

# D 753: “le occhialute”



Un pesante treno diesel “Autostrada viaggiante Hupac” al traino della D753 03 HU transita mentre sul binario adiacente fervono lavori di manutenzione all’armamento e alla linea aerea.

Nel corso di una visita del G.I.B. alla Hupac ho avuto modo di fotografare le ormai diffuse (in Italia) macchine D752 e D753, le “occhialute”, così chiamate per gli imponenti finestrini frontali sporgenti simili a grossi occhiali.

Le due serie presentano differenze estetiche soprattutto nelle griglie laterali e nelle griglie dei ventilatori poste sull’imperiale: essendo adattissime al traino dei lunghi e variopinti convogli di carri canguro che mi hanno sempre affascinato, e un po’ perché anch’io porto gli occhiali, ho deciso di farmi il modello che ora vi descriverò.



Vista di lato



## CABINE.

Per la cabina si può ricorrere al solito metodo da me descritto su IT 266, 273 e 283, ossia incollando tra loro lastre di polistirene *lungo il perimetro* e poi sagomandole, oppure usare una nuova tecnica. Partendo dal pancone si incollano strati *sovrapposti* di polistirene delle dimensioni della superficie di base (circa 34x26x0,5 mm), si rientra poi per il piccolo praticabile e poi si sfalzano gli strati di poco in avanti per dare l'inclinazione della cabina, successivamente si fanno sporgere di più per l'aggetto dei vetri frontali e infine si fanno regredire per lo spiovente del tetto. A colla asciutta si sgrossa a lima la forma a scalini ottenuta e si rifinisce con carta vetrata ad acqua. Se l'interno della cabina (circa 30x15 mm) viene asportato prima dell'incollaggio avremo già pronto anche lo spazio per i macchinisti. Questo metodo ricorda le costruzioni navali consistendo in pratica di un insieme di centine senza spazi intermedi. I modellisti potranno scegliere se è più rapido questo nuovo sistema o quelli che ho illustrato in passato. Terminata la sagoma si incolla una striscia di polistirene da 0,1-0,3 mm di spessore ad imitazione del coprigiunto che delimita la cabina e si abbassa di circa 0,3 mm, sempre a lima, la parte eccedente della stessa. Una volta ottenuta la prima cabina fino a poco oltre il coprigiunto conviene completarla con le basi dei respingenti sul pancone e con la grossa piastra bullonata del gancio prima di farne uno stampo in silicone e versarvi della resina al fine di ottenere due testate perfettamente uguali.

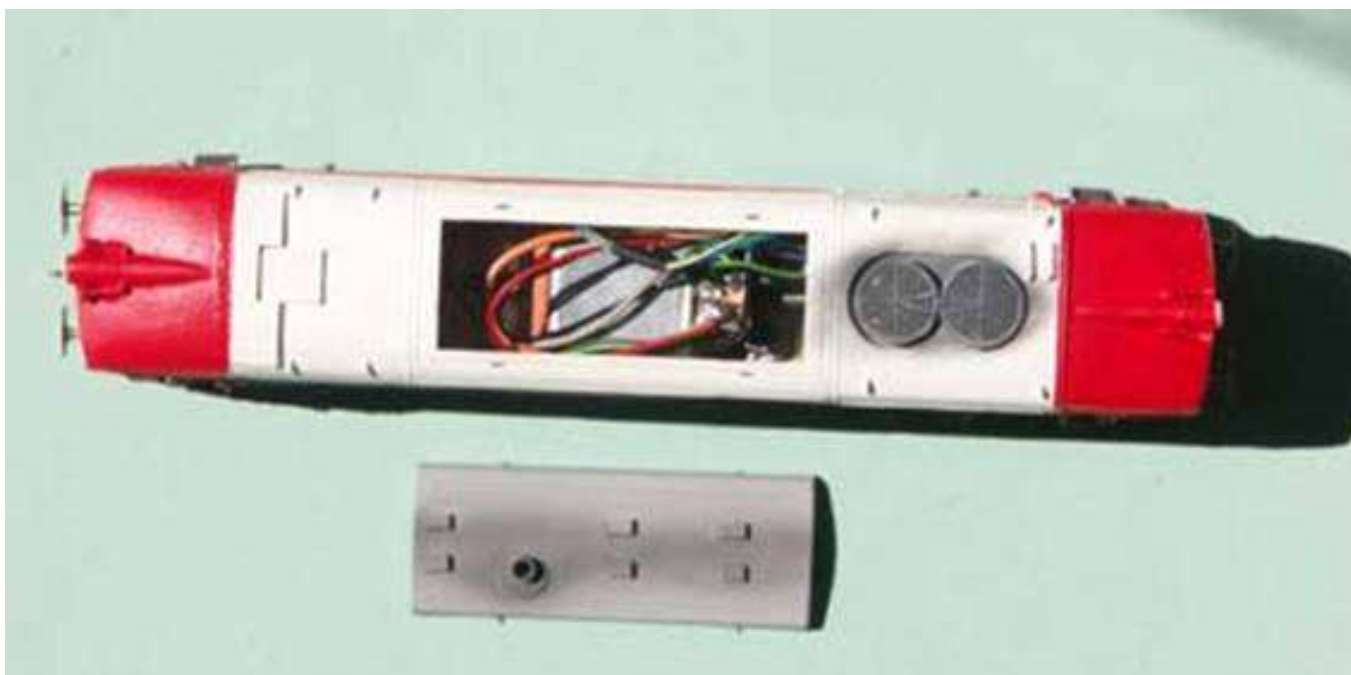


Particolare della testata con le ventole

## CASSA.

Si incolla una fotocopia della fiancata (vedi disegno) su di una lastrina di lamierino (latta o ottone) da circa 0,3 mm di spessore e – dopo aver aperti griglie, oblò e scassi - con una goccia di colla cianoacrilica





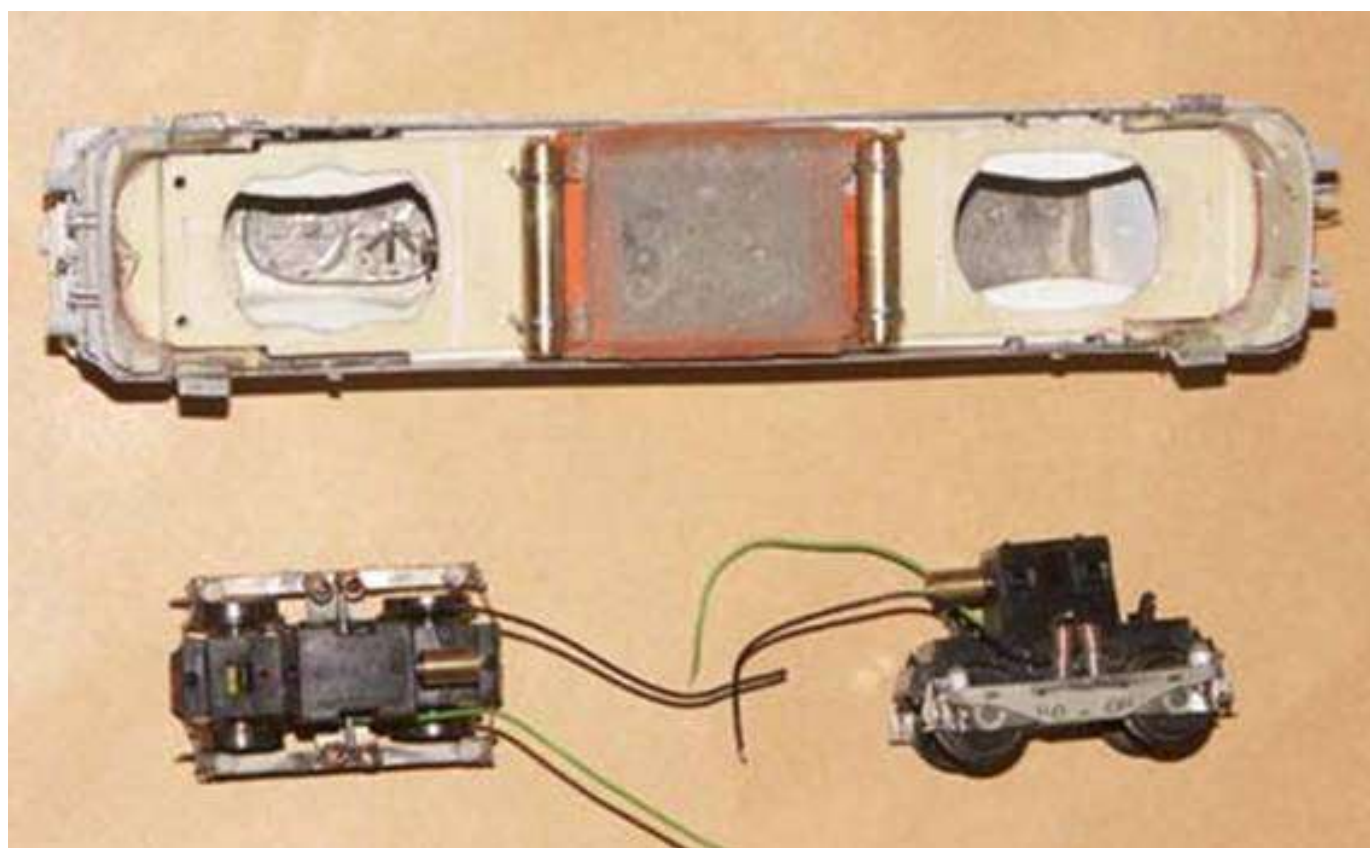
Vista del tetto che sulla 2<sup>a</sup> serie di D753 differisce in molti particolari dalla prima.

(ottima la Pulcher Turbo Kleber LV a bassa viscosità o la Pasco-fix a pressione, attenendosi scrupolosamente alle prescrizioni e cautele del produttore) si incolla la mezzeria del lamierino in corrispondenza della mezzeria del coprigiunto sul tetto delle cabine. A colla asciutta si continua con altri punti di colla, sia a destra che a sinistra della mezzeria, piegando man mano il lamierino lungo il perimetro della cabina. Se il lavoro è stato preciso le due piastre inferiori della cassa raccorderanno perfettamente quest'ultima con le cabine e i panconi.



Cassa in grigio fabbrica per provare le decalcomanie

Le modanature in rilievo si possono ottenere incollando strisce di polistirene da 0,2 mm di spessore e 0,5 mm di larghezza ritagliabili con semplici forbici casalinghe o con righello metallico e taglierino. Sovrapponendole come una persiana o tramite distanziali dello stesso spessore a zero, 1/3, 2/3 e 3/3 della larghezza delle griglie triple si possono ottenere anche queste ultime perfettamente traforate. Chi desiderasse farsi diverse macchine di differenti amministrazioni può invece utilizzare il mio disegno come base per una fotoincisione. Il piccolo sopralzo anteriore del tetto si ottiene da un rettangolo di polistirene da 1,2 mm circa di spessore curvabile con l'aiuto di un asciugacapelli, mentre quello più grande centrale necessita di 4 listelli laterali di chiusura (se si usa lamiera piegarla lungo le linee rosse del disegno); per le due grosse prese d'aria dei ventilatori si possono usare quelle del vecchio D443 LIMA, ancora reperibile nei mercatini dell'usato, oppure farsele col solito tulle da bomboniere (i rinforzi radiali sono in filo da 0,25 mm di Ø). All'interno ho imperniato due ventole, in grado di ruotare previo soffio sulla verticale. Le caratteristiche trombe ai lati del fanalone sul tetto le ho tornite con un antico Unimat da tondo di ottone di 3 mm di diametro, poiché in commercio non ne ho trovate da 7-8 mm di lunghezza. Gli sfogatoi si ottengono piegando ad U dei rettangolini di lamiera mentre lo scarico è un tubo da 4 mm di Ø esterno, 3 interno, lungo 6-7 mm.

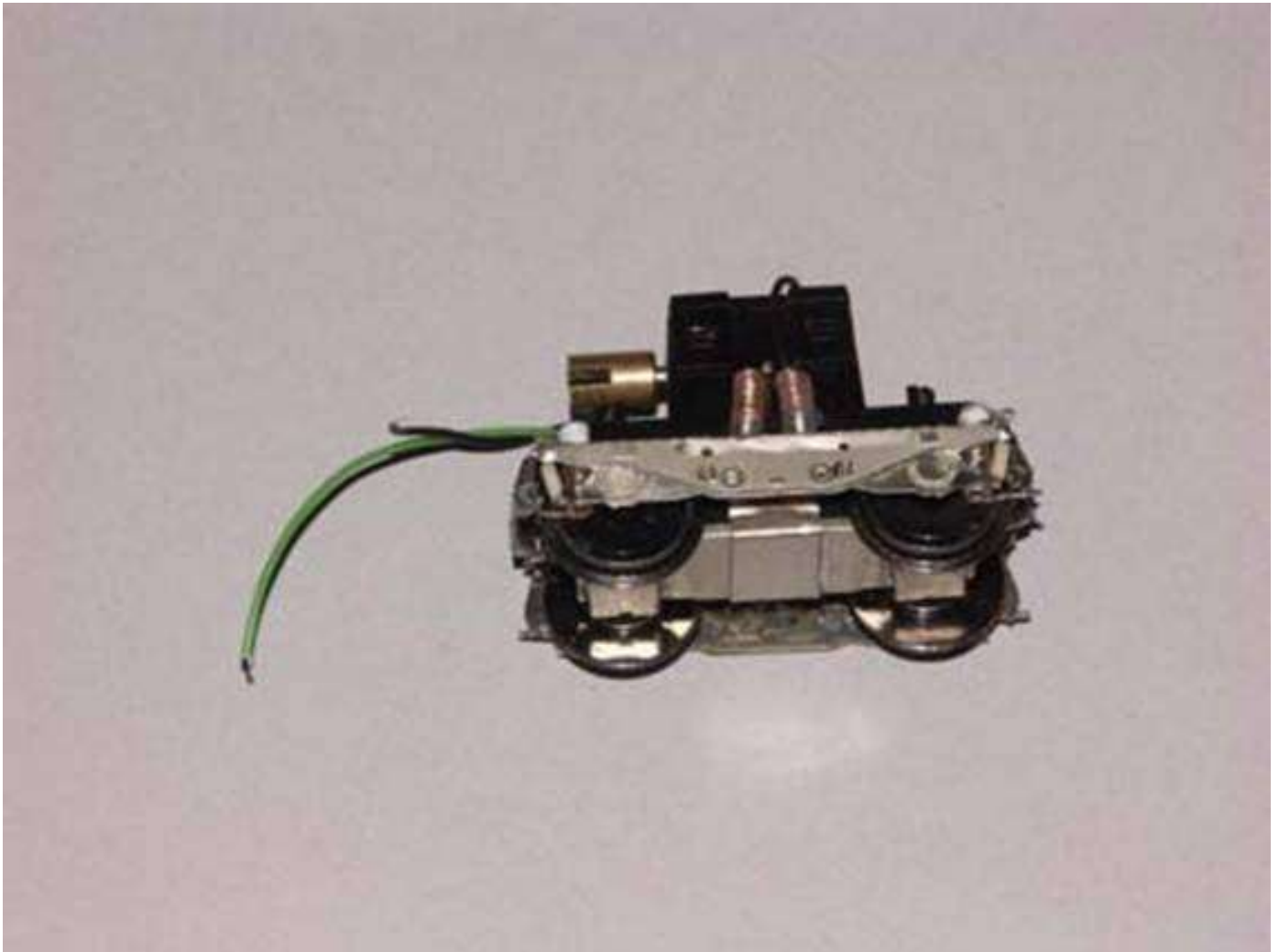


### Carrello e telaio sotto

#### CARRELLI.

Sono abbastanza semplici e constano di un lamierino piegato ad L per la parte superiore esterna ed uno piano per quella interna sottostante. Per ottenere il disegno dei motori potete fare una fotocopia del mio disegno su un apposito foglio di carta blu per circuiti stampati e applicarlo con un ferro da stiro su un lamierino di rame o ottone: una volta staccato il foglio blu, si applica sul retro del metallo un pezzo di nastro adesivo da pacchi e poi lo si immerge per diversi minuti nel percloruro ferrico (usare guanti di gomma, pinzette di plastica e bacinelle di plastica o vetro, non gettare il liquido esausto in tubature o lavelli di ferro). Gli ammortizzatori sono spezzoni di guaina di filo per collegamenti elettrici mentre i ceppi freni sono in lamierino con funzione solo decorativa. I molloni laterali sono in filo di rame da 0,3 mm di Ø avvolti su una punta da trapano da 1,4 mm di Ø (punta da 2 mm per quelli centrali). Le fiancate sono applicate su carrelli motore del Minuetto ViTrains i cui assi sono stati sostituiti con quelli dell'E464 (che avevo) mantenendo però gli ingranaggi originali ( per l'esattezza sarebbe meglio usare assi con ruote da 11,5 mm di Ø, mentre

per avere una velocità minore ed una forza di trazione maggiore si possono utilmente mantenere gli assi del Minuetto senza interventi di sorta).



Carrello

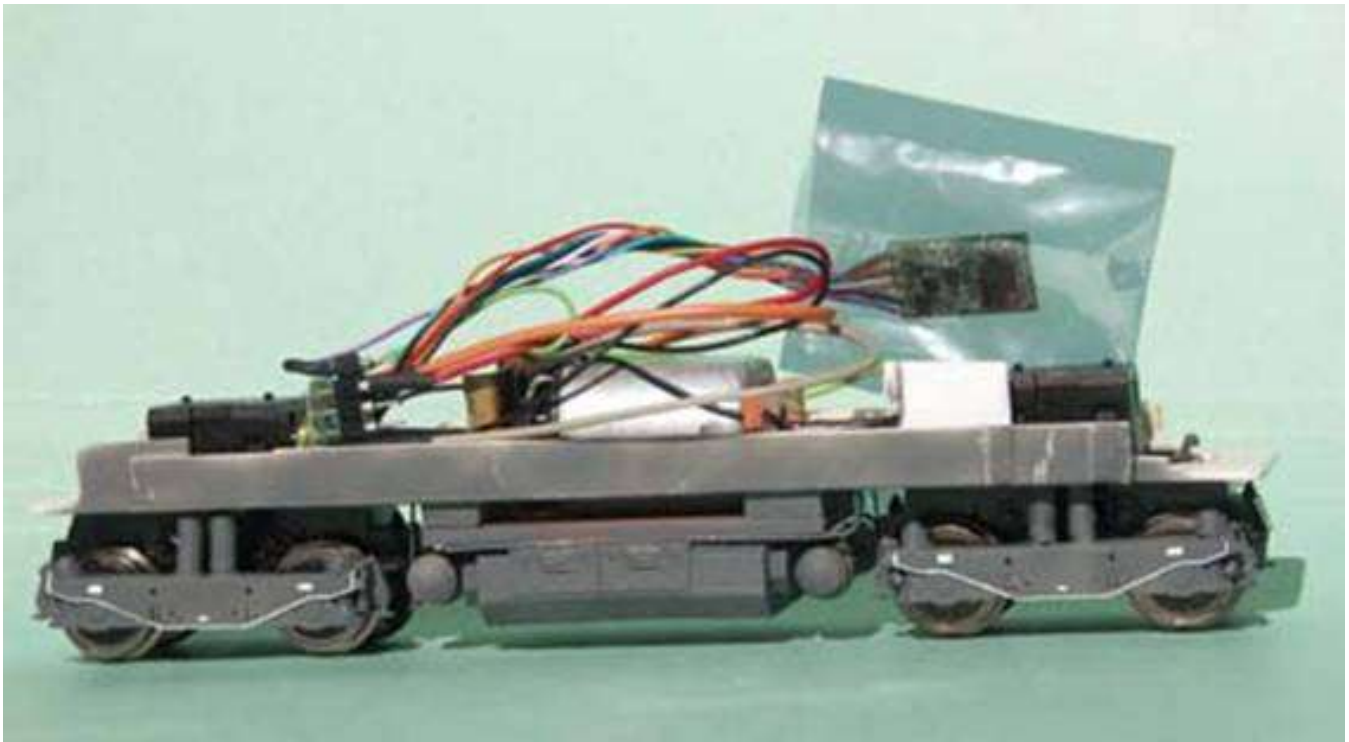


Trasmissione



## TELAIO e MOTORIZZAZIONE.

Anche questo passo non presenta difficoltà. Si incolla il disegno su una lastra di polistirene da 1,5 mm di spessore (o anche di metallo sottile) e si aprono gli scassi dei carrelli. Per evitare flessioni indesiderate del telaio, se usate il metallo le alette laterali del disegno vanno piegate lungo la linea rossa e saldate tra loro alle due estremità del ribasso centrale; col polistirene vanno invece tagliate in un unico pezzo da 120 mm e incollate sopra il telaio una volta che questo è stato sagomato col ribasso centrale che accoglierà il motore, fissato da un lato tramite un rettangolo di polistirene forato e dall'altro con una squadretta metallica.

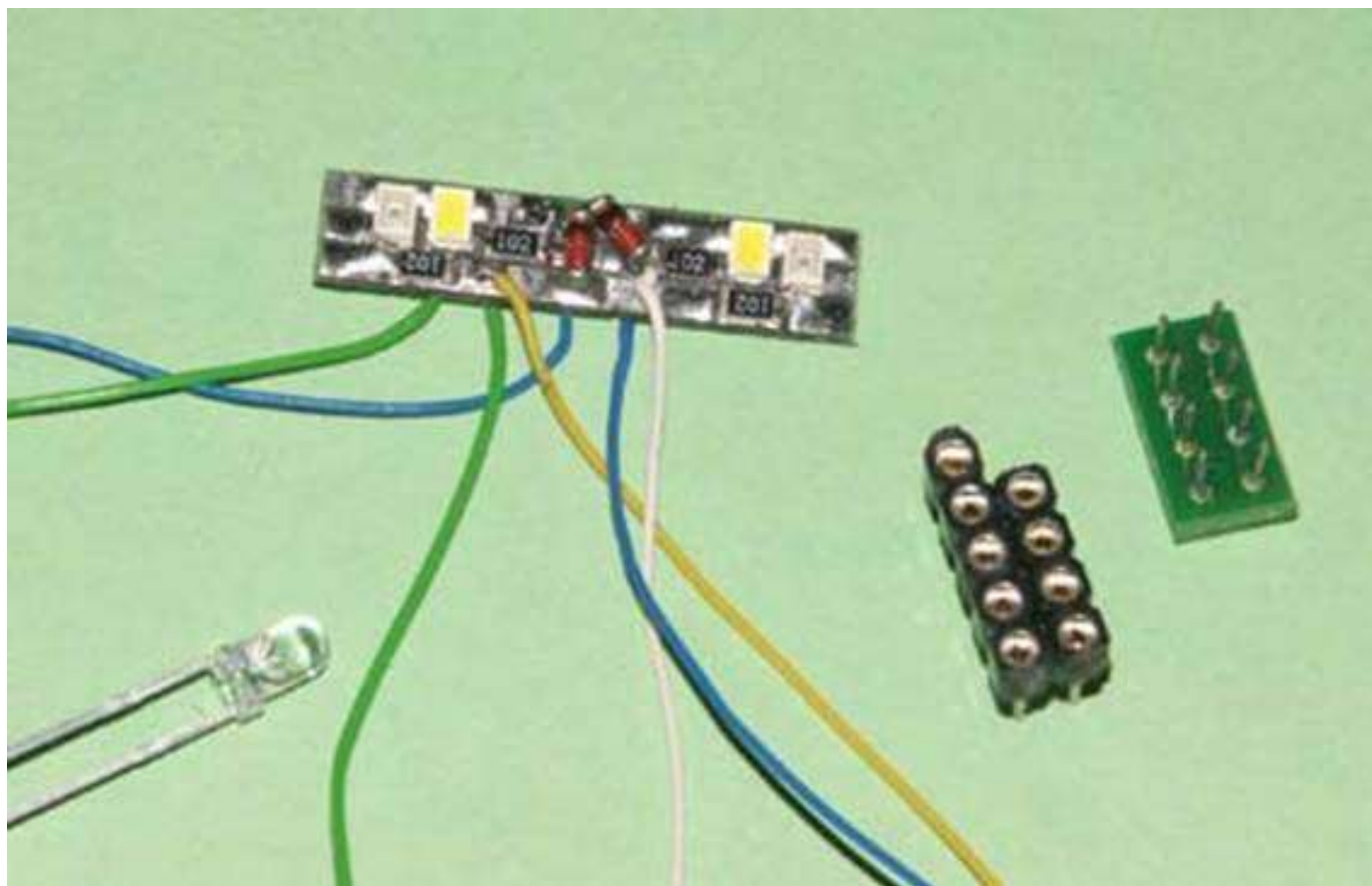


Telaio con montato il decoder (ancora nella busta di protezione per l'elettricità statica)



Particolare della piastra fari, del led per il terzo faro superiore e delle ventole

Per motore ho usato un vecchio LIMA bialbero senza volani che ho collegato ai giunti delle viti senza fine tramite due molle costruite avvolgendo filo di acciaio da 0,3 mm di Ø su una punta da trapano da 1,6 mm di Ø per una lunghezza di circa 18 mm (per la dimensione esatta misurate la distanza tra il motore e il taglio trasversale del giunto e sottraete 0,5 mm): un lato viene infilato sull'albero motore e l'altro, sagomato a l'estremità a forma di T, nell'innesto del giunto.



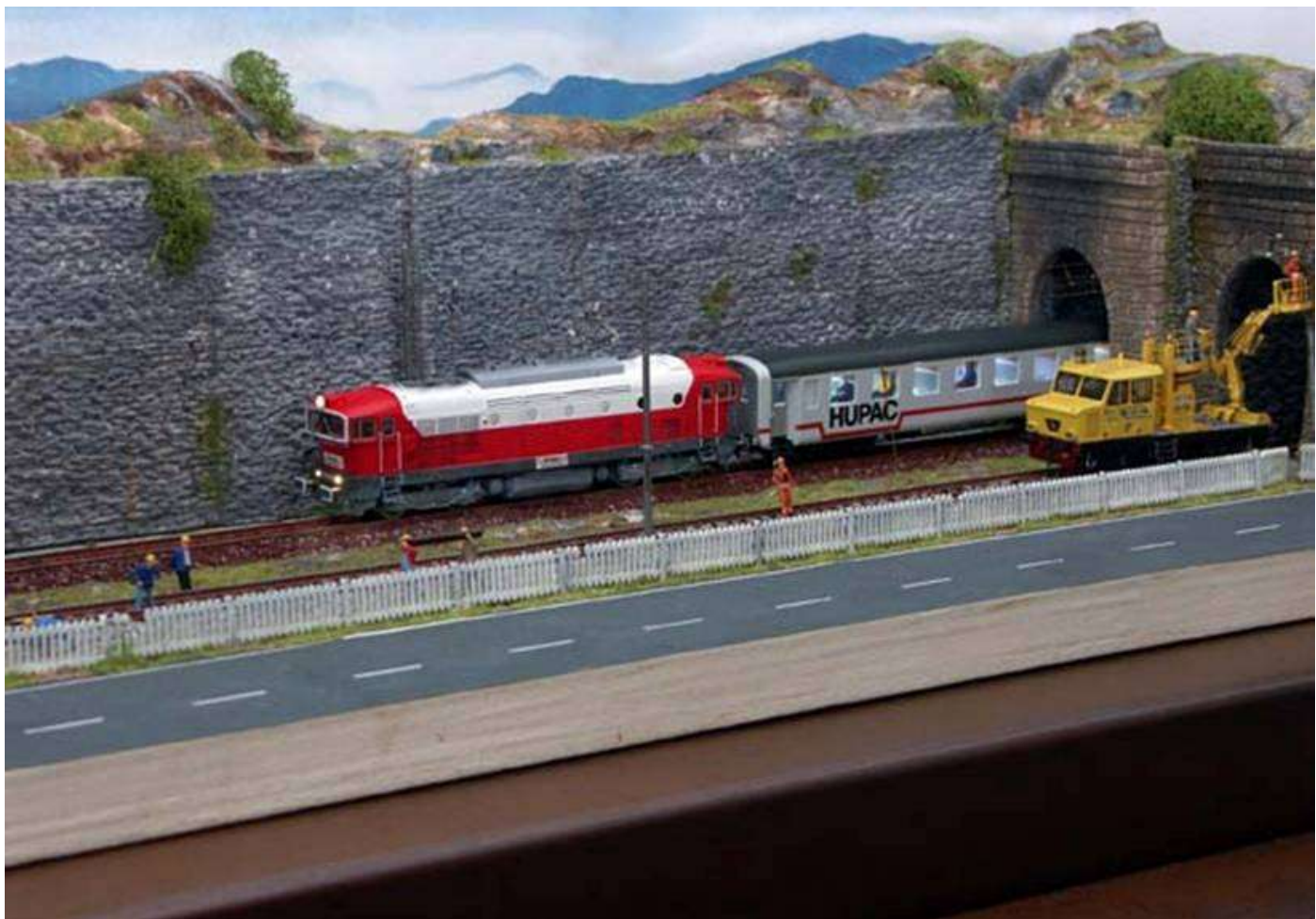
Piastra luci (progetto Magotren) e presa per decoder.

## VARIE

Sui panconi vanno fissati respingenti (astuccio in tubo da 3 mm di Ø e stelo in tondo da 2 mm, piatto di mm 4,5x7,5 circa), accoppiatori pneumatici (in filo da 0,3 mm di Ø) e gancio FS (per la testata lato carri – per non rovinare l'estetica- ho usato invece un funzionale gancio a uncino, ma nulla vieta di aprire un foro rettangolare a norme NEM per accogliere un gancio a occhiello); le scalette laterali meritano un discorso a parte: se si hanno curve molto strette è meglio non metterle o fissarle ai carrelli, mentre sopra gli 80 cm di diametro possono essere fissate alla carrozzeria. I cassoni centrali del carburante, il cui vuoto interno è riempito con due lastre di piombo per zavorra, sono in polistirene da 1 mm mentre i due serbatoi dell'aria sono in tondo di ottone da 5 mm di Ø e 30 mm di lunghezza per aumentare il peso aderente. L'illuminazione consiste in tre led bianchi e due rossi asserviti da diodi su basetta progettata da Magotren (338 7210568) solo sulla testata opposta ai carri: chi desidera utilizzare entrambe le testate non ha che da raddoppiare i leds che in DCC sono comandabili a piacere (bianco/rosso/centrale) mentre in analogico occorre un deviatore per l'accensione del terzo faro superiore. Lo spazio disponibile all'interno permette l'installazione di decoders anche con sonoro. La verniciatura dipende dall'immatricolazione: per l'Hupac i colori sono cassa bianco-rossa (orientativamente Puravest del dr. Toffano tipo FS1412 PV008 6 e 1153), telaio antracite (0129 6), soprizzo del tetto grigio (0115 6), ventilatori neri (0110 6). Ma ciascuno è libero di scegliersi l'Amministrazione che desidera (Nord Cargo, Rail Traction Company, Sangritana, Del Fungo Giera, Sistemi Territoriali, o di fantasia.....).

Buon divertimento!





Particolare dei fari illuminati

Giorgio Di Modica