

# MANUAL DE INSTRUÇÕES COMPLEMENTAR

Vagão Fechado de porta larga  
Ateliers de la Dyle

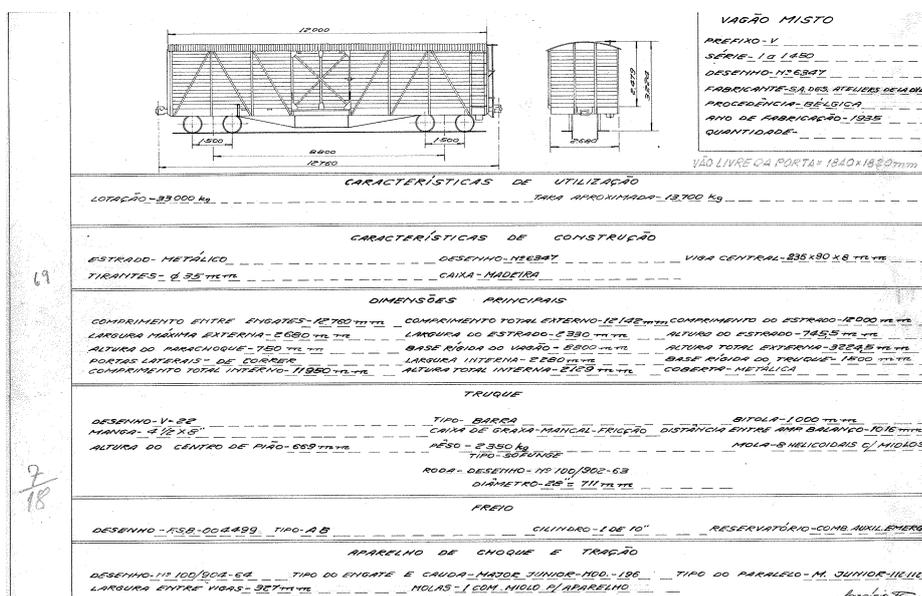


## Fechado Ateliers de la Dyle

Obrigado por adquirir um produto Javaro Models. Este manual, copiado na cara dura daquele fabricante Paranaense, busca orientar ao modelista quais os passos para sua correta montagem, pintura e operação. Horas de pesquisa, desenvolvimento e modelagem foram colocados neste modelo, mas não no manual.

A Javaro Models está lançando no mercado quatro versões deste vagão. Os série “V” com e sem vestíbulo, o “VF” (fruteiro) e os gaiolas da série HG da EFS.

Você pode tirar quaisquer dúvidas pelo e-mail [javaromodels@gmail.com](mailto:javaromodels@gmail.com), pelo Whatzapp (019) 99461-7463, ou pelo Imbox em nossa página no Facebook. Não atendemos ligações e não escutam os áudios (não insista).



## SUMÁRIO

- Informações do Protótipo
- Primeiros Passos com seu modelo
- Pintando e envelhecendo
- Checando e ajustando o seu vagão
- Peças danificadas

## **Informações do Protótipo**

Aviso importante: As informações deste manual podem conter incoerências, assim como informações faltantes.

Caso tenha se deparado com uma informação inconsistente envie um e-mail no endereço já citado. Ficaremos felizes em corrigir este manual.

### ***O que exatamente eu adquiri?***

Você adquiriu um vagão fechado da fabricado na Bélgica pela Ateliers de la Dyle, empresa fundada em 1867 localizada na cidade de Leuven, sendo esta onde o vagão protótipo veio a ser construído.

### **Na EFS:**

Foram adquiridas 1450 unidades destes vagões sem vestíbulo em 1935, numeradas de V-1 a V-1450 e 50 unidades com vestíbulo que foram colocadas em serviço em toda a extensão da malha da companhia.

Na época de sua entrada em serviço era comum vê-los sendo puxados pelas Mikados, Pacifics e outros modelos de locomotivas a vapor, em 1945 com a implantação da eletrificação na linha principal da Sorocabana entre a Júlio Prestes e Assis, estes vagões passaram a ser vistos também juntos das locomotivas GE 1-C+C-1 “Lobas” nos mais variados trens de carga.

Em 1971 a companhia foi incorporada a Fepasa a qual herdou os antigos séries “V” da Sorocabana passando a utilizá-los não só para o transporte produtos gerais, mas também de papel e serviços não remunerados como a manutenção de via e de rede aérea.

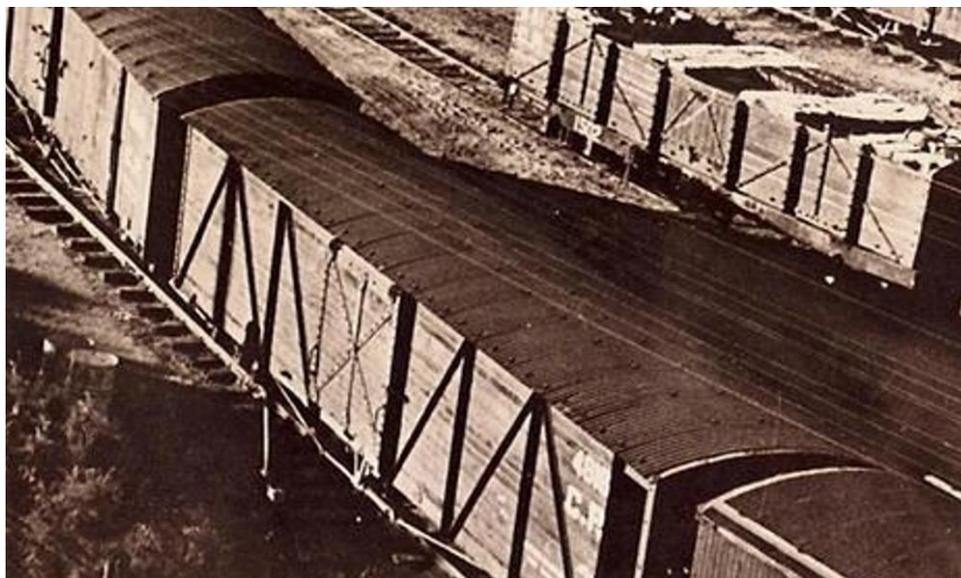
Com a adoção do sistema "SUMO" nos anos 1980, essa frota viria a ser renumerada com o prefixo “FNB”. Algumas poucas unidades foram recebidas pelas concessionárias após a concessão, sendo a maioria abandonada de imediato e algumas poucas

unidades sendo reaproveitadas para o transporte de carga geral na Malha Sul com o prefixo “FSC”.

### **Na CPEF:**

Nesta companhia foram adquiridas 100 unidades destes vagões, todos dotados de engates de pino e anilha, freios a vácuo e vestibulos para o guarda-freios, estes foram numerados de 4701 a 4800 e foram utilizados em todas as linhas de bitola métrica da companhia até o fechamento total das mesmas.

Com isso a CPEF efetuou a venda de todas as suas unidades para a RVPSC.



Vagão Dyle da CPEF, local, data e autoria desconhecidas

### **Na RVPSC:**

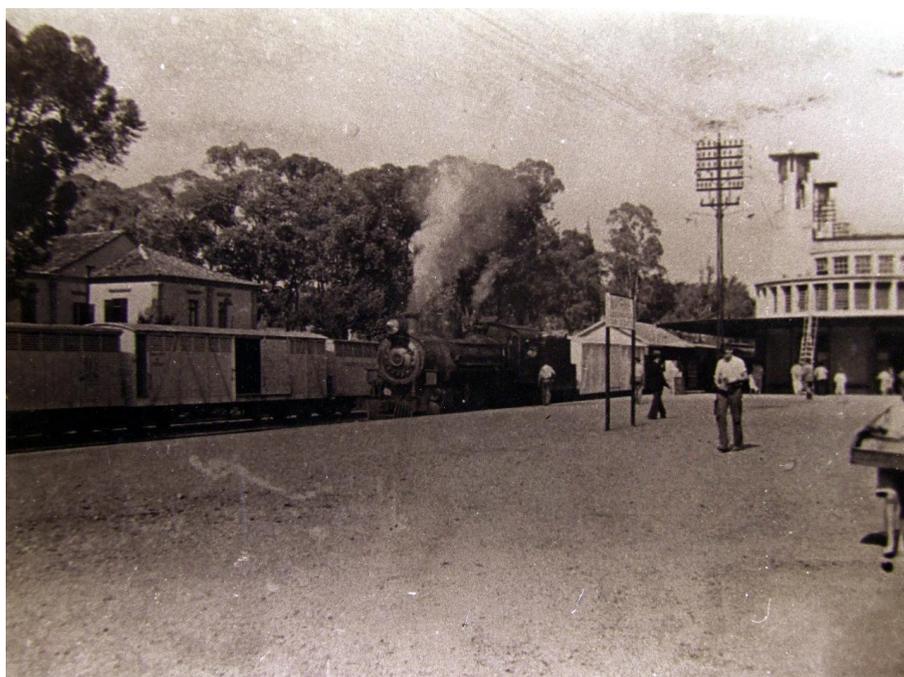
Recebidos em 1961 por essa companhia, os vagões que outrora pertenceram a CPEF passaram a compor a série 380A a 485A sendo operados em toda a malha até o fim da RFFSA no fim dos anos 90.

Na RFFSA estes vagões foram utilizados também nos serviços de manutenção de via e em outros serviços não remunerados, o mesmo se deu após a concessão até por volta de 2010, hoje muitas destas unidades se encontram abandonadas.

## Os vagões “fruteiros” série VF:

A série “VF” era uma frota especial de vagões para transporte de frutas (principalmente cachos de banana), estes vagões em sua maioria eram uma derivação dos vagões Dyle de porta larga da série V com vestíbulo e eram modificados conforme a necessidade da Sorocabana.

Essas unidades eram inicialmente pintadas em cores claras, infelizmente não podemos afirmar se eram brancos ou laranjas, mas eram confirmadamente pintados de outra cor para facilitar a distinção destes vagões nos pátios.



Vagões fruteiros na estação de Mairinque, 19XX, Autoria de

Posteriormente, já na Fepasa, esses vagões foram gradativamente perdendo a função e tomaram o mesmo rumo dos demais vagões da série V, em muitos casos sendo retornados aos serviços como fechados comuns ou sendo descomissionados de imediato e empregados nos serviços não remunerados (manutenção de via).



Esqueleto de vagão que pertenceu a série VF abandonado no pátio de Piramboia – Nova, foto por Rafael Javaro, 13/06/2021

## Primeiros passos com seu modelo

### Montagem

Lembramos que todas as referências presentes neste documento fazem sentido. São consideradas adequadas e funcionais na data de lançamento deste: dezembro de 2023. Se você está lendo isso após a aposentadoria em 2058, você está à própria sorte, desculpe.

O pacote contém quatro peças principais, o teto, a carcaça completa do vagão, os truques e o estribo do freio de mão (no caso dos fechados sem vestibulo), as quais, caso sejam armazenadas para montagem posterior devem ser mantidos em uma superfície plana de forma a não forçar a estrutura do vagão.

Para montar seu vagão você deve primeiramente pintá-lo. Uma vez concluída e seca a pintura você deve encaixar o teto deixando-o alinhado, use as travas internas do teto como guia.

O teto deve ser fixado com **cola para hobby**. Cola cianoacrilato (Loctite Super Bonder® ou equivalentes).

Após a montagem do teto os truques e engates devem ser instalados em seus respectivos lugares como descrito no manual básico que acompanha o produto.

É recomendado o uso de engates Kadee 158 e rodeiros LocoHobbies de 29” ou semelhantes de mesmas dimensões.

### Detalhes adicionais

Como já mencionado, este pacote contém somente a carcaça, o teto e os truques, cabendo ao ferreomodelista adicionar os demais detalhes.

Os referidos detalhes são:

- 4x Estirantes
- 1x Volante de freio manual
- 8x Suportes de estirantes
- 2x Roscas de aperto

Para fabricar os estirantes recomendamos o uso de arame de latão com 0,5mm de espessura (disponível em [https://produto.mercadolivre.com.br/MLB-2786374151-fio-aramelato-05-mm-meio-duro-10-metros-JM#position=6&search\\_layout=stack&type=item&tracking\\_id=e27c3c9b-e90e-4c4a-9798-d0a7b21fd3a8](https://produto.mercadolivre.com.br/MLB-2786374151-fio-aramelato-05-mm-meio-duro-10-metros-JM#position=6&search_layout=stack&type=item&tracking_id=e27c3c9b-e90e-4c4a-9798-d0a7b21fd3a8) )

Os mesmos devem ser posicionados embaixo do vagão ao longo das longarinas do mesmo.

O mesmo material pode ser utilizado para fabricar a haste do volante de freio, o volante em si pode ser encontrado em <https://www.tichytraingroup.com/Shop/tabid/91/c/brake-gear/p/3003-vertical-brake-staff/Default.aspx> . Bem como os suportes do estirante em:

<https://www.tichytraingroup.com/Shop/tabid/91/c/underframes/p/3074-10-queenposts/Default.aspx> .

Vale frisar que esses detalhes são somente recomendações, ficando a cargo do ferreomodelista se irá utilizá-los ou não, entretanto, pedimos encarecidamente que NÃO USE os estirantes da Frateschi.

## **Pintura e envelhecimento**

O processo de pintura deste vagão deve ser feito com calma e de forma cuidadosa pelo ferreomodelista. Iniciando por uma ou mais camadas de seladora para plástico seguida por uma camada de Primer e quantas aplicações forem necessárias da cor desejada

pelo ferreomodelista e ser finalizada com uma ou mais camadas de verniz fosco.

A pintura utilizada por estes vagões na Sorocabana era o clássico Vermelho Óxido com teto acinzentado (por conta das telhas de zinco) e truques em preto. Por conta dos anos de uso nas mais diversas condições os mesmos começavam a ter suas pinturas queimadas e oxidadas. Na Fepasa os vagões foram renumerados, receberam a logo em itálico da companhia e mais tarde a numeração “SUMO”.

No caso das unidades da CPEF os vagões eram pintados em preto fosco com teto acinzentado e inscrições em branco, uma vez vendidos a RVPSC (já encampada pela RFFSA) crê-se que tenham sido pintados direto nas cores vigentes na época (vermelho óxido com inscrições em amarelo).

Fica a cargo do ferreomodelista decidir se vai ou não envelhecer a peça e com que técnica o fará.

## **Checando e Ajustando o seu vagão**

Nós queremos que seu vagão rode bem e sem dar dores de cabeça. Portanto, seguem as seguintes recomendações: Verifique se todos os eixos estão com a bitola correta.

Verifique também se a altura do engate está adequada bem como se a altura livre da haste de desengate do Kadee® está na altura conforme as recomendações daquela fabricante de engates.

Recomendamos que qualquer dobra destas hastes seja feita com o alicate Kadee® #237 ou pode ser feito com qualquer outro alicate, desde que o engate seja removido do vagão primeiro.

Caso seja necessário devem ser adicionadas ao pivô no truque do vagão as arruelas da Kadee® Kad208.

## **Peças danificadas**

Em caso de peças danificadas pelos correios o ferreomodelista deve entrar em contato via e-mail ou pelo WhatsApp para que o caso seja apurado.

Caso quaisquer partes sejam quebradas pelo ferreomodelista, ficaremos felizes em lhe vender uma nova carcaça completa.

## **Agradecimentos**

Muitas pessoas deram diversos tipos de ajuda para tornar este projeto realidade. Nossos agradecimentos especiais vão para Carolina Javaro, Eric Mantuan, Rafael Massini Vilela, João Victor Rawietsch e por último, porém não menos importante, João Licorini.

Se você gostou deste produto e manual pedimos que divulgue nossos produtos em suas redes de ferreomodelistas. Ficaremos muito felizes em ouvir suas sugestões, dúvidas e orçar eventuais pedidos de fabricação especiais sob demanda.

Lembre-se também de visitar as redes da marca parceira: Marumbi Modelismo. Sem a equipe da Marumbi este projeto não seria possível.