



Panoramica del plastico, che permette di apprezzarne le limitate dimensioni e lo sviluppo in altezza. Un altro suo pregio è la semplicità delle tecniche costruttive, che ha permesso di realizzarlo in tempi brevi e a costi contenuti.

Emilio Trombetta

privilegiando semplicità e movimento

un plastico veloce

Costruito in pochi mesi con tecniche e materiali alla portata di tutti, questo compatto impianto di ambientazione tedesca permette la circolazione di molti treni su un unico percorso ad anello.

Dopo aver costruito un grande plastico casalingo, i cui scopi principali erano il gioco e la possibilità di manovrare numerosi treni (articolo su **IT 150**), mi sono accinto alla costruzione di un plastico trasportabile, con l'intento specifico di catturare l'attenzione dell'osservatore con il movimento continuo di molti treni diversi. Un altro scopo, non meno importante, era di dimostrare come un plastico a mio avviso decoroso, attraente e d'effetto, possa essere realizzato con tecniche semplici e materiali

economici, quindi in poco tempo e con costi relativamente contenuti. La costruzione del plastico, completamente finito, ha richiesto solo cinque mesi di lavoro (non continuativo) e, a parte il materiale rotabile e gli edifici, è costata poco più di un milione di lire.

L'occasione di realizzare questo progetto è stata la mostra dell'Arcamodellismo di Torino (gruppo al quale appartengo da anni), che si svolge annualmente grazie alla continua e vivace attività dei soci. Il plastico è stato infine

esposto alla Hobby Model Expo di Novegno, a fine settembre di quest'anno, dove ha attirato l'attenzione di migliaia di visitatori.

La scelta del tracciato

La mia intenzione era di creare, nel più ristretto spazio possibile, il più lungo e aggrovigliato circuito ad anello, da sezionare in blocchi atti alla circolazione automatica dei treni. Pertanto ho progettato un tracciato imperniato su due cop-

pie di cerchi concentrici, sviluppandolo per quanto possibile in altezza.

La linea ha un unico binario e un'unica stazione, e si svolge prevalentemente in galleria, lasciando alla vista dello spettatore cinque lunghi tratti allo scoperto, dei quali almeno uno è sempre percorso da un treno, di volta in volta diverso. Il raggio minimo di curva è di 40 cm. Ho diviso il circuito in sei sezioni, regolate dall'antico e collaudatissimo sistema di blocco automatico a relè (Roco), pilotati da contatti a reed, che permette la circolazione di cinque treni. Tutte le fermate avvengono in galleria, oltre a quella in stazione, in modo che i treni scompaiono all'interno dell'impianto, dopo avere percorso un tratto di linea visibile, per poi ricomparire da tutt'altra parte dopo lungo tempo. Nel frattempo l'attenzione dell'osservatore è attratta dal movimento degli altri convogli.

La costruzione

La struttura, il cui ingombro massimo è di soli 2,5x1,1 m con un'altezza di 60 cm, è robusta e atta al trasporto; l'intero plastico è munito di maniglie e di una copertura a sarcofago per ripararlo dai colpi. Il tutto ha una massa di poco più di 40 kg.

La posa del binario è ispirata anch'essa alla massima semplicità; inoltre l'esperienza mi ha suggerito di evitare di incollare il binario sulla massicciata, in quest'impianto destinato ad ambienti a forte escursione termica, per evitare imbarcamenti. Il binario flessibile è avvitato direttamente sul piano di sostegno, costituito da legno compensato di pioppo da 6 mm di spessore ricoperto di segatura colorata a imitazione della massicciata. Nell'intero impianto ci sono solo tre scambi (con curve di piccolo raggio), che servono i binari della stazione.

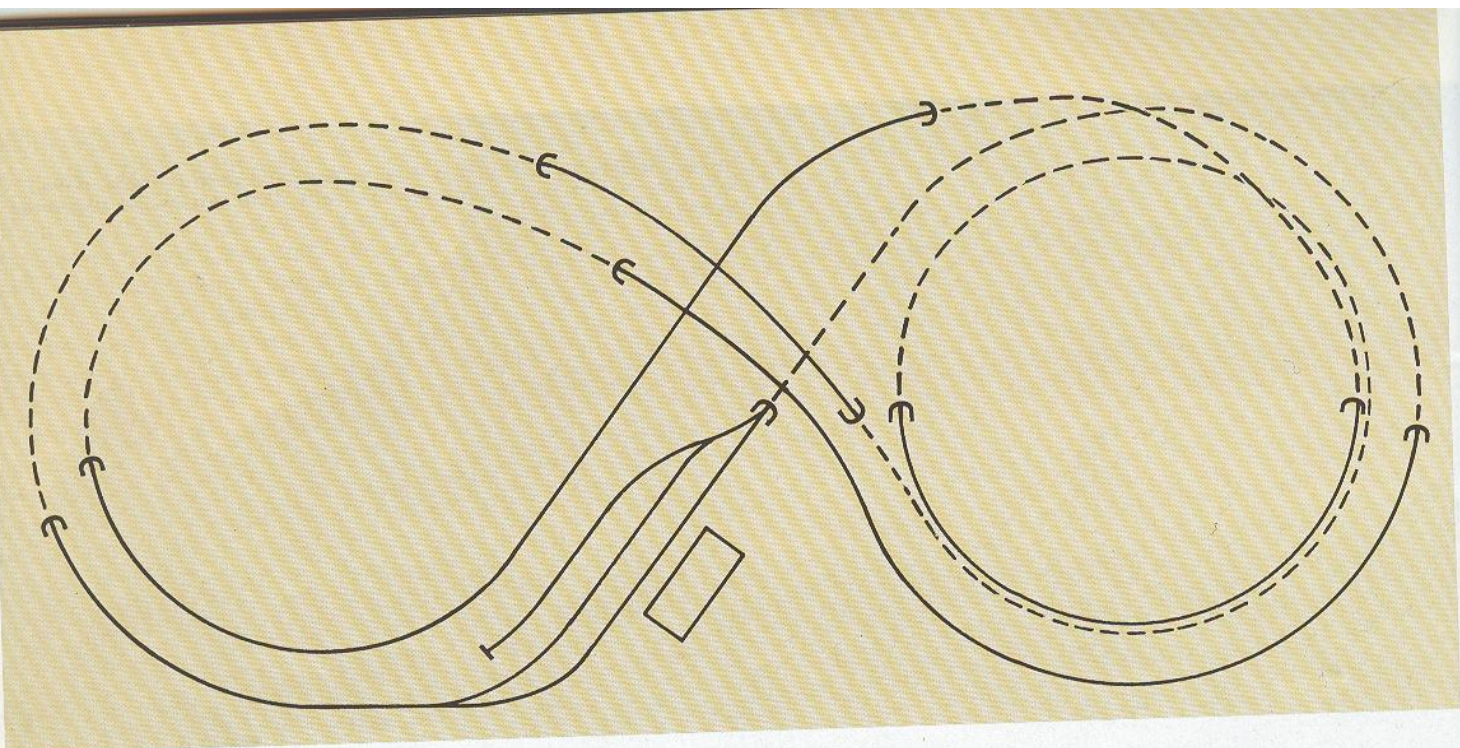
Il paesaggio è di ispirazione bavarese, che permette un'ampia scelta tra i prodotti in commercio, soprattutto per quanto riguarda i fabbricati, ma nulla vieterebbe un'ambientazione italiana; l'epoca sono gli anni sessanta, per permettere una veritiera circolazione di treni sia Diesel sia a vapore. La cittadina medievale, che occupa tutta la collina di sinistra del plastico, è interamente costituita da materiale commerciale non modificato (cassette Falter e cattedrale Vollmer) ed essendo rifinita in ogni più piccolo particolare conferisce un'aria "romantica" a tutto l'impianto.

I rilievi montuosi sono costruiti nel più classico dei modi: intelaiatura di listelli di legno, rete metallica per zanza-



Punto nevralgico dell'impianto è la vallata nella zona centrale, dove i binari si incrociano su quattro diversi livelli, dalla stazioncina al grande viadotto in muratura.



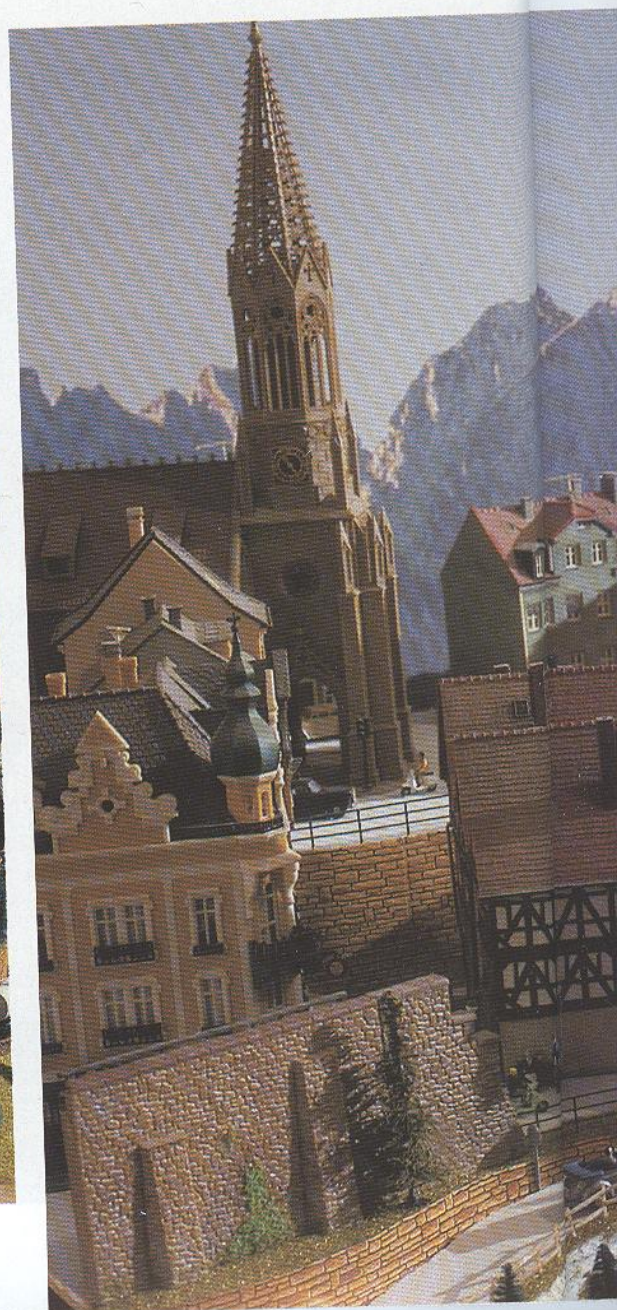


qui sotto e a lato
Questi tratti di ferrovia di montagna allo scoperto, su diversi livelli, manifestano il carattere di spettacolarità del movimento che si è voluto dare a quest'impianto, pur costituito da un'unica linea e pressochè privo di scambi.

Un altro polo di attrazione visiva è la cittadina arroccata sulla montagna di sinistra, interamente realizzata con edifici in scatola di montaggio di normale produzione commerciale.

nella pagina opposta
Particolare di una strada del borgo, la cui quiete è turbata solo dai due motociclisti (di aspetto forse un po' troppo "moderno" per l'ambientazione scelta).

(tutte foto Trombetta)





riere, carta da pacco imbevuta di colla vinilica, erbetta (Busch, fatta nevicare, sui rilievi spalmati di colla vinilica, da un vecchio barattolo di marmellata col coperchio bucherellato) e alberi del commercio (confezione economica Noch da 300 pezzi). Le rocce sono di stucco verniciato con colori acrilici. Il ponte ad archi (Faller), le testate delle gallerie (Busch), l'acciottolato (autoadesivo Faller), il fondale (Faller, alto 60 cm, incollato su un foglio di legno compensato da 3 mm di spessore) e gli altri particolari si trovano nei cataloghi delle principali case costruttrici di accessori. Le persone sono della ditta catalana Aneste, di metallo, ben fatte e a buon mercato; le ho trovate da AMAR il Treno, a Torino.

Dopo l'esposizione a Novegro il mio plastico è stato in mostra a Torino dal 28 ottobre al 5 novembre presso il circolo Arcamodellismo, in via Assarotti 6. □

