Ripeto infine, per chiarire, che nella posizione del “cavallotto” o a destra nella **foto n. 3** (delle istruzioni) o della **foto n. 5**, la Br 023 004 è perfettamente funzionante sia isolata, sia in coppia con la carrozza pilota. Da prove effettuate personalmente isolando (alternativamente!) uno dei due pattini (ho infilato sotto il tender o sotto la carrozza un cartoncino di plastica) i mezzi continuano a funzionare.
- 6) Come per la Br 23 001 e 002, agli inizi la macchina fu inserita sull'impianto di Vibaden con la vecchia CS 1... come ho spiegato nel **Capitolo 40° (IV Parte)** ci furono nel 2009 gravi problemi di reinserimento di locomotive e, peggio ancora di interi convogli bloccati, nella vecchia 60212, se siete curiosi... leggetelo.



Foto n. 4: la 023 004-5 fu provata con la Central Station 60212.

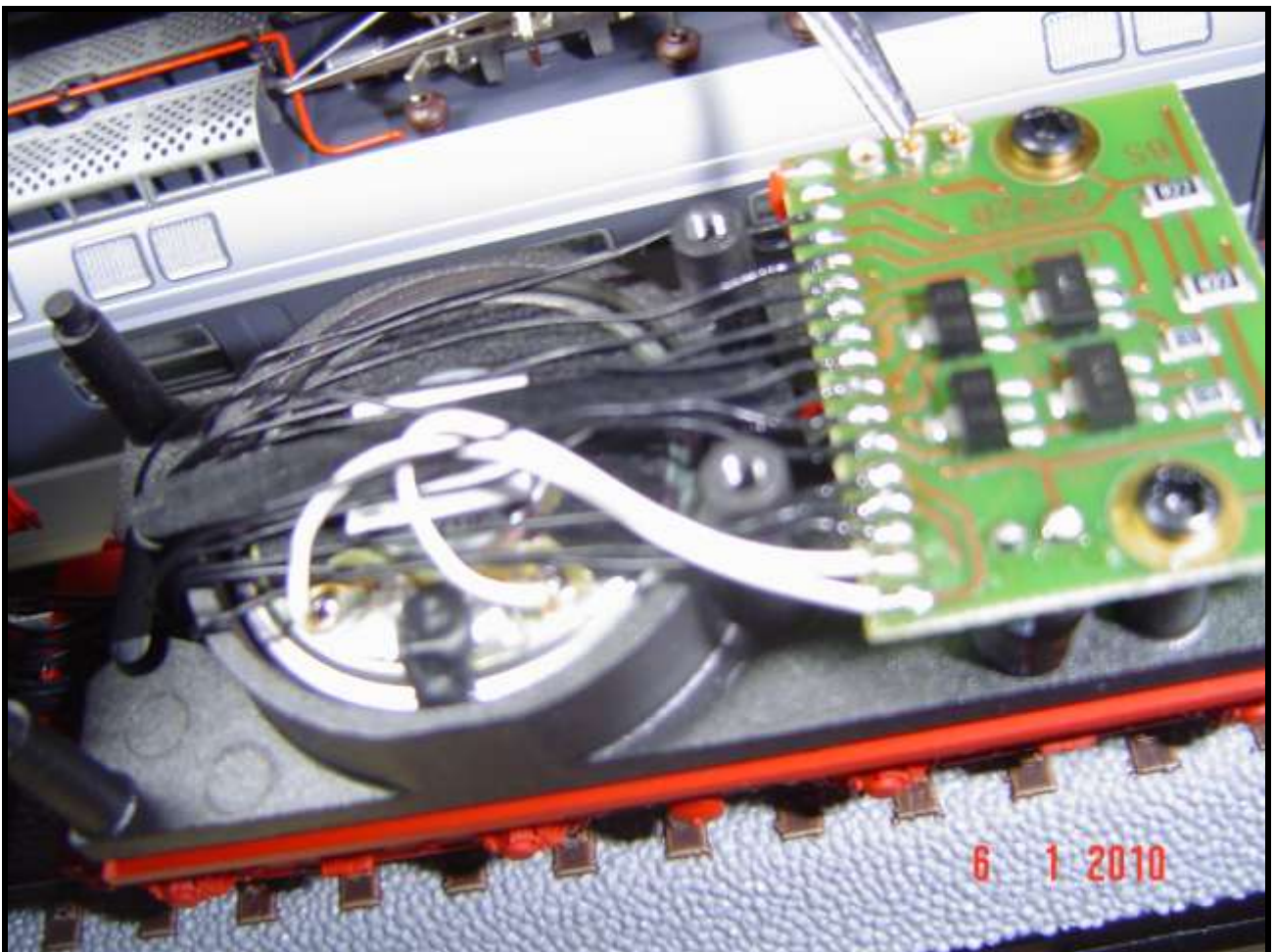


Foto n. 5: estraete o inserite il "cavallotto" con una pinzetta.

MEGLIO POI SAPERE CHE...

Durante queste operazioni di smontaggio è conveniente inserire e provare il dispositivo fumo 7226 (foto n. 6 e n. 7).

Se riscontrate un mal funzionamento, sembra impossibile con il **7226**, ma può accadere, procedete allo smontaggio del mantello e rileggetevi quanto ho suggerito nella prima parte di questo capitolo.

È importante sapere che il puntale del dispositivo fumogeno potrebbe, se mal inserito, entrare in contatto (nelle 01 o 001 mi è recentemente capitato) con parti del complesso circuito (rischio!). Attenzione perciò ad eliminare subito, in caso di non funzionamento, l'alimentazione dal binario!

Parlando ai neofiti: non dimenticate di riempire con poche gocce di liquido il cannellino, senza farlo traboccare e di selezionare sulla Central Station l'icona del fumo e attendere qualche secondo.

Nel caso di un eccessivo riempimento, dopo sempre aver disinserito l'F1 (per la 6021) o il simbolo apposito, con una siringa allontanate qualche goccia di liquido e riprova ad avviare la funzione.

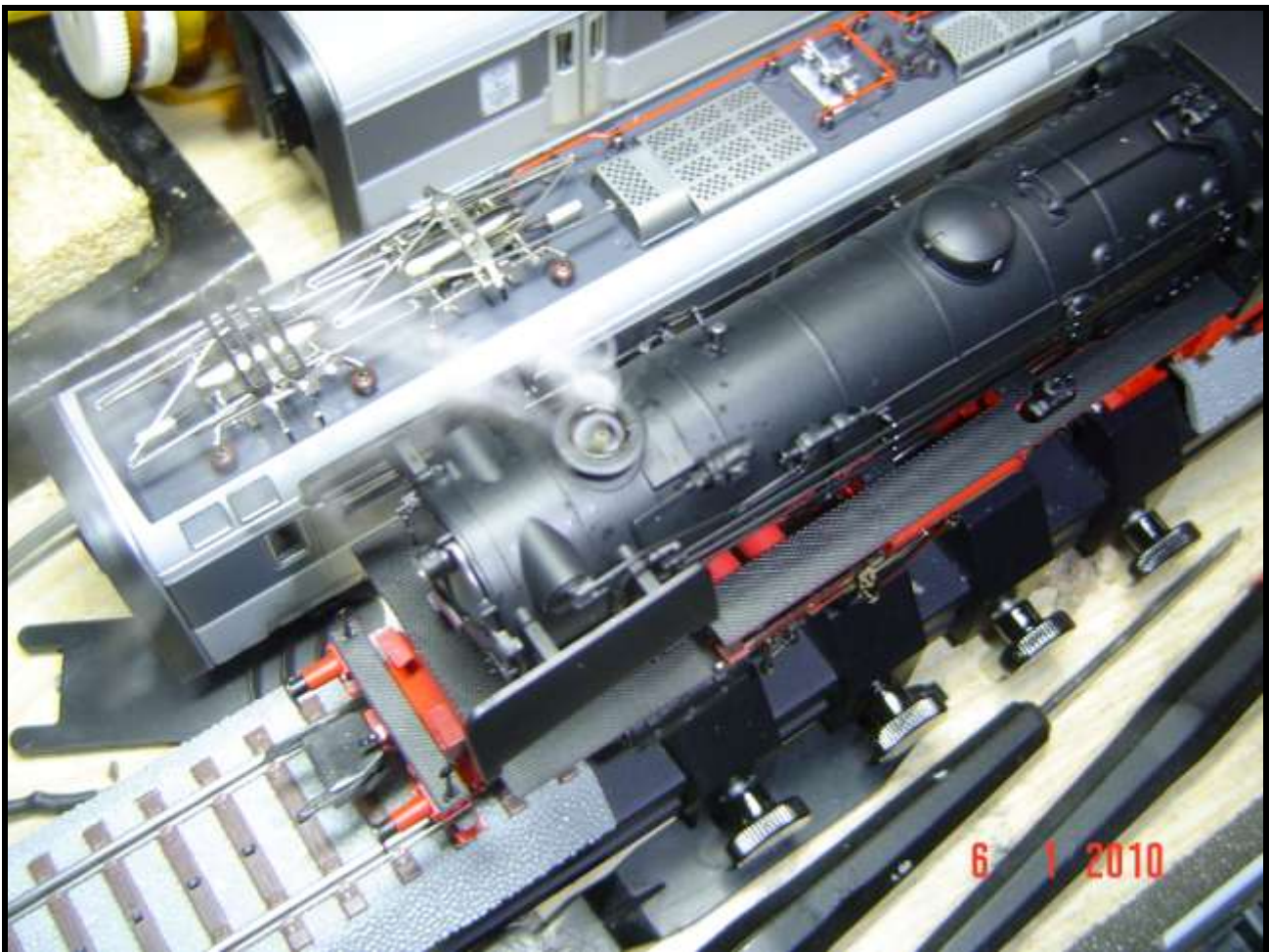


Foto n. 6: in funzione il dispositivo fumo della 023 004-5 .

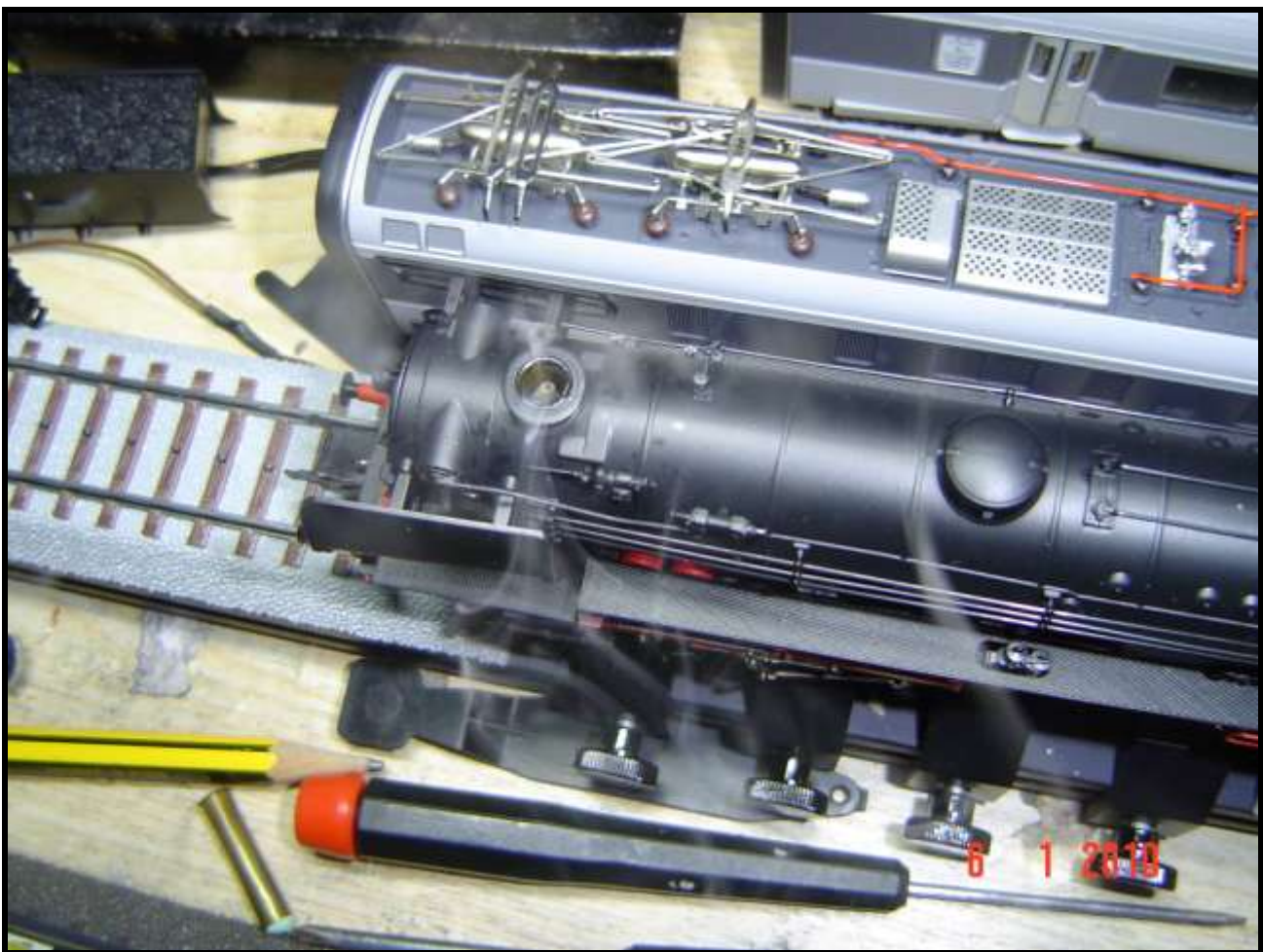


Foto n. 7: non inserite troppo liquido nel cannello.

GLI AGGIUNTIVI MISTERIOSI

Quando sono uscite, tempo fa, le Br 23 001 e 002, alcuni si sono come me chiesti dove e come dovessero essere inseriti due aggiuntivi a forma di saracinesca (sorta di volantini che vedrete nella [foto n. 9](#)). Continuate a chiedervelo perché le successive istruzioni ([foto n. 8](#)), apparse alla pagina n. 29 del nuovo libretto edito per il convoglio con la 023 004, complicano, se possibile, ancora di più la questione! Chiariscono solo che almeno uno di due aggiuntivi andrebbe collocato nella fiancata sinistra ([foto n. 10](#)), subito dietro la pompa che in gran parte occupa la zona del biellismo, forando il praticabile sinistro ([foto n. 11](#)), ma NON dicono un bel nulla su COME montarli!! Anzitutto perché nel punto indicato nelle istruzioni c'è già un volantino stampato e non un foro, come sarebbe legittimo aspettarsi, e in secondo luogo, essendo il mantello delle Br 23 metallico e pieno di altri delicati componenti, sfido chiunque a trovare il coraggio di forare (!) con un trapano nel punto indicato nelle malefiche istruzioni. Naturalmente sto sbagliando e forse c'è una soluzione diversa, ma poiché non mi sento d'essere ancora pronto per ritirarmi in uno ospizio, non sarebbe meglio una maggiore chiarezza, anche per il rispetto di quanti hanno pagato un bel po' di soldi di queste bellissime macchine?

Potenziuali origini di guasti nel caso dell'apparato fumogeno
 L'apparato fumogeno come massimo deve essere riempito solamente a metà di olio vaporizzabile.
 Nell'apparato fumogeno non deve trovarsi alcuna bolla d'aria.
 Il conduttore di alimentazione sulla faccia inferiore dell'apparato fumogeno deve possedere un sicuro contatto verso le molla di connessione nel telaio della locomotiva. In caso di necessità, si regoli il conduttore di alimentazione in modo corrispondente al disegno che si trova qui accanto.

Zurüsteile einstecken
 Mounting detail parts
 Poser les pièces de finition
 Extra delen bevestigen
 Encajar los accesorios suplementarios
 Innesto di parti di completamento
 Tillsatsdelar monteras
 Monterings detalje dele

ntiella felkällor på rökgeneratoren
 Rökgeneratoren får maximalt fyllas till hälften med rökvätska.
 Rökgeneratoren får inte finnas någon luftblåsa.
 Slutningstråden på rökgenerators undersida måste ha säker kontakt med anslutningsfjädern i lokets chassi. I fall måste anslutningstråden justeras enligt teckningen ovid. I nödfall måste anslutningstråden justeras enligt kningen bredvid.

elle fejlkilder ved røggeneratoren
 Røggeneratoren må maksimalt være halvt fyldt med røgolie.
 Røggeneratoren må ikke være nogen luftbobler i røggeneratoren.
 Skal være en god og sikker kontakt mellem tilslutstråden på undersiden af røggeneratoren og tilslut-fjederen i lokomotivets understel. I nedstilfælde skal ningstråden justeres ifølge tegningen her ved siden af

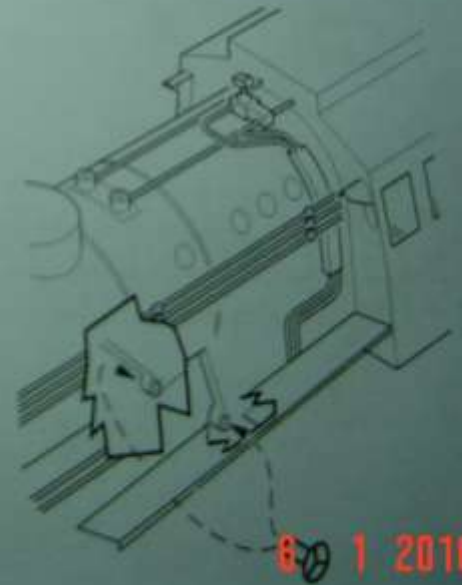


Foto n. 8: aggiuntivi misteriosi.



Foto n. 9: questo aggiuntivo può essere utile in caso di perdite.



Foto n. 10: lato sinistro della 023 004-5.



Foto n. 11: impossibile applicare l'aggiuntivo indicato nel libretto.

I PARTICOLARI DA CONTROLLARE NEL CONVOGLIO E NELLE BR 23 IN GENERE

- 1) Prestate massima attenzione al **gancio tetra polare** ed innestatelo solo quando avrete completato le carrozze (vedi la **foto n. 12** ed il recente capitolo 45° sulle carrozze Silberling). L'operazione va eseguita su un tratto dritto, perfettamente in piano e con delicatezza. Consiglio: convogli di questo genere andrebbero parcheggiati o in una stazione nascosta o nelle vetrine dotate di binario di trasferimento e mai e poi mai smontati e rimontati in continuazione. Eventuali personaggi od aggiuntivi come scalette, captatori di segnali e illuminazioni dovrebbero obbligatoriamente già stati montati! Sono composizioni certamente belle, ma anche scomode da gestire.

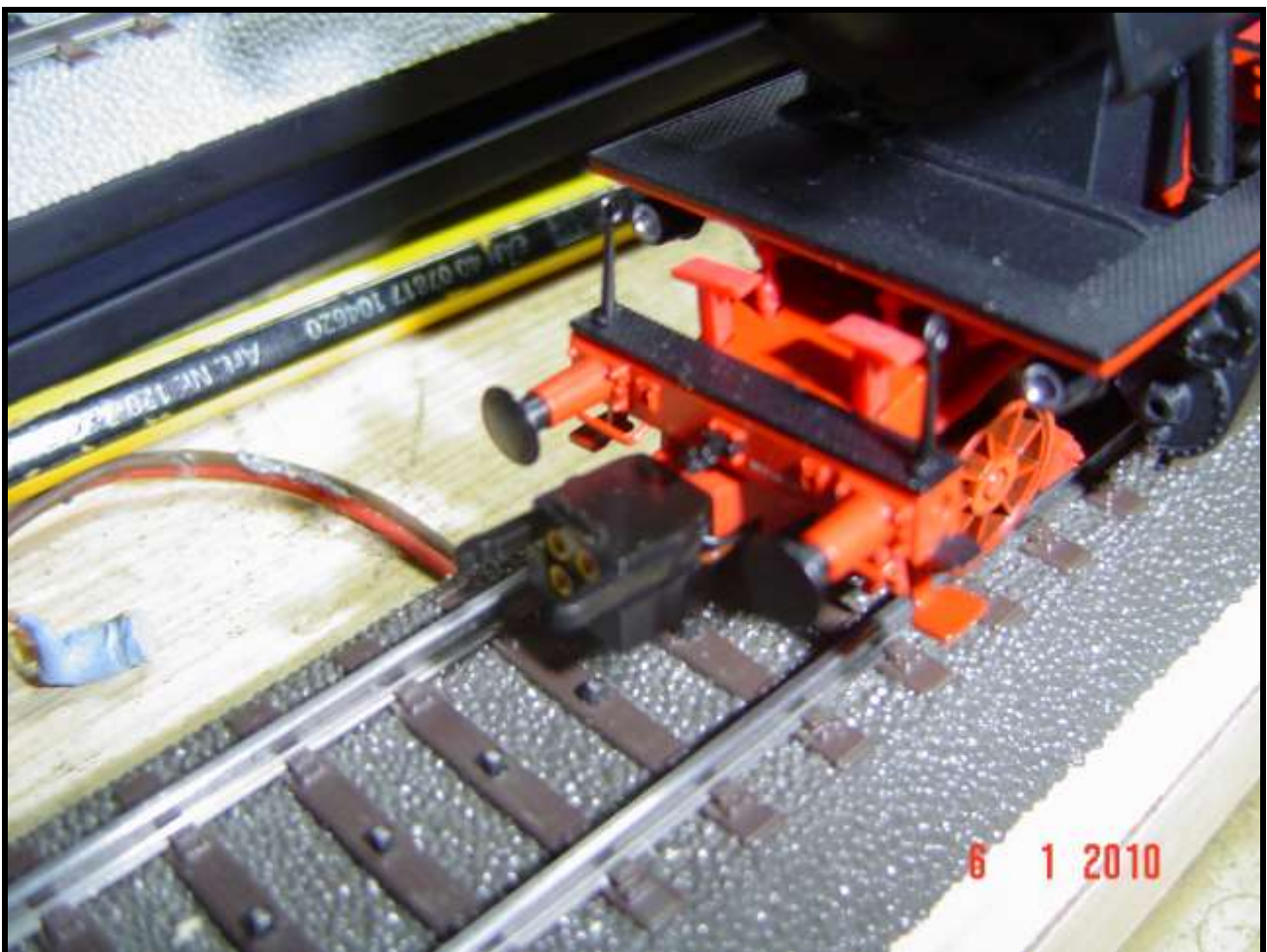


Foto n. 12: il delicato gancio tetrapolare.

- 2) Prestate attenzione alle **scalette e i loro corrimano sul tender** e innestateli, se necessario nei fori appositi. Nella **foto n. 13** si vede un corrimano piegato e nella successiva **n. 14** reinserto nel foro. La plastica è robusta ed elastica, tuttavia non giurerei sulla tenuta per un eventuale piegatura a lungo termine.

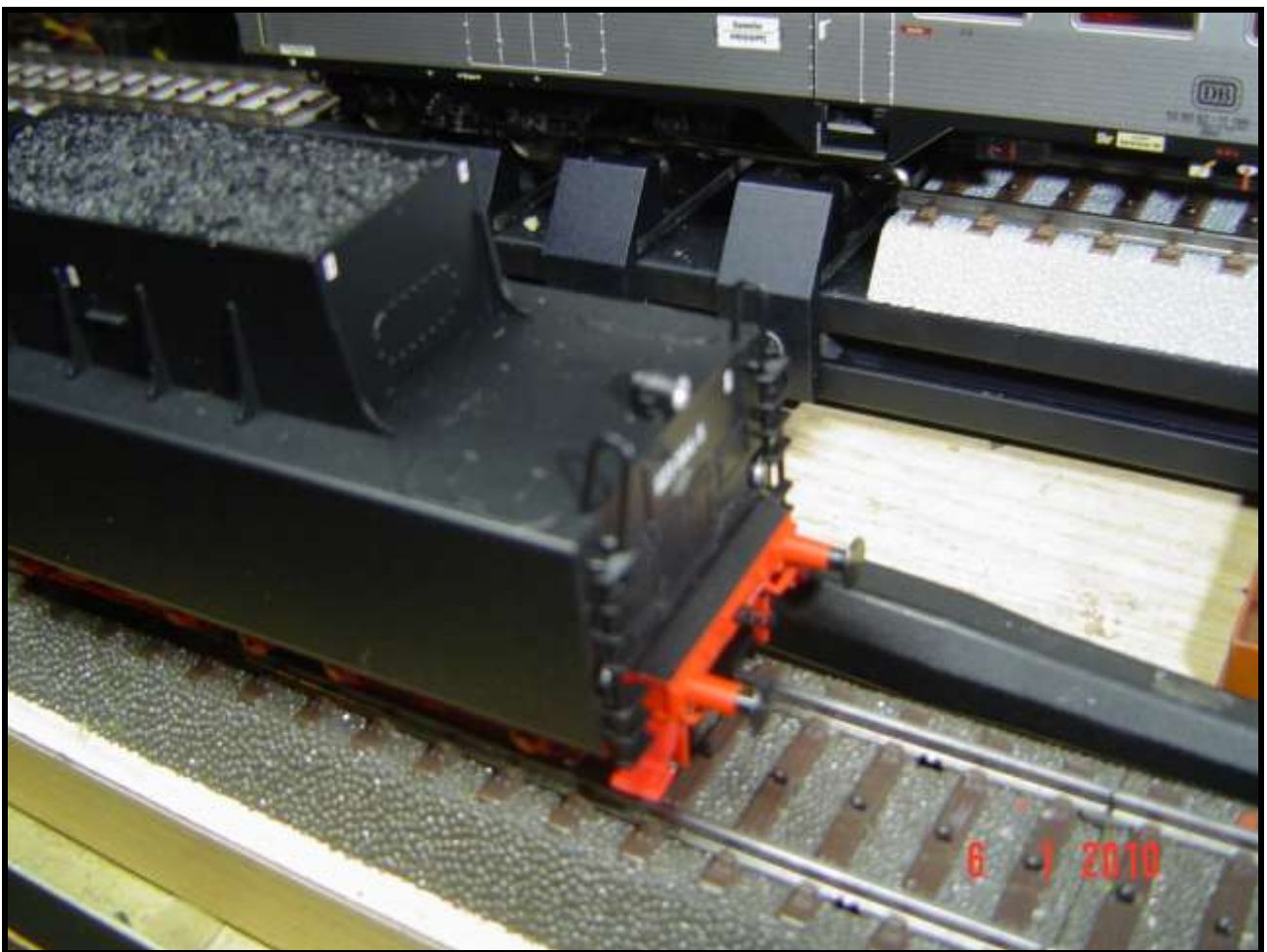


Foto n. 13: un corrimano piegato sul tender.

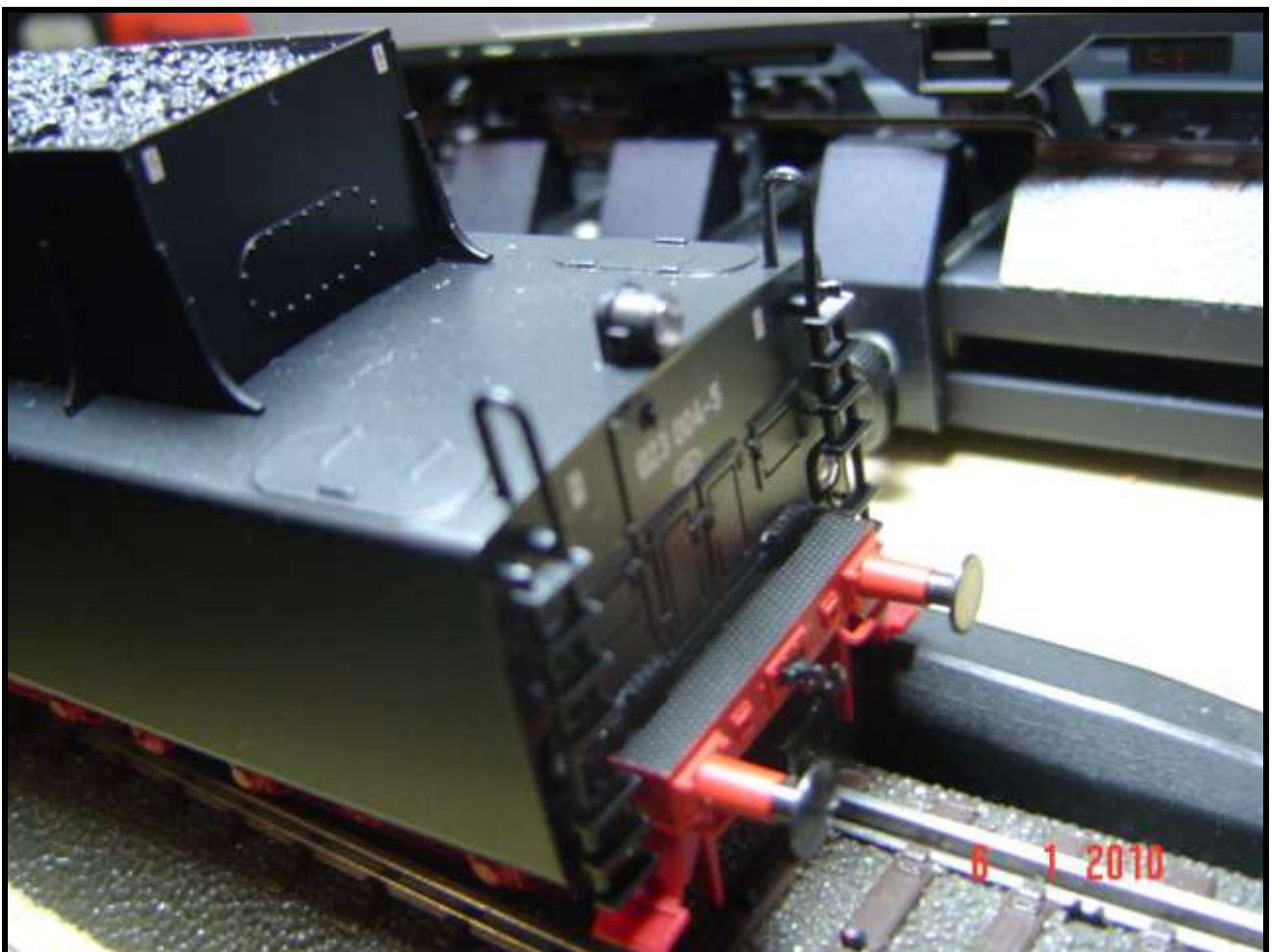


Foto n. 14: corrimano reinserito, ma tendono a fuoriuscire.

Prestate attenzione alle **aste d'appiglio sul pancone** tendono a piegarsi all'indietro e si possono staccare, **foto n. 15**, si potrebbero è vero fermare definitivamente con della colla, ma poi sarebbero troppo rigide e a rischio rottura.

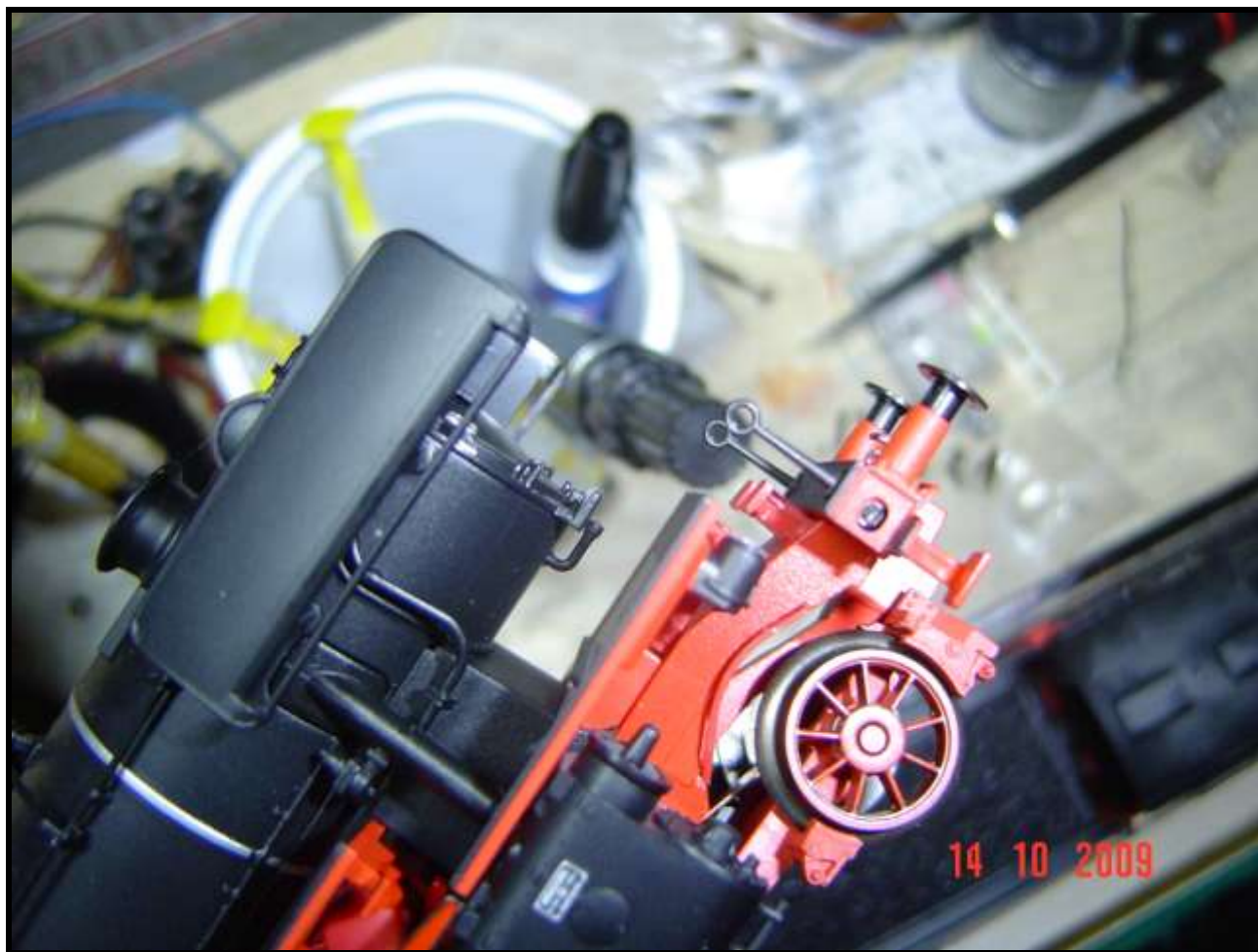


Foto n. 15: le aste d'appiglio della 023 004-5.

- 3) **PER VARIARE LA DISTANZA TRA TENDER E LOCOMOTIVA** si deve forzare l'innesto tra i due carri, viene fornito in fabbrica per poter viaggiare anche sulle curve *da miniera* da 360 mm. È conveniente, trattandosi di una locomotiva ricca d'aggiuntivi e quindi difficile da maneggiare, allontanare il pattino a pressione e poi, aiutandosi con una pinza, operare l'avvicinamento o l'allontanamento tra caldaia e tender. L'operazione non è priva di rischi (**foto n. 16 e n. 17**).

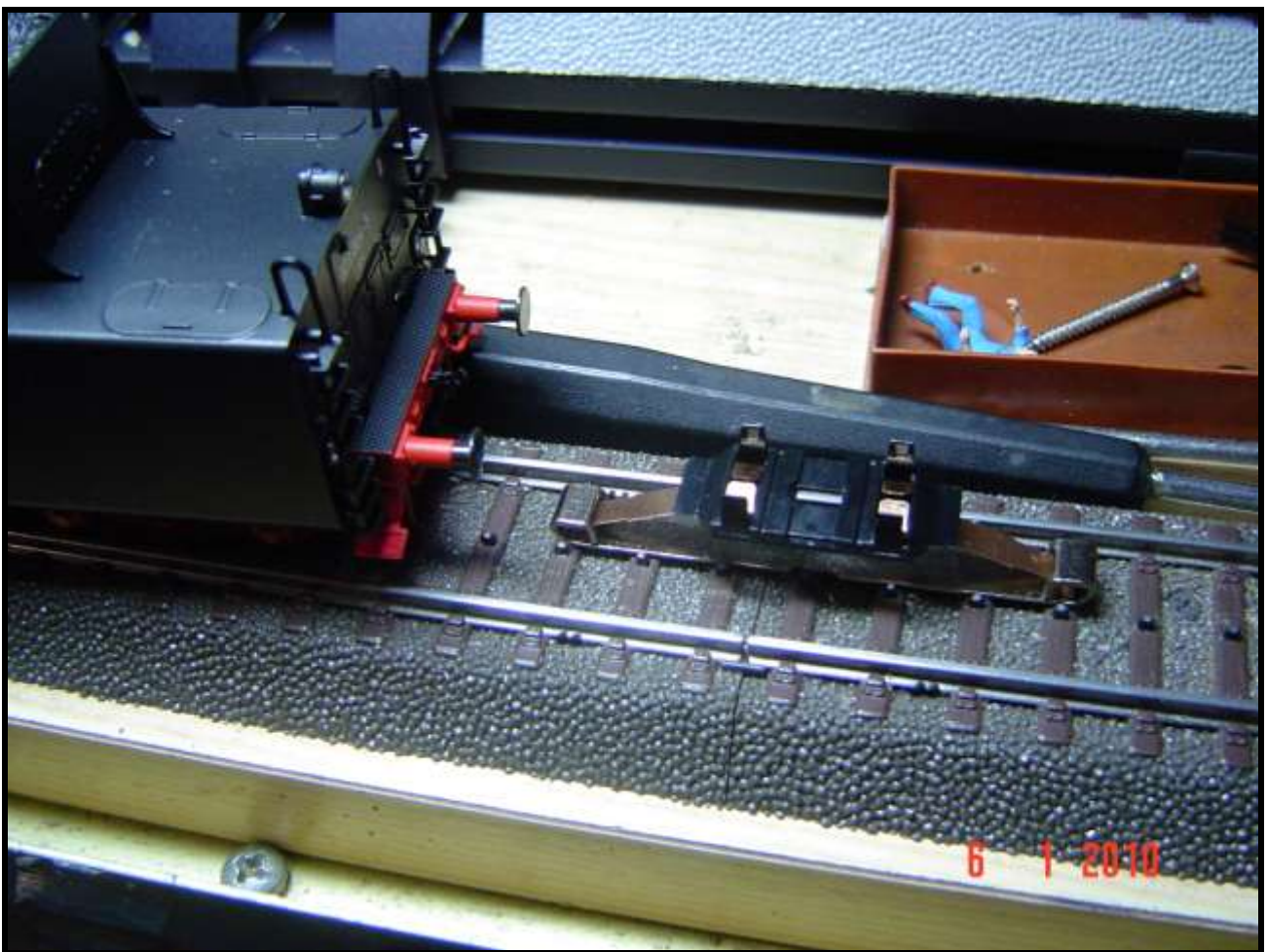


Foto n. 16: per variare la distanza loco/tender si allontana il pattino.



Foto n. 17: la delicata manovra necessita mano ferma e decisa.

PROPOSTA D'INVECCHIAMENTO CON GRAFITE

Le **foto dalla n. 18 alla n. 25** sono state scattate durante le operazioni iniziali d'invecchiamento di questa Br 023 ambientata nel 1974 circa, al termine quasi di una lunga carriera e quindi non certo linda da museo. Le operazioni di invecchiamento con la grafite richiedono sempre qualche ora (con la “spazzolatura” finale) e al termine si effettueranno anche delle invecchiature a base di “calcare” (bianco acrilico diluito) o della “ruggine” (acrilico rossastro diluito). Questa è ovviamente solo una proposta... indecente!

PROPOSTA DI MIGLIORAMENTO DEL CONVOGLIO

Per quanto riguarda il convoglio, ricordo che nel Capitolo 45° mi sono occupato della sistemazione realistica almeno della testata della carrozza pilota “Gabbia per lepri” (Hasenkasten), assolutamente spoglia e dotata di un inutile gancio modellistico. Mi domando chi si sentirebbe di accoppiare altre carrozze ad una pilota con le luci molto intense accese? Un'anticipazione con la **foto n. 26**.



foto n. 18: la Br 023 ancora pulita.



foto n. 19: la Br 023 ancora pulita.



foto n. 20: la Br 023 inizio invecchiamento delle ruote e mantello.



foto n. 21: la Br 023 inizio invecchiamento generale



foto n. 22: la Br 023 inizio invecchiamento del tender



foto n. 23: la Br 023 inizio invecchiamento della caldaia

PROPOSTA DI MIGLIORAMENTO DEL TENDER

Trattandosi di un convoglio bloccato, che sfruttava espressamente le capacità della Br 23 (o 023 dopo il 1968) di viaggiare a ritroso sino a ben 85 km/h, mi sono dedicato a realizzare il pancone del tender nel modo più realistico possibile e in pratica ho:

- 1) Eliminato il porta gancio enorme ed oramai inutile.
- 2) Aggiunto un gancio snodato, previo allontanamento del gancio ad uncino semplificato ed allargamento del foro già presente, con una punta speciale per acciaio da 1,2 mm; il materiale da forare è tuttavia di materiale plastico.
- 3) Aggiunti 2 tubi dei freni e, sinistra in basso, una manichetta per il riscaldamento del convoglio a vapore (al vero, certo!).

I particolari nelle **foto n. 24 e n. 25.**



foto n. 24 e 25: tender della Br 023 particolari del gancio e tubazioni.



foto n. 25: questi particolari non consentono il traino di altre carrozze.



foto n. 26: la carrozza "pilota" per il convoglio della Br 023 ricca di tubi dei freni e rec vapore, con attento studio fotografico dal vero.

Gian Piero Cannata



Agli amici del sito www.3rotaie.it

Questa traduzione è oltremodo utile a quanti abbiano acquistato il convoglio Märklin ([art. 26543](#)) con la Br 023 004-5. Per una stranezza né sul depliant estivo, né sul catalogo generale 2009 (almeno in quelli in italiano e inglese), è comparsa una presentazione, nonostante fossero interessanti le motivazioni che portarono le DB ad utilizzare una locomotiva a vapore per un convoglio reversibile... e in quella strana collocazione!

Sul Märklin-Magazine n.5, il convoglio viene pubblicizzato nella penultima di copertina, ma solo nella edizione tedesca. Speravo che in quella inglese vi fosse presentato il convoglio, niente. Allora, con quel poco di tedesco che mastico, mi son divertito a decifrare il testo teutonico evitando di fare una ridicola traduzione parola per parola. Senza perciò sconvolgere il testo, ma interpretandolo per la lingua di Dante, ho tradotto il brano per la parte curiosamente trascurata. Il resto del brano,

relativo all'articolo Märklin in sé e per sé (misure, tipi di carrozze ecc), potete leggerlo sul catalogo generale.

**TRADUZIONE DAL N. 5 DEL MÄRKLIN MAGAZINE
2009/2010**

(penultima pagina di copertina dell'edizione tedesca)

La composizione tra una Br 23 e delle carrozze Silberling (come treno reversibile) fino al principio del 1974 appartenne ancora al servizio giornaliero, presso le DB, per il traffico suburbano nella regione della Saarbrücker. Per la spinta di questi treni reversibili erano state predestinate queste locomotive in grado di procedere a ritroso alla velocità di ben 85 km/h. Già nella progettazione di queste moderne loco a vapore, si era cercato di realizzare il più possibile un servizio universale a marcia avanti e indietro. Dalla carrozza pilota si doveva poter manovrare la locomotiva a vapore in modo indiretto.

L'azionamento della locomotiva in spinta (come l'azionamento del regolatore, il controllo della distribuzione ecc) avveniva attraverso il fuochista che rimaneva nella locomotiva. Il macchinista dalla carrozza pilota azionava soltanto il freno e dava istruzioni e le disposizioni di servizio necessarie al fuochista attraverso un citofono.

Gian Piero Cannata

Questo 44° Capitolo (parte D) è stato rinnovato profondamente e controllato, nelle sue varie parti, circa 34 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)**

