



di ambientazione cittadina

diorama in Bellavista

Paolo Viganò

Concepito allo scopo di fare da cornice a una collezione di modelli tranviari, questo piccolo impianto permette anche un limitato esercizio ed è arricchito da un gran numero di particolari di grande realismo.

Tra i vari lavori, spesso commissionati da amici modellisti, mi sono imbattuto mesi fa in una richiesta un po' particolare: costruire un diorama sul quale esporre una collezione di tram, inserendovi anche uno scorcio ferroviario. Stretto e lungo, l'impianto doveva trovare posto su uno scaffale ed essere funzionante per fungere da "vetrina operativa" per i modelli. È nata così l'idea e poi la realizzazione, che porta il nome di "Bellavista", caro all'amico a cui è dedicata.

Il progetto

Un compito non facile: in uno spazio di 190x34 cm dovevano trovare posto ben sette elettromotrici tranviarie e alcuni mezzi motori ferroviari, tra cui uno a scartamento metrico, il tutto naturalmente in un contesto il più possibile realistico, ambientato fra gli anni quaranta e cinquanta. Per evitare un irrealistico affollamento di rotabili ho diviso il

diorama in due parti, una prettamente tranviaria e una ferroviaria, separate visivamente da un fabbricato di stazione posto trasversalmente al lato più lungo. Per una migliore trasportabilità l'opera è divisibile in due sezioni, lunghe 135 cm quella tranviaria e 55 cm quella ferroviaria; il montaggio è facilitato da innesti con spine di legno e bulloncini, mentre le connessioni elettriche sono affidate ad appositi morsetti.

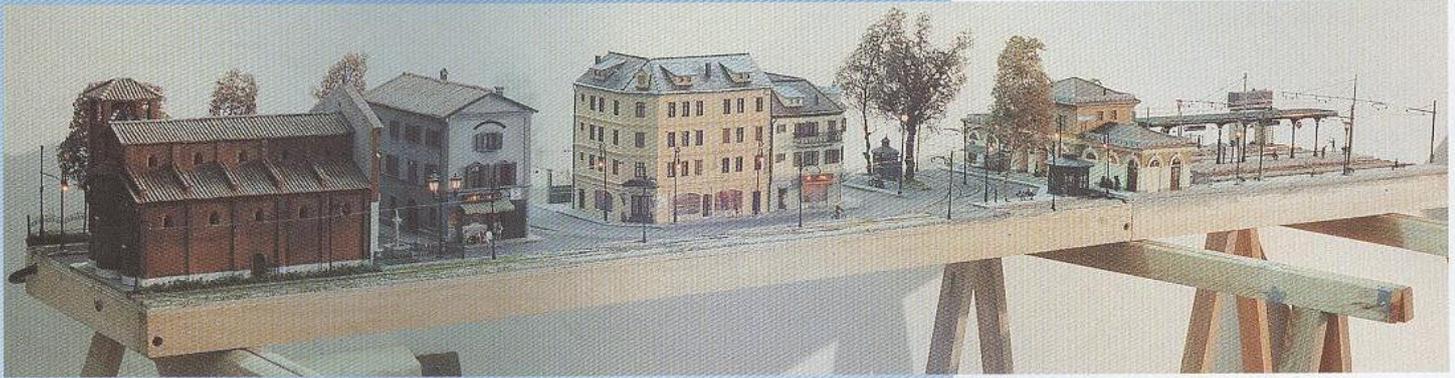
Il settore tranviario riproduce un ambiente cittadino (i vari edifici fungono da separatori scenici e impediscono di vedere tutti i rotabili tranviari in un sol

colpo) e consta di una linea principale in sede protetta, da cui si separano tre diramazioni e un tronchino. Uno dei binari, a sua volta, si sdoppia presso il viale della stazione ferroviaria mentre all'estremità opposta corre di fianco alla chiesa, sempre in sede protetta.

Tutti i binari sono elettricamente funzionanti e dotati di sezionamenti protetti da diodi nella loro parte terminale; sono alimentati da una centralina esterna al diorama, collegata con un cavo multipolare, che permette il movimento singolo di ogni elettromotrice posta inizialmente su ogni estremità di binario. Gli scambi sono tallonabili e mantengono la posizione impostata dal passaggio della motrice, che deve quindi essere riportata nel medesimo punto da cui è partita prima di poter dare via libera a un altro rotabile. Tutto ciò è conseguenza della scelta progettuale che privilegia la semplicità di comando (nessun automatismo) pur mantenendo la possibilità di movimento di ogni singolo mezzo.

in alto
Panoramica del diorama visto dall'estremità della stazione e (nella foto piccola) dal lato della chiesa, con il suggestivo effetto dell'illuminazione.

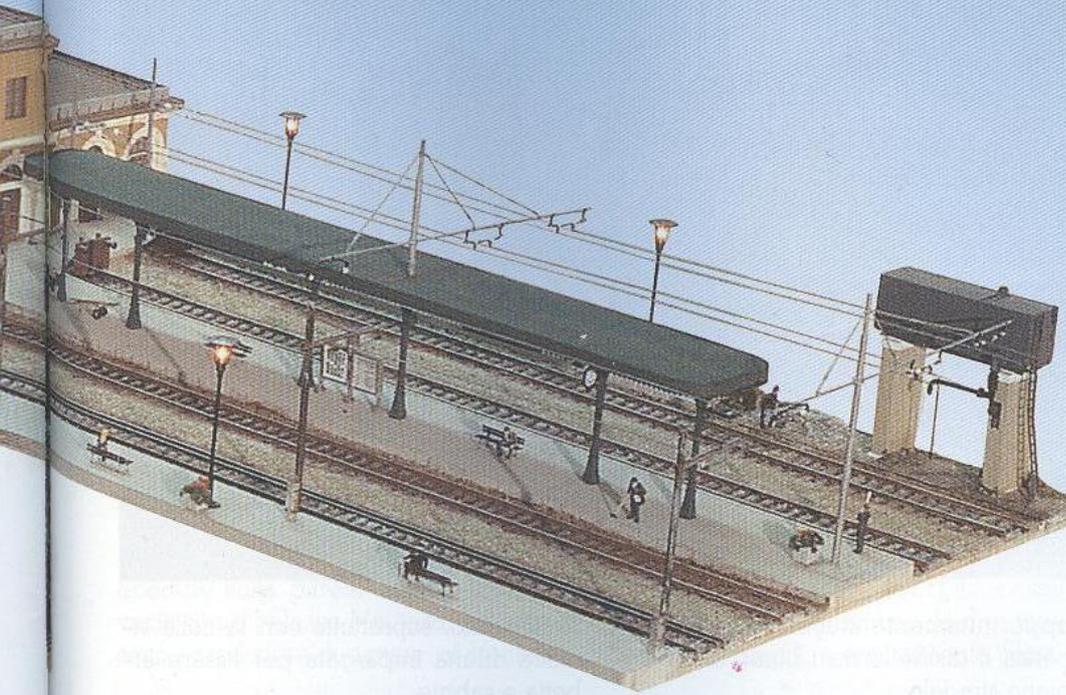
nella pagina opposta
Tramonto sulla piazza della stazione, caratterizzata dagli alberi di alto fusto rielaborati con rametti di teloxis aristata innestati nel tronco irrobustito con pasta per modellare e colla vinilica.



La sezione ferroviaria è costituita da una piccola stazione di testa con quattro binari, di cui uno a doppio scartamento (H0 e H0m), per rappresentare l'innesto in stazione di una ferrovia secondaria in concessione. Anche in questa sezione è possibile compiere brevi movimenti alternativi su ogni binario.

L'esecuzione

La base del diorama è composta da due telai realizzati con listelli di legno 5x2 cm (per il perimetro e i traversi) e da due tavole di legno multistrato da 6 mm di spessore (per il piano d'appoggio). Nella parte cittadina, sopra la prima è stata aggiunta una seconda tavola di 3 mm di spessore; scavata in corrispondenza del tracciato dei binari e





Piazzetta triangolare antistante la chiesa, con la stretta curva e controcurva della linea tranviaria e il lampione a tre bracci acceso, messo in evidenza dalla luce del tramonto.

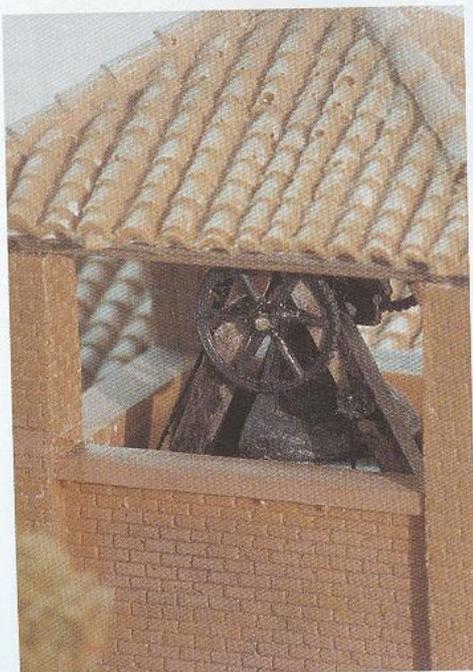
*qui sotto
Spettacolare riproduzione della chiesa romanica (XII secolo), accanto a cui un'elettromotrice tranviaria sta transitando sotto la palificazione Alphamodell, e particolare della torre campanaria elaborata con l'aggiunta della campana.*

opportunamente stuccata, essa compensa il dislivello fra i binari stessi e il piano stradale.

Nei tratti in sede protetta le traverse dei binari tranviari sono state coperte con sabbia fine ed erba sintetica, facendo molta attenzione agli aghi degli scambi per non comprometterne il fun-

zionamento, soprattutto con la colla vinilica diluita impiegata per fissare erbetta e sabbie.

Il materiale d'armamento proviene dal vecchio assortimento Fleischmann, che oltre a un'affidabilità a tutta prova offriva scambi con stretto raggio di curvatura sulle deviate, molto adatto alle linee tran-



viarie. Con la semplice eliminazione della molletta di ritenuta degli aghi, gli scambi sono stati resi tallonabili.

La città

Per rappresentare una realistica porzione di città pur in uno spazio così ridotto, ho cercato di ricreare configurazioni tipiche degli anni nei quali il diorama è ambientato, tenendo conto che la località – di fantasia – doveva rigorosamente essere italiana! È stata così inserita una chiesa romanica (Minitalia), completamente ricolorata e rielaborata, soprattutto nella torre campanaria, dove ho aggiunto la campana e il relativo telaio di supporto (prodotti per modellismo navale statico). Il sagrato triangolare è delimitato dalle classiche catenelle fissate a blocchi di pietra (parte superiore di stuzzicadenti sagomati) ed è illuminato da un lampione a tre luci (Brawa), mentre al centro spicca una fontana monumentale.

Attraversata la stretta via percorsa da un binario tranviario, di fronte alla chiesa troviamo il caratteristico "Bar-Tabacchi" tipicamente italiano, completamente autocostruito praticando le necessarie aperture sulla parete liscia e altrimenti vuota di un palazzo Minitalia. Gli interni sono riprodotti su due piani: al pianterre-



Particolare della vetrina del bar-tabaccheria, con l'insegna luminosa funzionante.

in basso

Elettromotrice tranviaria diretta verso la stazione, nel tratto di linea in sede protetta, davanti ai due edifici d'angolo.

no si trovano il bancone con gli scaffali e le mensole, le cassette di bottiglie e alcuni tavoli; al primo piano, con accesso da scala interna realmente visibile, hanno trovato posto la saletta con i tipici tavolini di metallo (semplici puntine da disegno), la stufa, gli arredi, e naturalmente il lam-

padario a boccia per illuminare l'ambiente. All'esterno non manca l'insegna luminosa, funzionante (Il Treno).

Al di là della via più larga troviamo un quartiere composto da due edifici ad angolo (Pola), uno a tre e uno a due piani, completamente ricolorati e rivisitati con la creazione di nuovi interni dei negozi, l'aggiunta di persiane (a scomparsa ed esterne), l'aggiunta di un balcone, la messa in opera delle solite insegne luminose; in pratica l'origine tedesca non si riconosce più! Il quartiere è completato





da un cortile interno ai fabbricati, chiuso da un cancello di metallo fotoinciso (Il Treno) e da un'aiuola alberata.

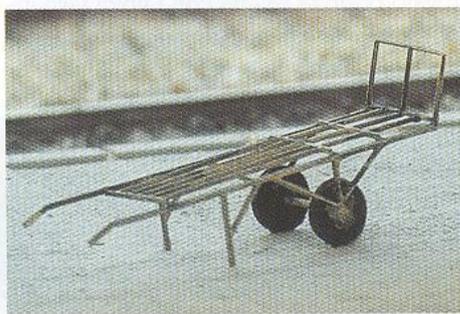
Oltrepassato il corso a doppia carreggiata siamo già sul viale della stazione, alberato con piante autocostruite, dove spiccano la sede protetta tranviaria a doppio binario, il marciapiede con la fermata del capolinea e una splendida edicola (Uteca) alla quale sono stati aggiunti gli interni con il bancone e perfino... i giornali! Non manca nemmeno il tipico Vespasiano in stile Liberty (Vollmer), completo di interni con orinatoio; sul lato sinistro rispetto all'ingresso della stazione, si trova il bellissimo deposito biciclette in fotoincisione, montato e verniciato, con le relative bici appese, come in uso all'epoca (Uteca).



in questa pagina
Rassegna di alcuni dei numerosissimi dettagli che accrescono il realismo di questo impianto: da sinistra a destra e dall'alto in basso, vetrina della panetteria, sovrastata da un finissimo balcone di metallo fotoinciso; cancello metallico del cortile fra i due palazzi; portone del palazzo d'angolo più grande; carrello portabagagli, di metallo fotoinciso, sul marciapiede della stazione; edicola e fontanella vicino al capolinea tranviario della stazione; Vespasiano di produzione commerciale (Vollmer), elaborato e ridipinto in colore metallico.

La stazione

Il fabbricato utilizzato come base è la bella riproduzione, di resina, della stazione di Genova Pra, anch'essa di produzione Uteca: piuttosto spartana come scatola di montaggio, è stata completamente modificata e dotata di interni (non presenti nel modello d'origine): troviamo così uno splendido androne di accesso, la sala d'attesa, l'ufficio del capostazione col banco ACEI e la biglietteria, completa di banco, sportello, macchine emittitrici e... bigliettaio; il tutto è illuminato con lampade opaline a boccia e totalmente ricolorato con pitture murali nei tipici colori dell'epoca. L'installazione dei serramenti di metallo fotoinciso, ricchi di particolari come al





Deposito di biciclette (Uteca) collocato lungo l'ala sinistra del fabbricato di stazione, dal lato della strada.

qui a lato
Vista d'infila del diorama dalla parte della stazione, che nel suo piccolo fascio di binari riunisce una bella varietà di scartamenti e sistemi di elettrificazione.

(tutte foto E. Trombetta)

vero (opzionali nella scatola di montaggio), ha dato il tocco finale all'edificio.

La zona dei binari è servita nella banchina centrale da un'imponente tettoia metallica (Uteca) e arricchita da altri particolari in fotoincisione, tra i quali graziose panchine e carrelli portabagagli di estrema finezza. Il binario più esterno è elettrificato con l'inconfondibile linea aerea bifilare trifase (palificazione Il Treno, opportunamente adattata); accanto ad esso si trovano una banchina con giardinetto e fontanelle e una zona di rifornimento d'acqua per locomotive a vapore e trifasi, con relativo serbatoio e tubo di carico (Uteca). Il binario in primo piano è a doppio scartamento HO/HOm (Tillig) ed è elettrificato con pali di legno e mensole di metallo (Sommerfeldt, riproducenti quelli della ferrovia Furka-Oberalp). La banchina di accesso possiede un suo cancello che la rende indipendente dagli altri binari, riproducendo così la separazione fra gli impianti FS e quelli della linea in concessione.

Il diorama è arricchito da numerosi personaggi (Preiser), anch'essi rielaborati e ridipinti, che rendono la vita di questa immaginaria cittadina il più possibile vicina alla realtà. □

