

CARRI F CON TETTO IN LEGNO

Prima della loro trasformazione in carri a monta alta, i carri F di origine erano, in parte, dotati di tetto con struttura in legno, rivestito con tela impermeabilizzata. All'atto della loro trasformazione, il tetto, oltre a subire la modifica della forma è stato anche realizzato in metallo, con struttura saldata o chiodata.

Nel modellismo, grazie ai carri Fma di TTMkit, prodotti dalla DueGi Editrice, si può procedere in senso inverso: qui è stato prodotto prima il carro Fma e, da questo, si ricava il carro F, oggetto di questo articolo.



Carro F 1 002 645 visto di $\frac{3}{4}$ lato garitta

Veniamo alla nostra facile elaborazione. Questa è valida sia per il carro con garitta, sia per quello senza. Si tratta in pratica di modificare le testate del kit, riducendole in altezza e dandole la forma a V tipica dei nostri carri chiusi. Una volta fatta questa operazione si procede con il normale montaggio del kit.

Per prima cosa, si traccia la mezzera delle due testate (conviene farlo sul lato interno). Dal filo superiore si scende di 2,5 mm. Questo sarà il vertice della nuova testata. Si traccia successivamente, da questo punto, la linea congiungente con il punto dove si intestano le fiancate sulle testate e si traccia la relativa linea. Dopo aver rifilato la testata secondo queste linee conviene rastremare lo spessore delle testate a circa 45°, verso l'interno. Dopo questa operazione, si può montare la cassa del carro. Se si ha a disposizione un carro a struttura metallica (F o G), sempre nella versione in kit della DueGi, si può utilizzare la testata di uno di questi come dima per tracciare le linee di taglio sulle testate del carro Fma.

Carro F 1 002 645 visto dal lato sinistro



Infine, con l'abbassamento delle testate si perde parte del rettangolo presente sulle testate degli Fma. Questo rettangolo rappresenta la chiusura di uno sfiato per il ricambio dell'aria interna, presente sia sui carri F sia sui carri Fma. Questo si può riprodurre con un pezzetto di plastica, spessore 0,2 mm, avente dimensioni di 3 x 3 mm incollato al centro della testata a circa 1,5 mm dal filo superiore della stessa. Per i carri senza garitta, questo era presente su una sola testata. Prima di incollare questo pezzo, conviene asportare, con un cutter affilato, gli eventuali resti del pezzo stampato e riprodurre le scanalature del tavolato.

Carro F 1 002 645 dettaglio laterale lato testata piana, notare boccola tipo 40



La versione con garitta merita un discorso a parte. Innanzi tutto manca il profilo di raccordo presente tra filo cassa e estremità del tetto. Questo l'ho realizzato da plasticard spessore 0,7 mm e dimensioni 2,5 x 9 mm sagomato come quello presente sotto il tetto del carro Fma con garitta. La garitta va inoltre abbassata togliendo una tavola sopra la vedetta e ricolando i pezzi tra loro con un supporto di plastica all'interno. Fatto ciò, si deve rifilare la parte alta riducendola di 2,5 mm come la testata piana sul lato opposto del carro. Infine si realizza, con plastica spessore 0,3 mm, un triangolo avente base di 8 mm e altezza di 2 mm da incollarsi sotto il tetto e a contatto con la parte superiore laterale della garitta stessa. Conviene comunque verifica la correttezza di questi pezzi prima di incollarli.



Carro F 1 102 165, senza garitta, vista laterale

Il tetto va realizzato con lamierino di ottone spessore 0,3 mm (non consiglio l'utilizzo della plastica in quanto, quando vi si incolla la tela ad imitazione della copertura impermeabilizzata, potrebbe deformarsi). Le dimensioni sono, rispettivamente, larghezza 34 mm per 102,5 mm lunghezza, per il carro con garitta mentre, per quello senza, la lunghezza è di 94,5 mm (la larghezza è la stessa per entrambi). Il tetto va piegato in mezzeria longitudinale e, successivamente, usando colla bicomponente, vi si incolla sopra un leggero strato di stoffa (un lenzuolo liso o uno straccio per la polvere vanno benissimo!), avendo cura di risvoltare la stoffa attorno ai bordi del tetto. Il tetto così realizzato può essere incollato alla cassa, non prima di averlo colorato in grigio chiaro. Per il resto si procede al montaggio del kit come da relative istruzioni.



Carro F 1 002 645 ancora senza marcatura visto dall'alto

Ultimo intervento da fare è la realizzazione della grondaia presente sopra il portellone di carico. Questa si realizza con lamierino spessore 0,1 mm, lungo 22 mm e largo 4 mm. Questo va piegato a 90° con lati 2,5 e 1,5 mm. Il lato maggiore (quello largo 2,5 mm) va incollato sulla cassa sopra la porta.

Per la coloritura, del tetto abbiamo già detto, mentre la grondaia va colorata in alluminio, la cassa e il telaio in rosso vagone, tutto ciò al di sotto del telaio in nero opaco. La marcatura dei carri era, per l'epoca FS Italia, F da 1.000.000 a 1.000.449; da 1.000.600 a 1.002.699; da 1.005.400 a 1.010.499; da 1.010.600 a 1.015.649, solo centinaia pari per i carri con garitta e F da 1.000.100 a 1.102.799; da 1.006.900 a 1.012.174; da 1.016.100 a 1.016.910, solo centinaia dispari per quelli senza.

Carro F 1 102 165, da notare la copertura della presa d'aria sulla testata piana



Per epoche successive (marcatura uniforme UIC) si hanno invece Ghms da 160 8 400 a 160 9 991 e da 160 7 000 a 160 7 877 per quelli con garitta, mentre per quelli senza la marcatura era Ghm da 109 1 000 a 109 2 486 e da 109 2 700 a 109 2 946. Per il primo periodo della marcatura uniforme ricordarsi che la marcatura letterale era preceduta, come da norma FS, da un cerchietto bianco.

Infine, ricordarsi che i carri senza garitta erano dotati, in buona parte, di sola condotta e pertanto erano privi di impianto di frenatura. Se si vuole realizzare uno di questi, si deve evitare di montare i particolari relativi all'impianto freno (ceppi freno e leve vuoto-carico e merci-viaggiatori) mentre quelli con garitta erano tutti dotati di impianto freno con dispositivo vuoto-carico e merci-viaggiatori.

Credo che le foto a corredo siano abbastanza esplicative del lavoro da fare, che non è per nulla difficile e credo possa essere tranquillamente intrapreso da chiunque abbia anche un minimo di manualità. Infine il costo di questa elaborazione è molto ridotto: il prezzo del kit! Buon lavoro.

Testo e foto di Paolo Recagno