

## Il mio carro Prz

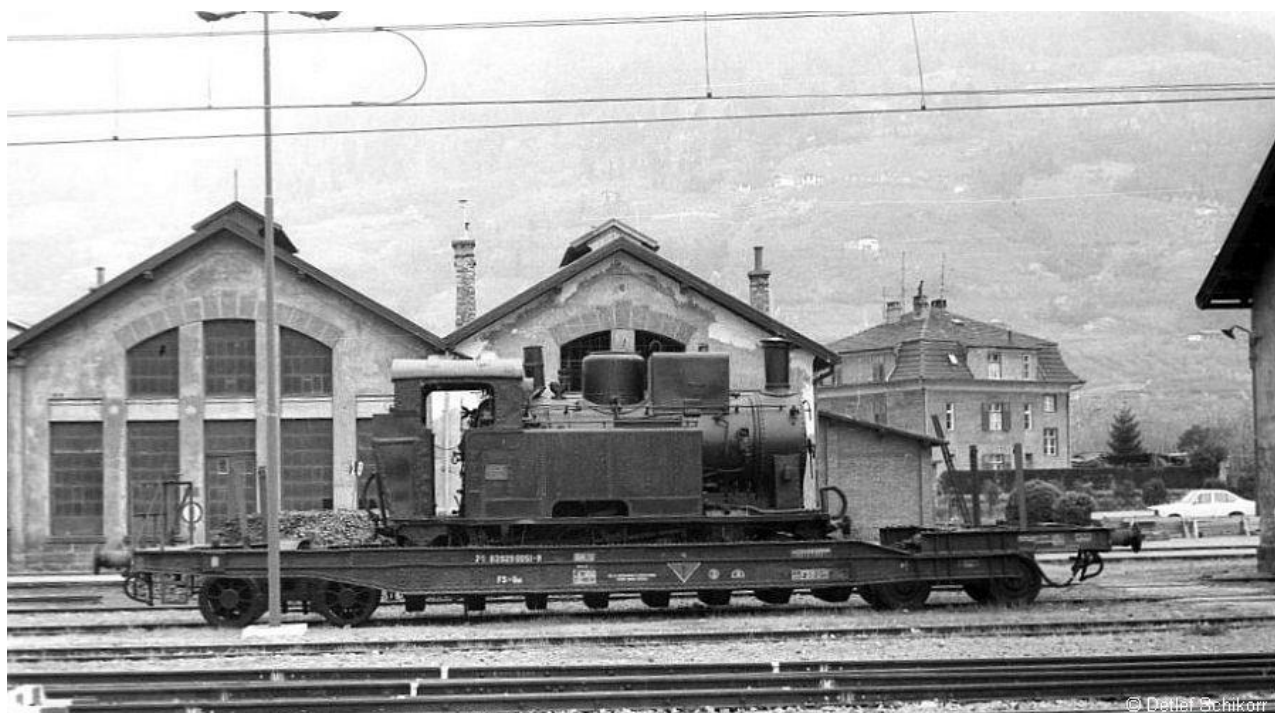
Giorgio Di Modica

Lo scartamento ridotto siculo mi ha sempre attirato per le mie origini isolate e per la possibilità di realizzare un plastico di dimensioni contenute e portatile da utilizzare in occasione di mostre o manifestazioni modellistiche.

Prima di imbarcarmi nella costruzione di una locomotiva a vapore in scala H0m, lavoro difficile in mancanza di validi disegni e impegnativo, ho deciso di realizzare il carro che è servito per portare queste macchine a correre tra zagare e fichi d'India.

Trattasi del carro Prz (successivamente riclassificato Uai) di tipo ribassato per carichi eccezionali e dotato sul fondo della culla di rotaie adatte al trasporto delle locomotive a scartamento ridotto oltre ad altri tipi di carichi pesanti (trasformatori, obici, piccoli sommergibili di classe A, scambiatori di calore, ecc.). Il carro era dotato anche di 4 stanti e 4 traverse di legno poste sopra i longheroni per adattarlo ai diversi tipi di materiale da trasportare.

Ringrazio Pietro Merlo, che mi ha fornito la documentazione necessaria per permettere la progettazione di questo modello particolare e certamente unico nel suo genere del parco FS.



Carro Uai 20 83 929 0 051-9 ex Prz 696207 caricato con una locomotiva a scartamento ridotto R302.23 per la Rete Sicula ripreso nel Deposito di Merano nell'aprile 1976 (Foto D. Schikorr per gentile concessione della Soc. Editoriale del Garda)

### **Uso e struttura del carro.**

Per facilitare il carico di testa ed evitare l'uso di una gru per il sollevamento del carico (nel nostro caso delle locomotive), il carro era scomponibile in due parti: il carrello anteriore e la gondola col carrello posteriore. Per caricare il mezzo a scartamento ridotto sulle rotaie fissate sul fondo della zona ribassata, dopo aver posizionato delle binde e degli appoggi in legno sotto i longheroni, venivano tolte le chivarde che univano il carrello anteriore alle pareti laterali del carro e sfilato l'intero carrello (che veniva posizionato altrove per liberare il binario). Tramite le binde si abbassavano poi i longheroni per diminuire il dislivello e, con un piano inclinato realizzato con spezzoni di rotaie ad hoc, si raccordava il binario di scalo



Vista con un ipotetico carico di una locomotiva del Gamba de Legn.

a scartamento ridotto con le rotaie interne al carro. Agganciata poi una carrucola al fondo del carro (lato carrello fisso), per mezzo di un cavo d'acciaio la locomotiva veniva issata sul Prz. Per terminare si toglievano le rotaie posticce, si rialzava la culla tramite le binde e si rimetteva in posizione il carrello anteriore, fissandolo con le sue chiavarde.

Ne furono costruite due serie: nel 1908-13 quattro unità numerate 696100-103 (serie dispari) e una seconda serie (pari) nel 1914 con numerazione 696206-209 dotata di freno a mano sul solo carrello posteriore fisso; al 206 furono tolte le rotaie interne per aumentare la capacità di carico verticale

L'interperno dei carrelli era di 10.000 mm e il loro passo di 1.700 mm, il telaio raggiungeva la lunghezza di 14.250 mm e una larghezza di 3.000 mm.

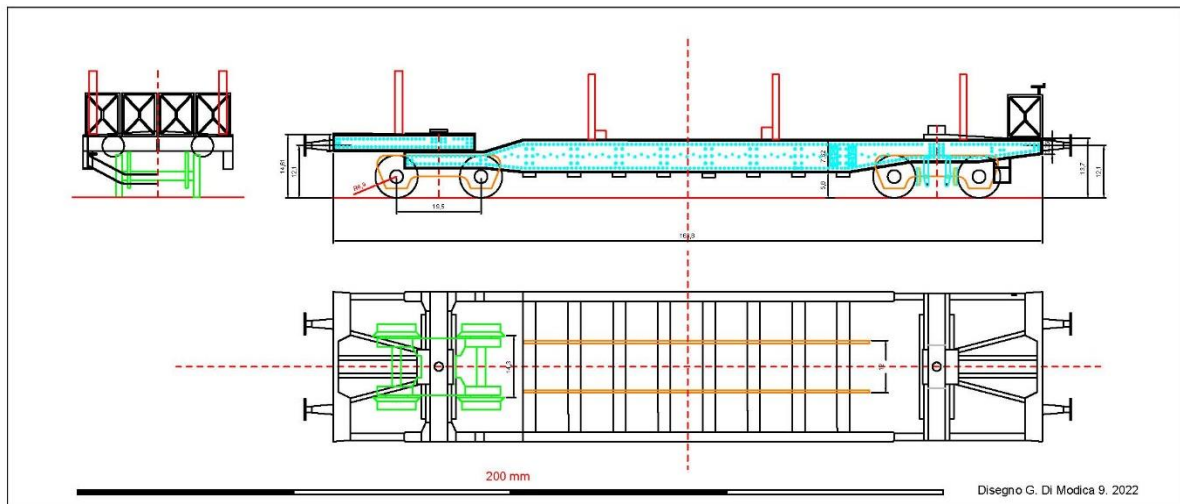
Il carico massimo ammesso sulle rotaie interne era di 40 tonnellate (poi aumentato a 42), in linea con le locomotive della Rete Sicula, ma si riduceva al ridursi della lunghezza dell'appoggio se il carico non era adagiato sulle rotaie.

Il modello da me scelto è quello di seconda serie ancora esistente (696207), senza gli 8 stanti amovibili e le 4 massicce travi in legno per l'uso con altri carichi ma col terrazzino dotato dell'elegante ringhiera d'origine; può essere realizzato in lamierino, polistirene o cartoncino essendo costituito tutto da parti piane assemblabili a mezzo saldatura, colla per plastica o vinilica per il cartone.

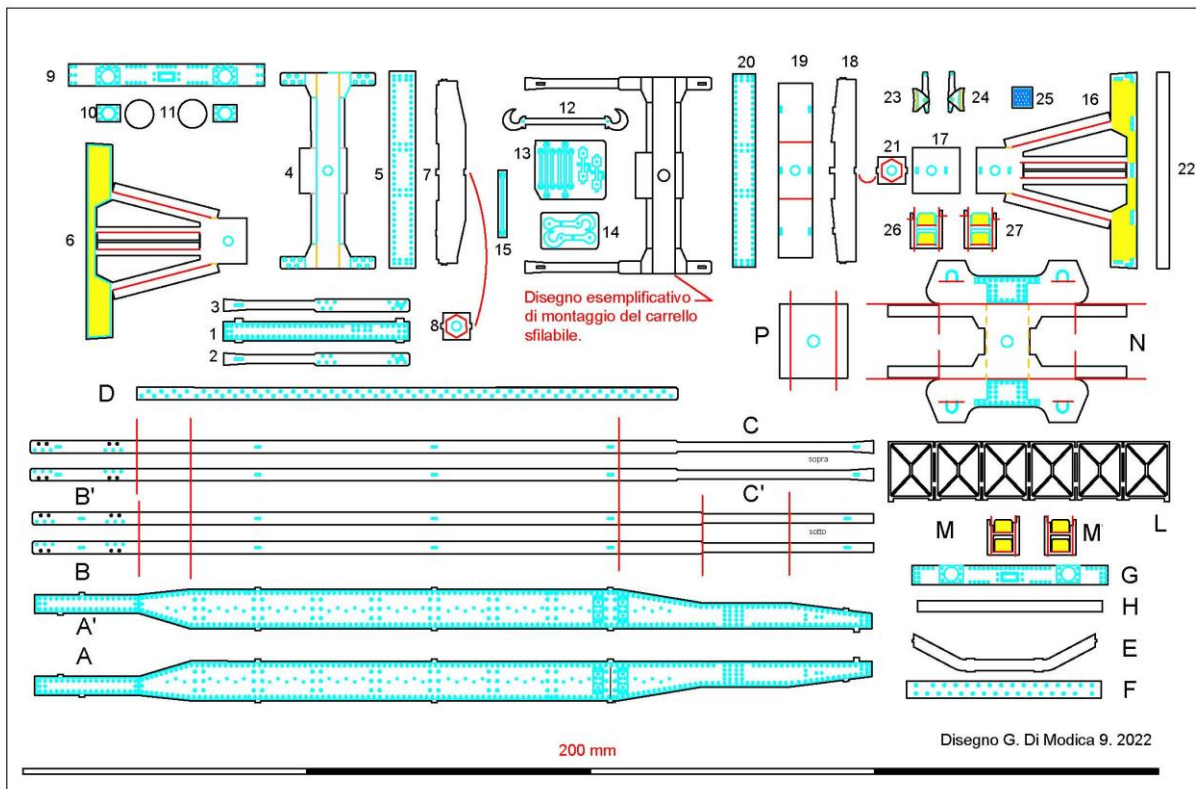
### Il telaio.

E' composto da travi a doppio T nel disegno costituite dai pezzi **A** e **A'** con saldati sui due bordi (seguendone le pieghe indicate da linee rosse) i listelli inferiori **B** e superiori **B'**. Nel tratto piano di **B'** saldate o incollate una sottile piattina **D** con le chiodature (strisce di alluminio per forno bulinate dal retro o costituite da decalcomanie in rilievo). Probabilmente il rinforzo si trovava anche sul profilo inferiore **B**. Nei tratti terminali anteriori di **B** e **B'** sono presenti due coppie di 5 fori (in color magenta quelli interni e neri quelli all'esterno) per le chiavarde di fissaggio del carrello per chi desidera farlo scomponibile. Per simulare le chiavarde si possono usare pezzetti di filo di 0,3 mm di Ø inseriti nelle due coppie di 5 fori del carrello sfilabile e nei corrispondenti fori delle fiancate del telaio principale. Per semplificare, nel carrello sfilabile del mio modello ho riprodotto come amovibili solo le 4+4 chiavarde esterne, più che sufficienti a sostenere il futuro carico di una R302 o una R370, mentre le altre 6+6 sono fisse (solo per figura) per risparmiare tempo nell'infilare tutti i 24 buchini per l'unione.

Le due travi laterali sono collegate posteriormente dai pezzi **16** (con le alette laterali e centrali da piegare a 90° per rinforzo) con sopra il **17**, il **19** e **20** e sotto due **18** e il **21** incastrati nelle rispettive asole. Fra i due **18** o sul **21** saldate un dado da 1,4 mm o 2 mm per



Il figurino.



Parti componenti il modello.

il fissaggio del carrello. Sopra l'esiguo praticabile di **16** va fissato il parapetto **L** (la cui foggia è variata nel tempo, da una elegante, da me preferita, ad altra successiva semplificata) e sotto, a 90° il pezzo **22** di rinforzo (facoltativo) alla traversa posteriore **G** col suo rinforzo inferiore **H** (anche questo facoltativo). Alla ringhiera va accostata la classica asta del freno a mano, realizzabile con filo da 0,3 mm di diametro, con saldata la maniglia a L all'estremità superiore.

Nel tratto rettilineo centrale inferiore della gondola vanno posti, in modo equidistante, 8 pezzi **E** completati lungo i bordi sopra e sotto con due pezzi **F** (incastrati nei dentini di **E**).





Vista superiore dell'intero telaio fisso.



Vista della parte inferiore del telaio fisso.

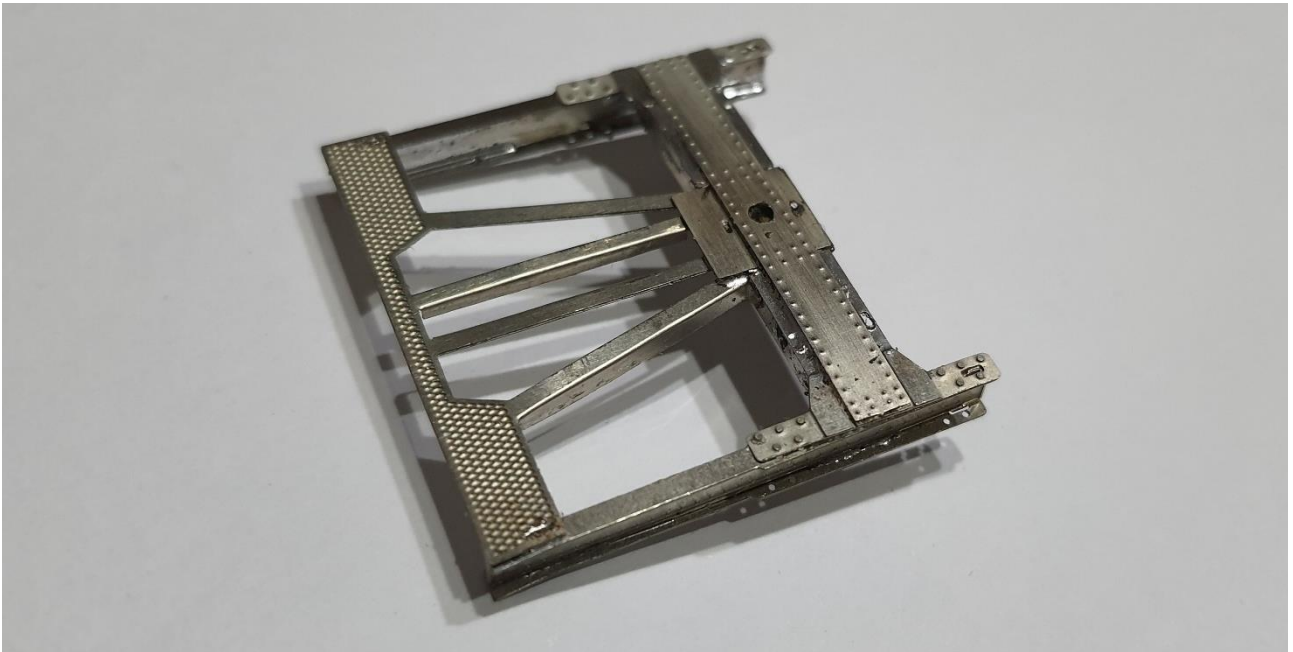
Le due scalette **M** e **M'** vanno posizionate ai lati esterni dei respingenti (in origine) o dei cancelletti se ambientate a fine carriera.

Sul longherone di destra (guardando il carrello sfilabile dal terrazzino) è fissata la condotta del freno, non presente in origine, costituita da un filo di bronzo da 0,35 mm di diametro che termina con una guaina di gomma (di un cavo elettrico), che si innesta (nel mio modello a baionetta) in analoga guaina morbida della condotta presente sul carrello amovibile e si collega con l'accoppiatore pneumatico sulla traversa (realizzabile con filo di 0.3 mm di diametro piegato a D).

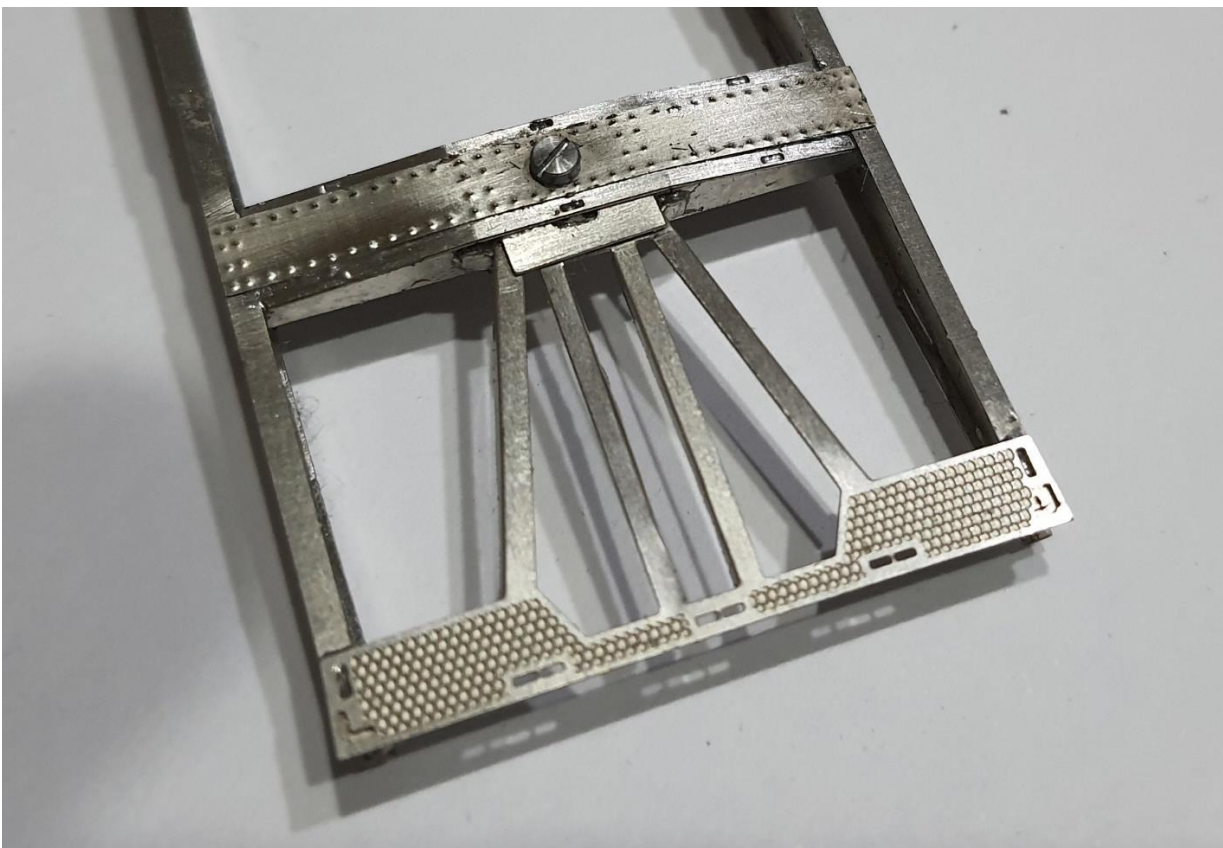
Per terminare fissate sul fondo della gondola due spezzoni di rotaie adatte per lo scartamento metrico o in scala N, se le desiderate più fini; ricordatevi, se avete utilizzato lamierino e se prevedete un uso conforme al reale, di isolare le rotaie dal telaio metallico del carro interponendo del materiale non conduttore (ad es. carta) tra rotaie e pezzi **E**.

### **Il carrello sfilabile.**

Iniziate col preparare il telaio. Il pezzo **1** con sopra il **3** e sotto il **2** (che si incastrano nelle asole di **1**) costituisce la trave a doppio T di una fiancata; forate le coppie di 5 fori per le chiavarde -da fare come detto con spezzoni di filo di bronzo fosforoso da 0,3 mm di Ø, se volete il carrello sfilabile, altrimenti lasciate i bulloni in rilievo.



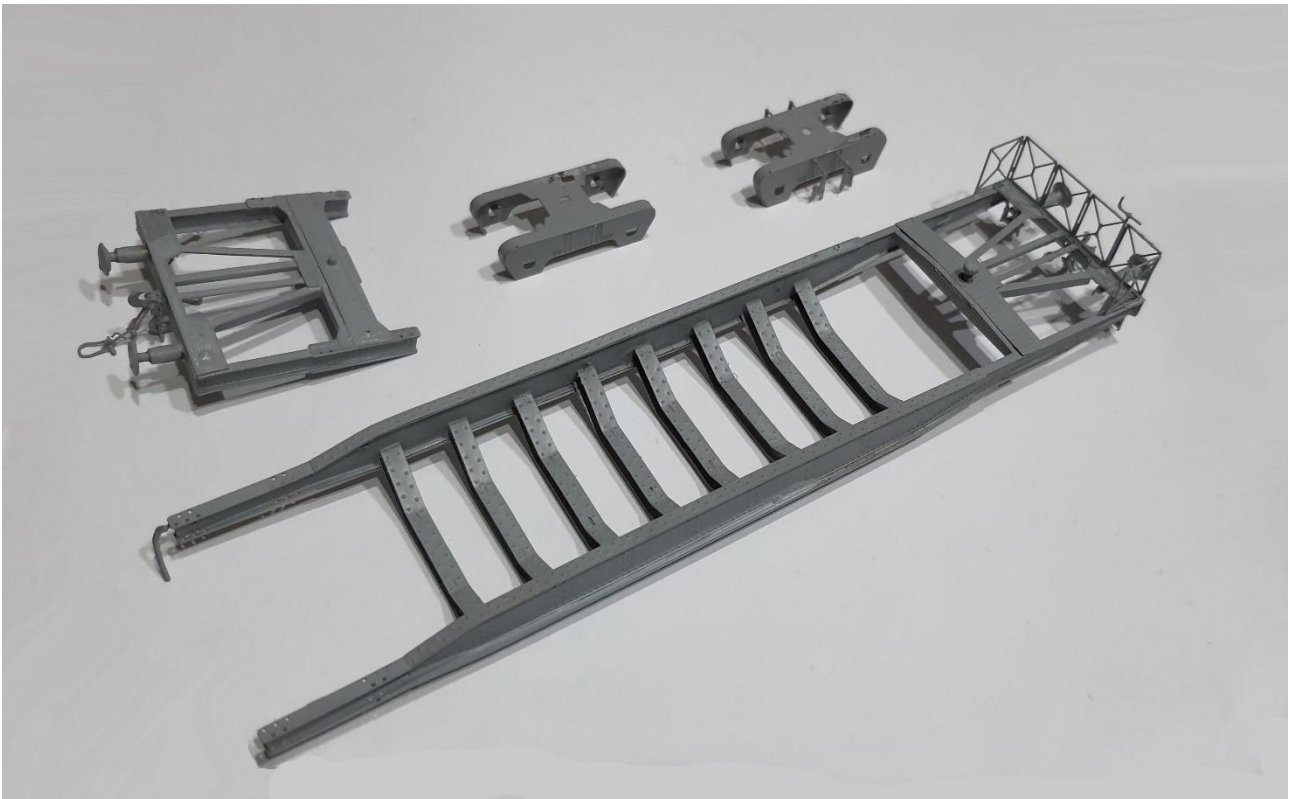
Particolare del telaio del carrello amovibile.



Particolare del telaio posteriore fisso.



Particolare dei carrelli; quello con i ceppi dei freni è il posteriore fisso.



Una mano di primer di preparazione alla verniciatura per evidenziare anche eventuali errori o imperfezioni.

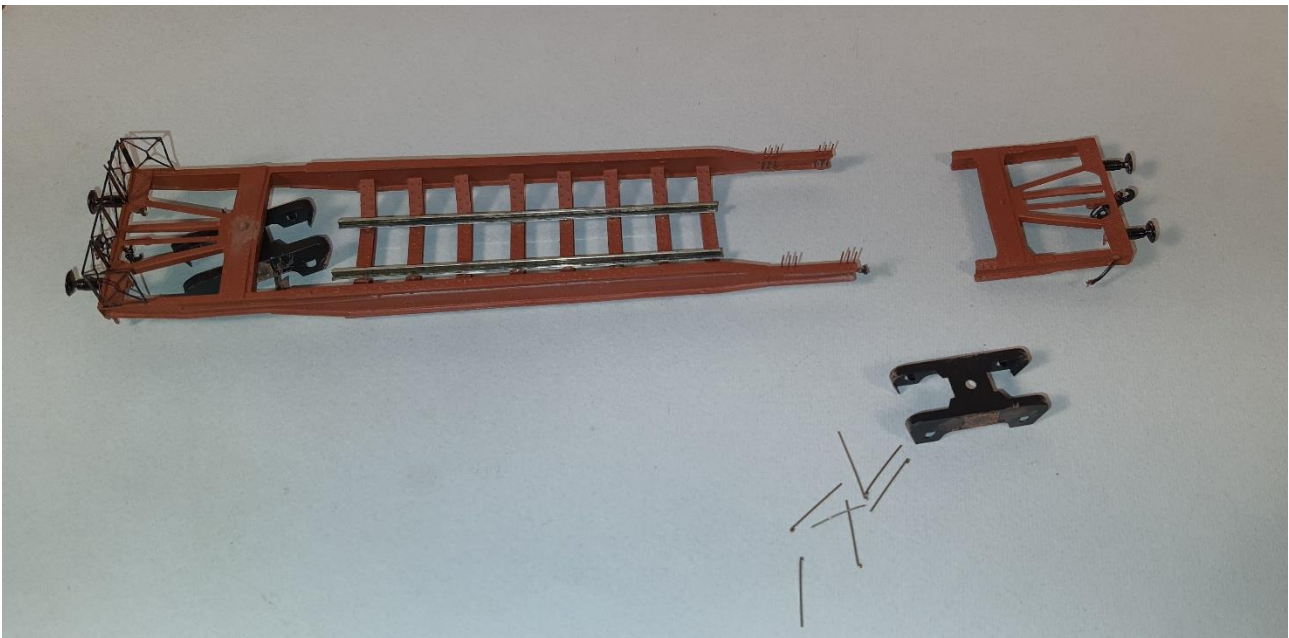
Idem per la seconda fiancata che viene unita alla prima tramite i pezzi **4** con sopra il **6** e il **5** e sotto due pezzi **7** e uno **8**, anche questi utilizzando i rispettivi incastri e col dado per il perno del carrello.

Piegate le alette laterali e centrali del pezzo **6** lungo le linee rosse di piega, come fatto per **16**. Saldate infine a **6** la traversa anteriore **9** completandola con le piastre base dei respingenti **10** (se le desiderate in rilievo); i respingenti erano del tipo semi conico con molle a bovolo ma se usate per il fodero un tubetto cilindrico da 2,5 mm di Ø leggermente limato in testa e per lo stelo un chiodo di circa 1,4 mm di Ø nessuno vi metterà in croce, mentre





Inserite le chiavarde interne fisse (solo estetiche) si provano quelle esterne mobili.



La vista dall'alto mostra la differenza di scartamento fra il normale e il ridotto.

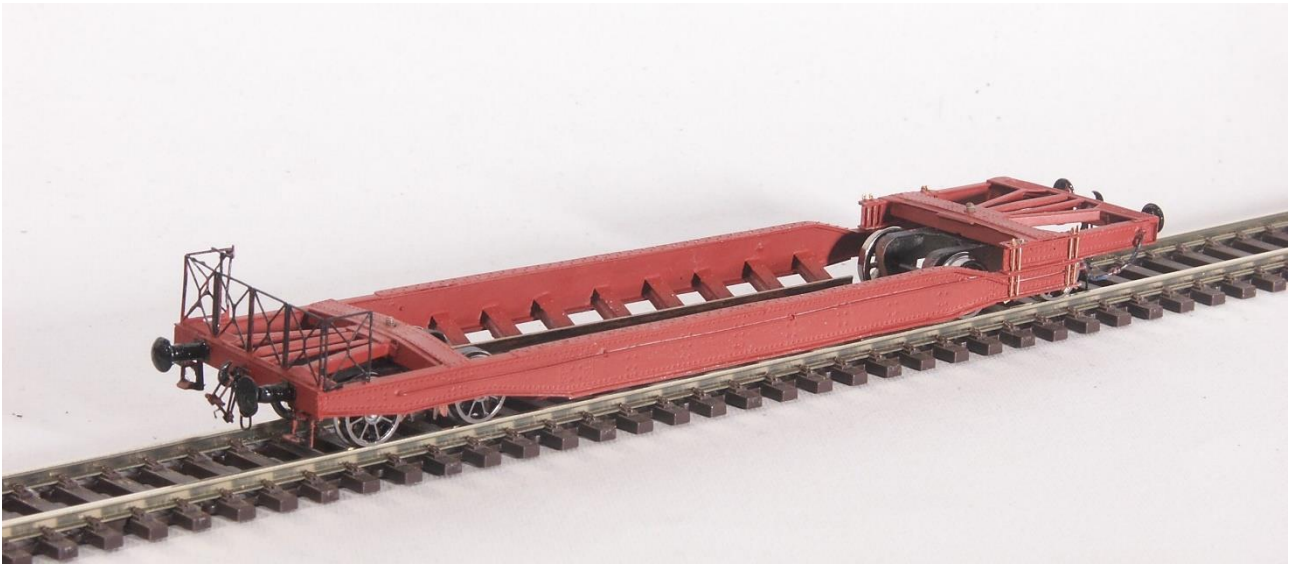
**11** è il piatto, se la testa del chiodo usato risulta esigua. Per il respingente convesso mettete sul piatto una goccia di stagno.

Infine **12** è il gancio a uncino, da ripiegare su se stesso per aumentarne lo spessore mentre **13** sono le maglie e tenditore (sostituibili con ricambi commerciali Rivarossi R7200 o di altra marca), e **14** è il gancio di riserva col relativo occhiello **15** esistenti in epoca II (tutti già disegnati per una fotoincisione casalinga). Gli uncini sono leggermente surdimensionati in quanto io non uso i normali ganci modellistici (sono comunque molleggiati come i respingenti).

Sotto ai pezzi **8** e **21** ruotano i carrelli costituiti dal pezzo **N** dopo aver piegato i parasale a 90° e le 4 alette seguendo il loro profilo; il pezzo **P**, piegato a □ costituisce il distanziale di rinforzo delle due fiancate del carrello (in alternativa irrobustite **N** con un filo di stagno nelle pieghe). Per fissare i carrelli, ad **8** e **21**, se non trovate viti da 1,4 mm, saldate un dado da 2 MA per avvitarvi una vite da 2 mm di Ø lunga 6-:-8 mm come perno di rotazione; se necessario inserite una rondella e bloccate la vite con una goccia di colla vinilica.



La vista di  $\frac{3}{4}$  evidenzia le pieghe di rinforzo dei due telai sovrastanti i carrelli.



La vista lato terrazzino mostra i due scalini presenti sul pancone prima che la semplificazione della ringhiera in pezzo unico costringesse a spostarli sul lato a fine terrazzo.



Vista laterale lato condotta del freno; ben visibile il raccordo in gomma (in questo caso con innesto a baionetta dei terminali) con il carrello sfilabile.





Vista laterale sinistra. In evidenza le chiavarde amovibili che tengono uniti come al vero il carrello anteriore e il telaio posteriore; sulla traversa di testa manca ancora l'accoppiatore pneumatico

I pezzi **23** e **24** sono i ceppi freni presenti sulla seconda serie (pari) di carri e vanno montati sul solo carrello fisso; **25** è la retina portadocumenti da realizzare col solito tulle per bomboniere.

Le ruote erano quelle degli assi portanti da 850 mm di diametro delle locomotive Gr 600 della ex Rete Adriatica; se nello scatolone del surplus avete 4 assi a 8 razze da 9,8 mm di Ø potrete completare il vostro Prz o Uai, se lo preferite per epoca più recente (in mancanza, io ho usato ruote Lineamodel 8801 tipo a razze per scartamento ridotto ma con assi *folli* adatti per l'*H0*); come mio solito mancano tutte le decalcomanie in attesa del momento propizio ("*campa cavallo ...*") di farle tutte insieme.

Ormai il carro è terminato e potrà essere sistemato in bella vista nello scalo del vostro plastico, magari con sopra un pesante trasformatore o una simpatica R370!!!



Vista del carro caricato con una pesante vaporiera.... temperamatite