

Ancora un capolavoro realizzato dai soci di Arcamodellismo di Torino

Anni Cinquanta ... coste del Mediterraneo

di Danilo Battistiol, Enrico Boniforti, Paolo Viganò

Brevi ferrovie secondarie a scartamento ridotto univano, fino a non molti anni fa, le vie del mare con le ultime miniere di ferro e carbone, oltre a svolgere un minimo servizio passeggeri.

Su queste linee la trazione a vapore era di dominio incontrastato, mentre quella elettrica si stava affermando sulle reti principali e sui servizi tranviari.



Costruire un plastico ferroviario significa anche materializzare vari sentimenti che ci portiamo dentro. Quando ci si lascia coinvolgere dal ritmo frenetico della vita quotidiana, soprattutto per chi vive in una grande città, può capitare, come logica controreazione, che la nostra mente sogni fantastici ambienti dove la vita è regolata da ritmi ben diversi, come quelli che scandivano la maggior parte delle giornate dei nostri padri e dei nostri nonni. Chissà perchè i tempi passati sono sempre ricordati con nostalgia...

Noi modellisti sotto questo aspetto siamo abbastanza fortunati, perchè abbiamo la possibilità di far rivivere ambienti e situazioni che nella realtà si sono oramai perduti. È questo lo spirito col quale abbiamo realizzato questa opera che molti di voi avranno già avuto modo di ammirare nelle scorse edizioni delle rassegne modellistiche di Novogro e Bologna, negli stand dove vengono esposti i lavori degli iscritti al sodalizio "Arcamodellismo" di Torino, che tutti oramai conoscono e del quale anche gli scriventi sono soci da anni.

Per non venir meno alle nostre abitudini, anche su questo plastico sono posizionati binari nello scartamento ridotto e comprende una linea principale in H0e e un raccordo minerario in H0m, che è presente anche sulla linea tranviaria. Questa volta abbiamo cercato di ricreare un ambiente che potrebbe derivare da una zona costiera mediterranea, riconducibile ad alcuni tratti della Sicilia meridionale o della Sardegna, oppure a qualsiasi altro posto che la nostra fantasia ci suggerisca. Ad ogni modo, la stazione di "Padaco Marina" esiste materialmente davanti ai nostri occhi e serve il piccolo borgo marinaro del quale vediamo solo le ultime propaggini costituite dalla parte storica e

Foto 1: il superbo faro, in primo piano, domina la scena in generale. Dietro, in alto, il santuario con il tram che scende lentamente verso il porto e la stazione ferroviaria.

monumentale, con la presenza di un santuario romano e la sua piazza che termina a picco sul mare. Su un costone di roccia, un imponente faro indica, con i suoi fasci di luce, la via alle navi che si apprestano ad entrare nel porto sottostante, dove dopo gli ormeggi cederanno il loro carico alla piccola ferrovia dalla quale riceveranno, a loro volta, il minerale estratto dalle miniere per essere trasportato altrove dove verrà lavorato. Il materiale viene trasportato dapprima su di una teleferica (di produzione Brawa ma con pilone e fabbricati interamente autocostituiti) e poi caricato su un convoglio decauville destinato alla zona portuale. Il meccanismo di carico carbone è stato studiato per funzionare non-stop durante le mostre e comprende un finto deposito di acqua con funzione di serbatoio, un lungo nastro trasportatore coperto per il trasferimento della granaglia e il caricatore che ne dosa la giusta quantità necessaria per riempire i vagoncini che si fermano sotto la tramoggia (la posizione esatta di stop viene indicata all'operatore per mezzo di segnali fissi da affiancare prima e dopo l'impianto). La dose ottimale per ogni carrello è fissa e si ottiene con due colpi di pulsante. Una volta completato il carico, il treno parte in spinta alla volta del porto fermandosi in presenza del deviatore che immette sulla linea principale. Il consenso per proseguire viene dato con la chiusura del semaforo ad ala, autocostituito e funzionante, posto a protezione del bivio dalla parte della piena linea. Dall'altra parte il consenso arriva direttamente dalla stazione. Una volta giunto al porto, il treno viene instradato sulla banchina dove un meccanismo Fleischmann, in scala N, scarica i vagoncini ribaltabili direttamente sulla chiatta (elaborazione modello Noch). Questa è già semicaricata con carbone fisso, ma presenta una zona libera nella quale il carbone scaricato si insinua per cadere in un cassetto di raccolta posto sotto il piano del plastico che verrà svuotato allorché il contenitore di carico, di minore capacità, sarà esaurito.

Sicuramente la parte monumentale del paese è la più spettacolare. Come detto, comprende la cattedrale romanica realizzata completamente in legno e plastica e possiede un porticato sotto il quale si riparano i pellegrini, sia dalla pioggia che dal caldo solleone, e devono possono anche dissetarsi presso la fontana "mille bocche". Il pesante portone è stato pazientemente realizzato in legno di noce e sulle pareti sono presenti affreschi e lapidi (riduzioni fotografiche). Il tetto del campanile è apribile per poter apprezzare l'apparato campanario riprodotto.

Il faro: un discorso tutto a sé. È la parte più attraente di tutto il plastico, nella sua riproduzione fedele e nella imponenza che esso mostra. Per la costruzione ci siamo ispirati, con qualche licenza, ad un prototipo esistente a Capo Mele, in Liguria ed è veramente funzionante in tutte le sue caratteristiche. Un motore ad azionamento lento fa ruotare il gruppo delle lenti (vere!) attraverso le quali viene irradiata la luce della lampada fissa sospesa al centro. L'effetto è davvero notevole. La sua struttura è in

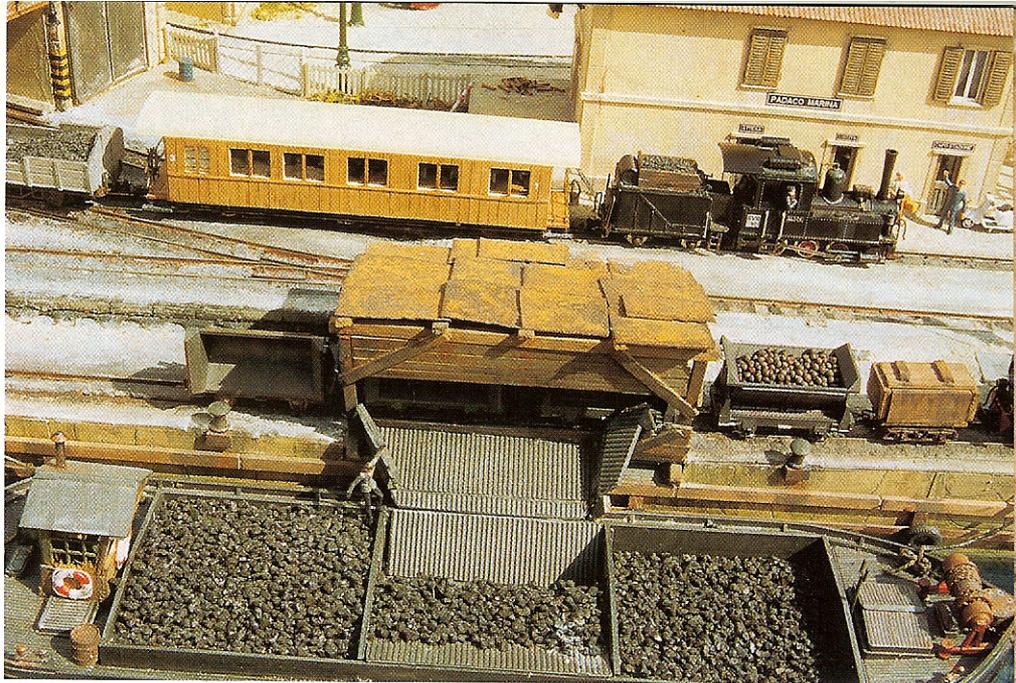


Foto 2: davanti alla stazione di Padaco Marina sosta il convoglio a composizione mista. In primo piano, il merci scarica il carbone sulla chiatta.

Foto 3: da una barca di un pescatore è stata ripresa questa suggestiva immagine...

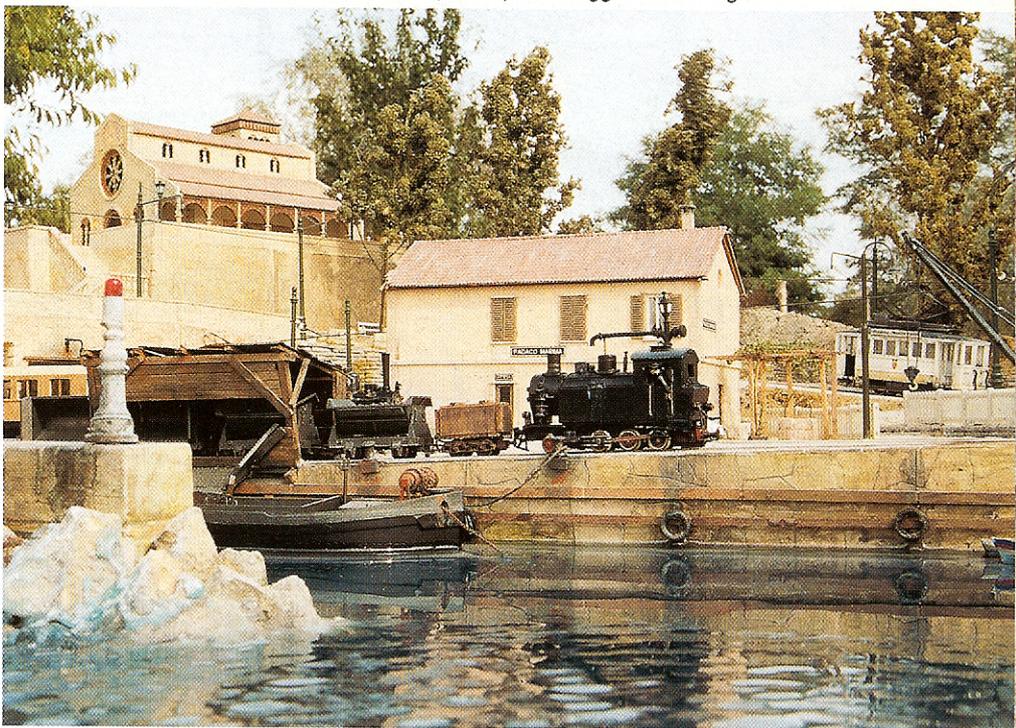
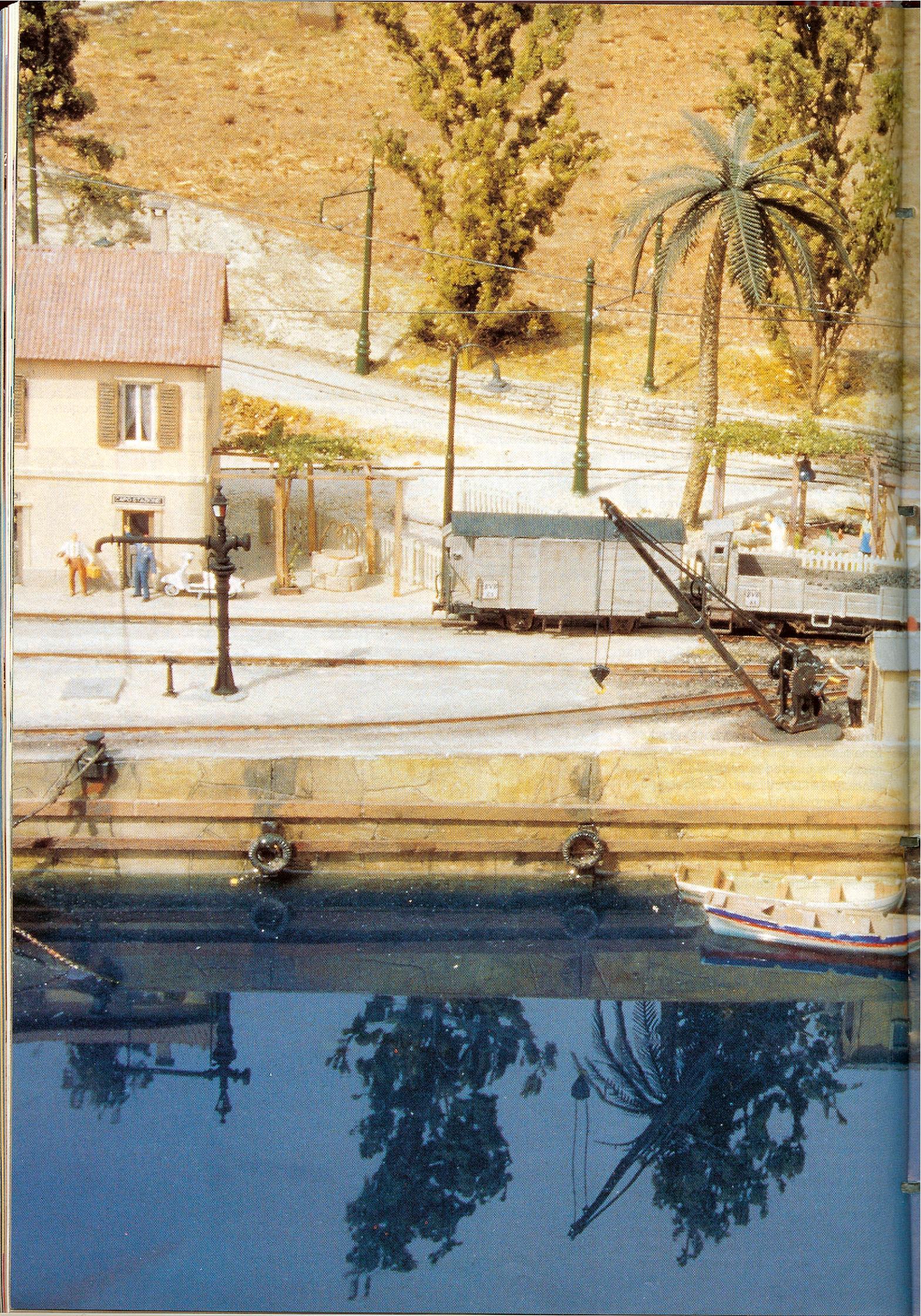
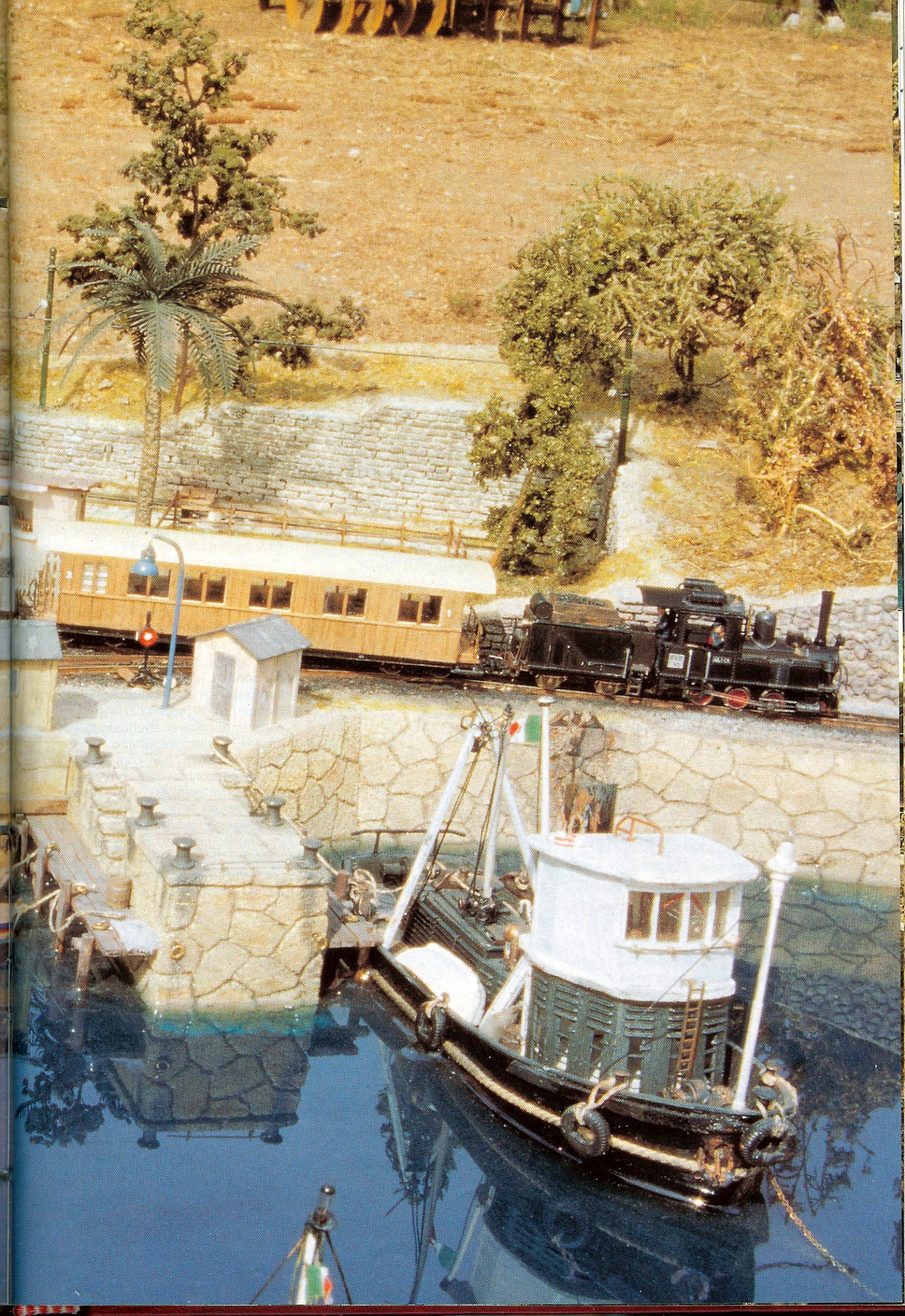


Foto 5 (pagine successive): il treno a composizione mista ha appena lasciato la stazione ed inizia il suo viaggio. Al pontile è attraccato un peschereccio che salperà al tramontare del sole.

Foto 4: rifornimento d'acqua per la locotender destinata al servizio merci.







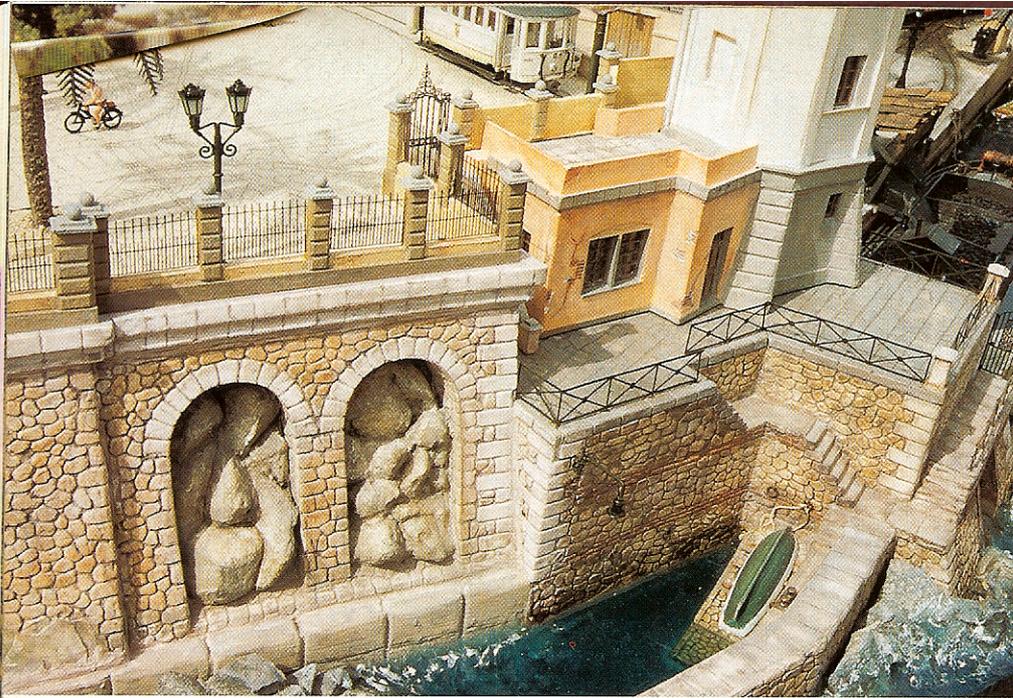
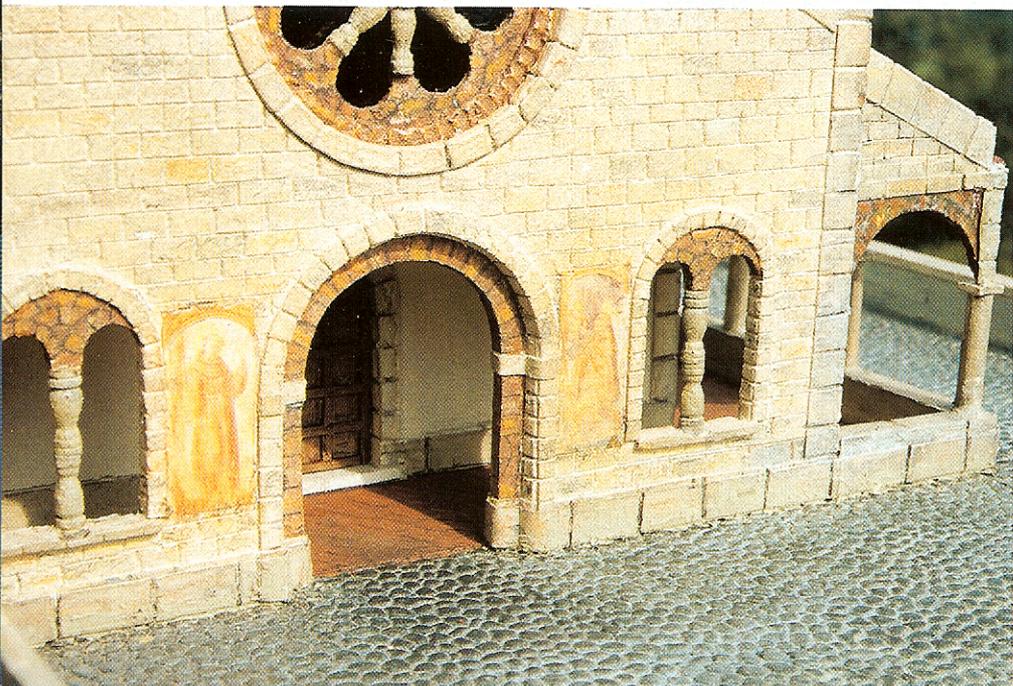


Foto 6: particolare, ricco di effetto, dei muraglioni sotto la piazza ed il faro.



Foto 7: il suggestivo santuario sulla collina, con il porticato e gli affreschi che lo decorano.

Foto 8: particolare del frontale del santuario, con gli affreschi, il rosone e le finestre a bifora.



legno rivestito di stucco francese, poi inciso e pitturato ad arte. Particolarità saliente è che nessun filo elettrico percorre il faro: sia la bussola che la lampada che il faro stesso, sono uniti al resto mediante contatti a pressione per una più facile ispezione e manutenzione e l'energia arriva alla sommità della costruzione utilizzando come conduttori le discese pluviali e il parafulmine. Sul plastico esiste anche una linea tranviaria che unisce il paese, fuori campo, con la stazione ed il santuario. Il tram, realizzato con una vecchia carrozzeria Rivarossi e motorizzato con un carrello Bemo, percorre un itinerario avanti e indietro completamente automatico. Ai due capilinea (uno è in galleria per simularne il proseguimento) un circuito elettronico ferma la motrice per un certo periodo facendola poi ripartire in senso opposto. A metà percorso esiste un regresso automatico che il tram imbocca ora in un senso ora nell'altro dopo aver effettuato la fermata. Anche davanti alla stazione esiste un punto di arresto ad uso del pubblico in attesa. La presa di corrente del tram è dal binario, mentre la luce interna attinge dal pantografo rimanendo così costante.

La linea ferroviaria non presenta invece particolarità essendo costituita dal più classico degli ovali con raddoppio nascosto e incrocio dei treni in stazione. Il funzionamento è automatico con contatti reed e i due sensi di marcia sono ottenuti invertendo i poli del motore di una delle motrici. Quando si desidera manovrare il treno miniera basta porre a via impedita il semaforo ad ala, ottenendo così l'arresto del treno in arrivo dal ponte. L'altro convoglio è già fermo in stazione in attesa di incrocio, basta quindi manovrare gli scambi e il treno miniera parte e, dopo aver effettuato lo scarico, si arresta in attesa del ritorno.

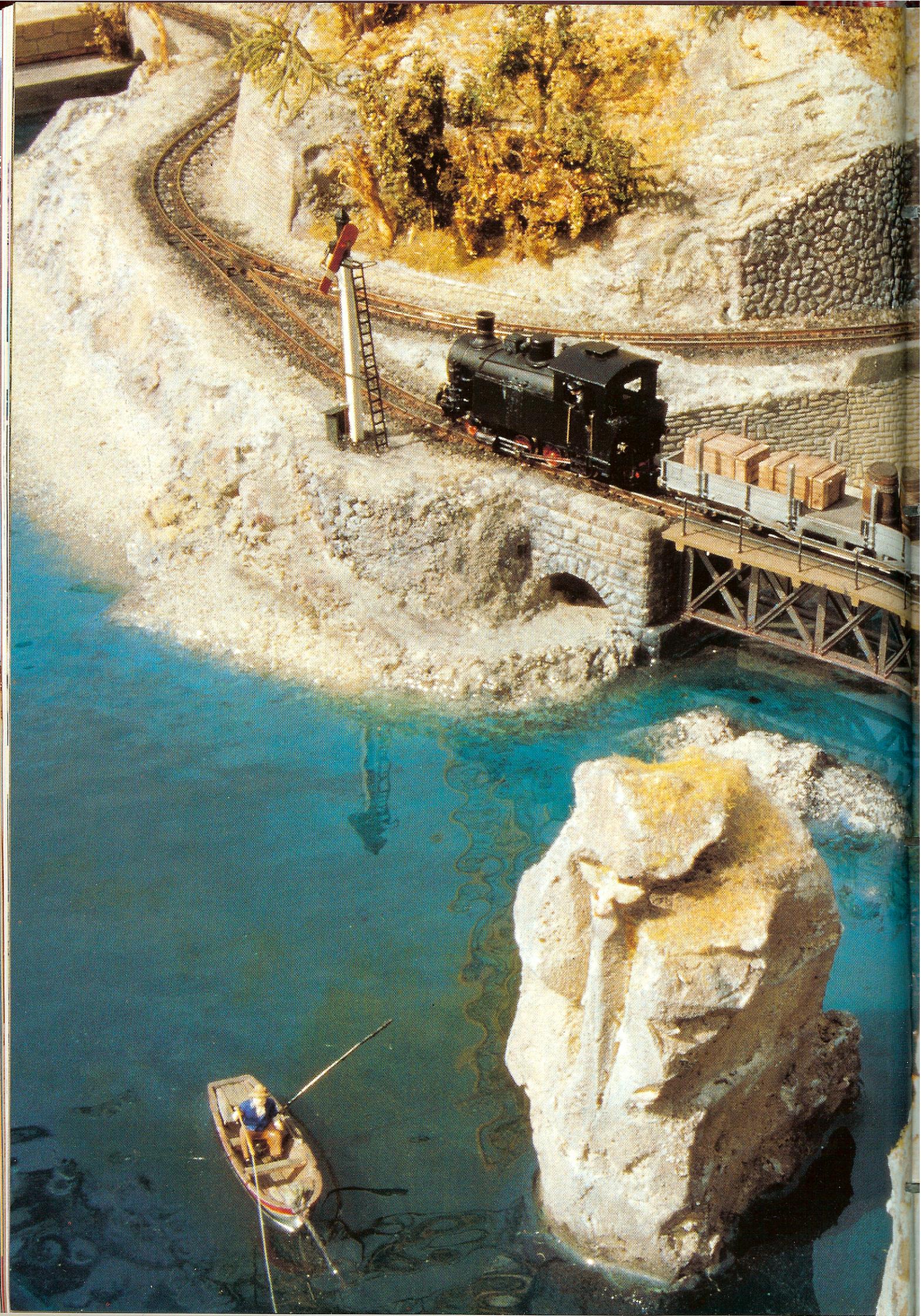
I mezzi ferroviari sono, come il tram, parziali autocostruzioni su basi commerciali. La linea ha un interesse prevalentemente merci perciò esiste solo una carrozza (cassa di vero legno su base Roco) ad uso dei pochi passeggeri diretti al porto o al santuario dai paesi limitrofi. Di effetto è la locotender del merci puro che si ispira alla r301 delle FS in Sicilia, costruita su base Roco, mentre i vagoni sono solo riverniciature di prodotti Roco austriaci. I merci del misto, invece, sono in legno vero su base Bemo e sono trainati, assieme alla carrozza, da una secondo loco Roco riveduta, alla quale è stato unito un tender per maggiore autonomia. Saltuariamente fa la comparsa anche un "Gamba de legn" (Jouef) che si trascina stancamente una antica carrozza giardiniera (base Bemo).

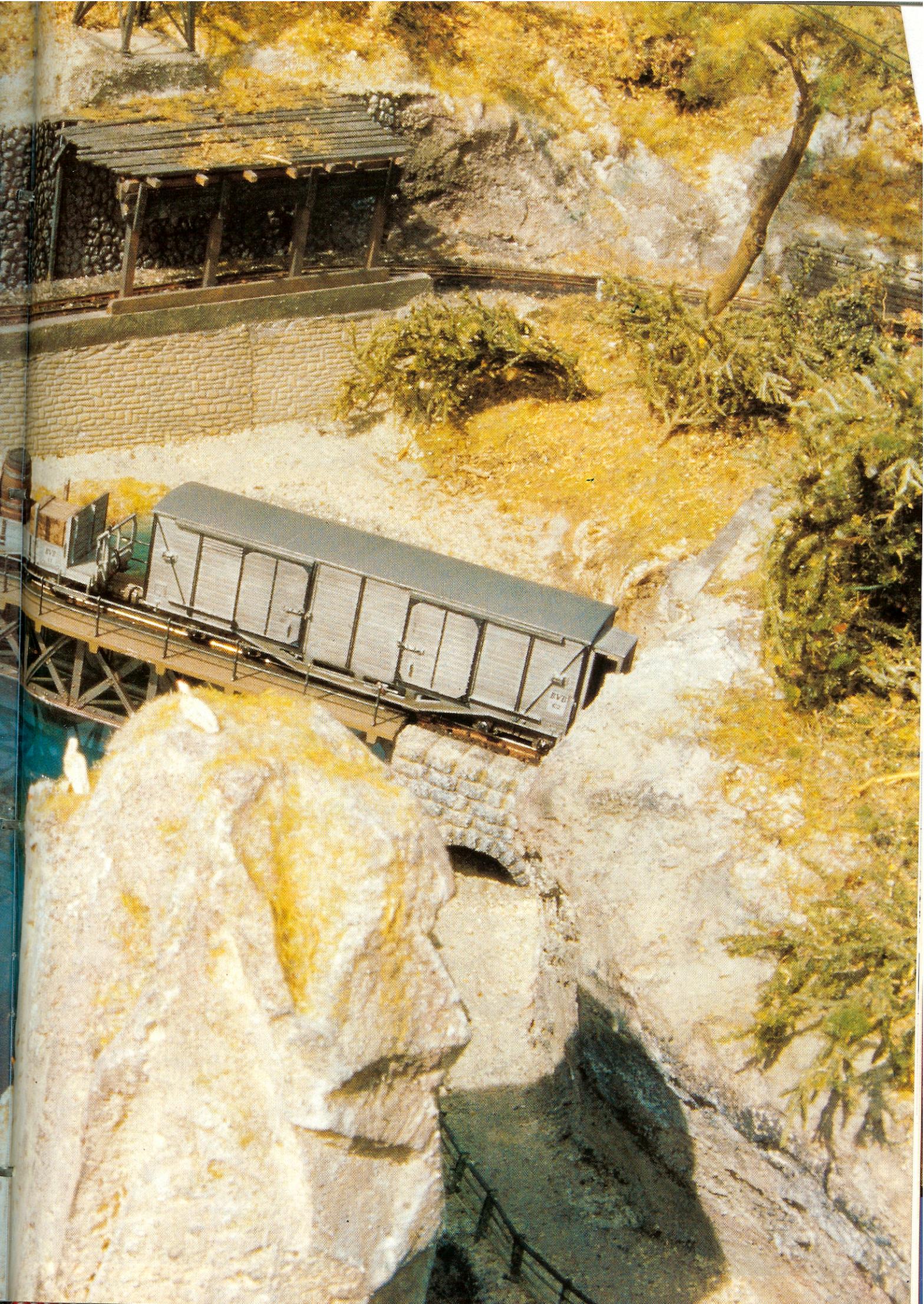
Per il mare si è fatto ricorso alla solita resina epossidica (ben sei chili!). I muraglioni che sostengono la piazza e la darsena sono realizzati con la stessa tecnica usata per il faro, mentre gli scogli sono pezzi di poliuretano, così come altri elementi quali i faraglioni. Le barche sono autoconstruite su scocche della ditta Amati (navimodellismo) e i personaggi sono pitturati stile anni '50 del solito "certosino" Stefano Carrari, che i lettori di MF già conoscono. La giunta fra i due moduli che costituiscono l'impianto passan-



Foto 9: è in arrivo il vecchio "Gamba de legn" con la sua carrozza belvedere. Il segnale ad ala è già sul via libera.
Foto 11 (pagine successive): suggestiva inquadratura sopra i faraglioni e le linee ferroviarie che qui si dividono (si tratta però solo di un cappio). Sul ponte è in transito un merci misto e lo sferragliare del treno disturba il pescatore che indirizza ad esso alcuni "pesanti" impropri...
Foto 10: primo piano sui grandi faraglioni realizzati con del poliuretano e sagomati con tagliabalsa, poi verniciati a dovere con colori ad acqua.







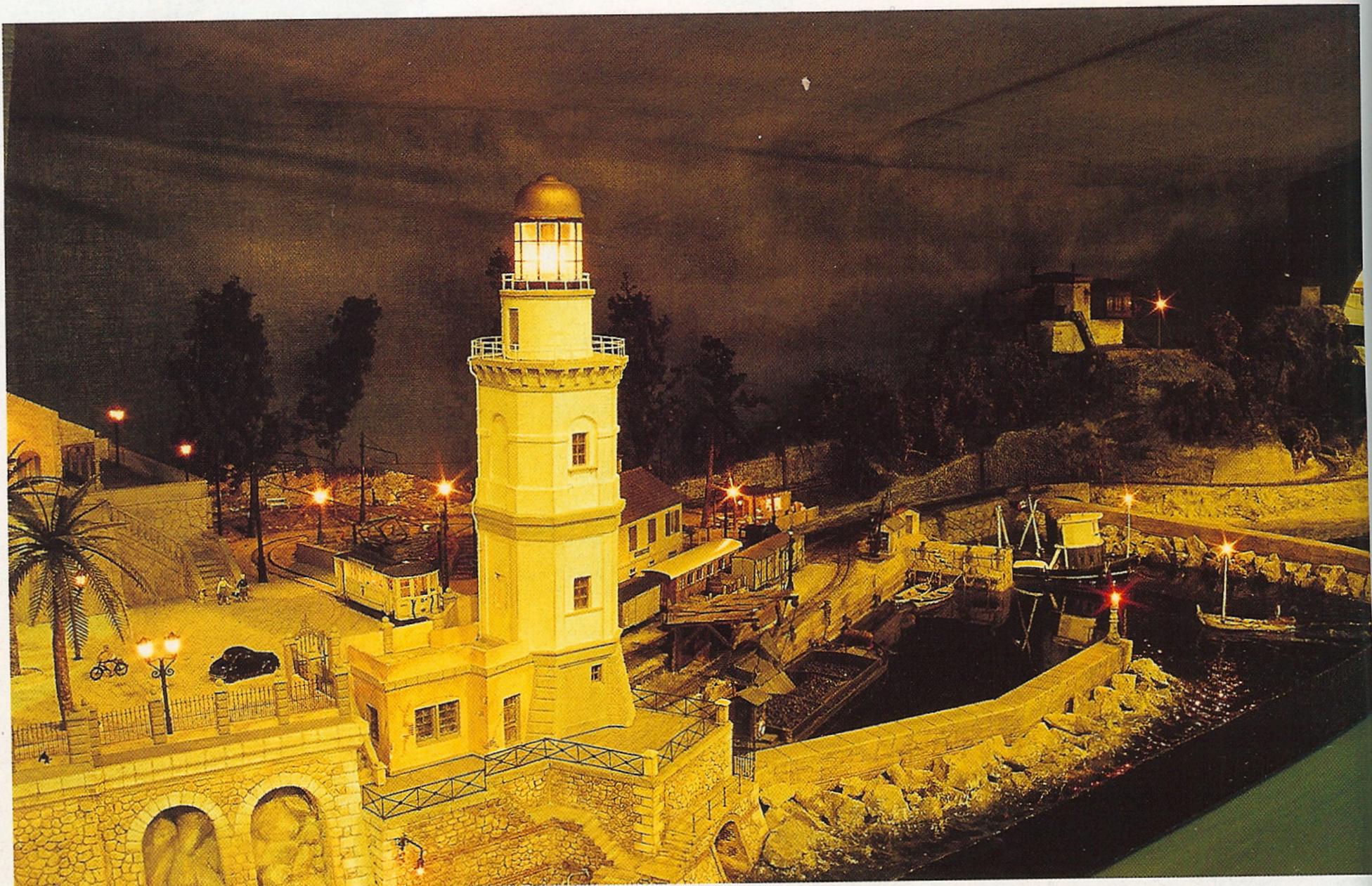


Foto 12: lo spettacolare effetto creato dalle luci e dal faro nel momento di piena notte.

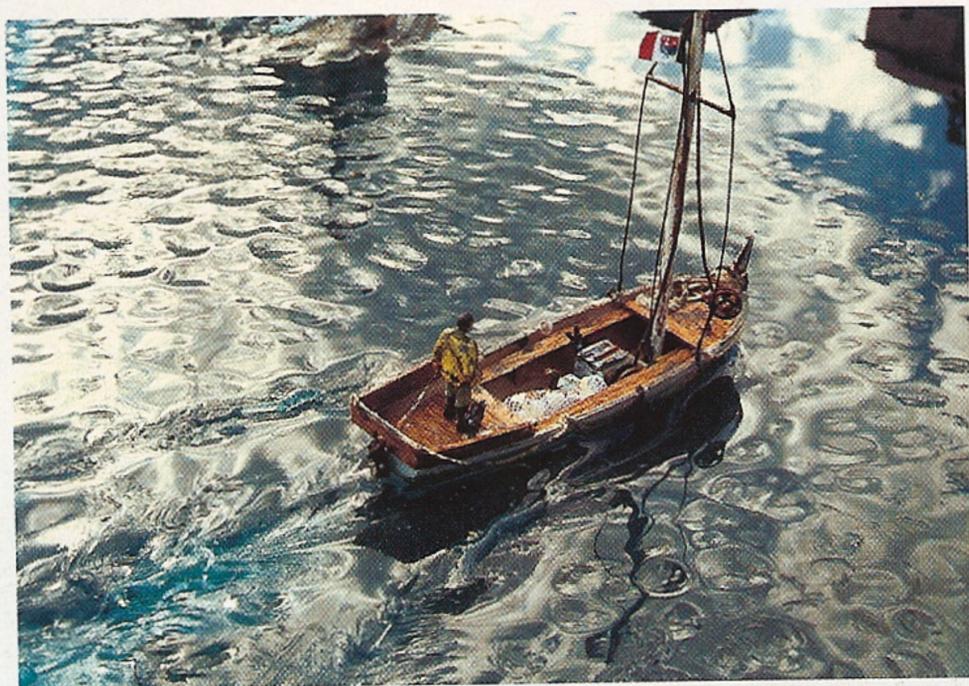


Foto 13: primo piano sulla barca di un pescatore al rientro da una dura giornata di lavoro. Notare l'ottimo effetto dell'acqua e la cura di ogni particolare.

Foto 15 (pagina a destra): è il tramonto; tra un pò la luce del faro si accenderà per indicare la via ai naviganti. Realtà o modello!...

Foto 14: il plastico ed i suoi autori: da sinistra, Danilo Battistiol, Enrico Boniforti (autore anche delle foto) e Paolo Viganò, tutti di Arcamodellismo.



do per il centro dello specchio d'acqua, avrebbe costituito una evidente stonatura. Pensa e ripensa ad una logica soluzione, ecco trovata la risposta: una lunga diga foranea estraibile che copre bene il tutto. Sulla vegetazione non è il caso di dilungarsi, essendo realizzata, palme a parte, secondo i soliti metodi ampiamente noti, sulla base di arbusti veri infoltiti di adatti fiocchi sintetici. Ma non è tutto. Invogliati dalla presenza del faro abbiamo infatti corredato il plastico con un impianto di illuminazione "giorno e notte" del tipo, per meglio intenderci, adottato per i presepi natalizi. L'apparecchio elettronico, opera dell'amico Beppe Zampedri, genera quattro fasi e cioè l'alba, il giorno, il tramonto e la notte che si inseguono ciclicamente. Durante il giorno, di tre minuti, non vi è nulla di illuminato e la teleferica funziona, poi arriva il tramonto: la diminuzione progressiva della luce fa sì che ad un certo punto un relais, comandato da una fotocellula tarata, attivi l'illuminazione pubblica, la luce del tram e quella del faro che comincia a diffondere il suo fascio luminoso. A fase di oscuramento completata, la teleferica si ferma. Dopo altre tre minuti inizia l'alba e a luce ambiente quasi completa la fotocellula spegne tutte le luci e il ciclo ricomincia. Per aumentare l'effetto visivo, davvero notevole, l'intero plastico è racchiuso in una specie di contenitore avvolgente che fa anche da sfondo. Certamente in una stanza buia il risultato è migliore, ma alle mostre non possiamo certo oscurare i locali per questo, dove sicuramente gli altri espositori saprebbero come far valere le loro giuste ragioni e noi, a casa, abbiamo anche dei famigliari che ci aspettano... ■

