



L'Arcadeposito!

Testo Enrico Balteri | Foto Benedetto Sabatini

Un diorama operativo su due pannelli non è una novità. L'idea del deposito però consente un ottimo realismo di insieme, ampie possibilità di divertimento operativo e tutto ciò in uno spazio limitato, che può essere pure la sommità di un mobile o di un pensile. Ecco una interpretazione riuscitissima da parte di uno dei soci del famoso club Arcamodellismo di Torino.

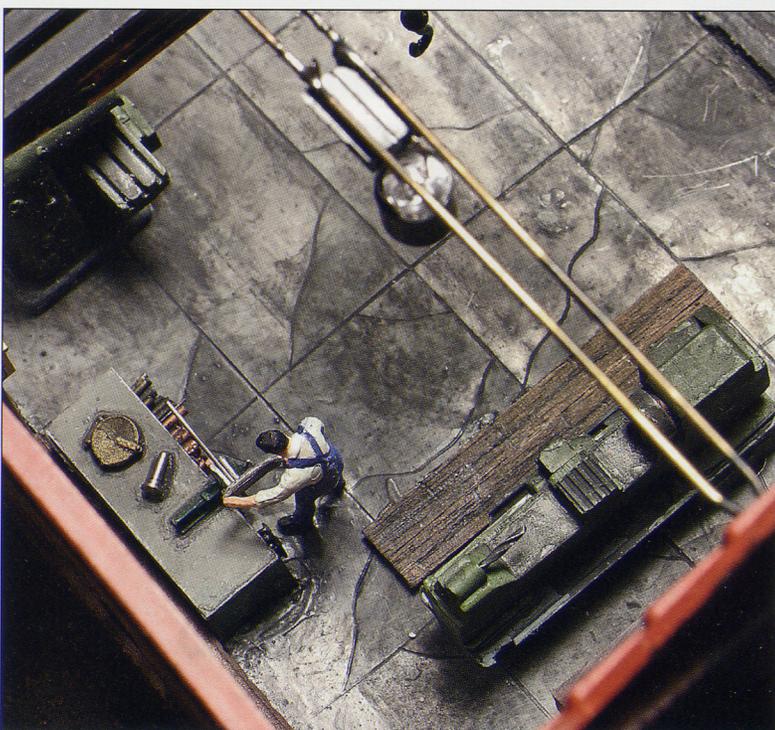
Nella pagina a fianco: vista dal tetto della rimessa dell'impianto. Le dimensioni sono rettangolari, con minima profondità. Nonostante ciò il realismo di insieme è notevole, grazie alla posa del binario curata, all'invecchiamento delle rotaie e del pietrisco (che mascherano bene il profilo 25 delle rotaie).

Le ferrovie riprodotte nei nostri plastici non potranno mai essere del tutto realistiche; persino il più stretto raggio di curvatura di un raccordo industriale risulta improponibile negli spazi di cui disponiamo, anche utilizzando le scale modellistiche più piccole.

È una storia già scritta: per ambientare la nostra ferrovia, in lotta con lo spazio tiranno, ci si ritrova sempre in bilico fra scelte opposte: un diorama statico, dove prevale la riproduzione fedele della realtà, oppure un plastico dinamico, dove curve strette e un eccessivo affollamento di binari sono in genere il prezzo da pagare per vedere muovere i treni di composizione appagante.

Fra gli ambienti ferroviari più caratteristici ai quali il fermmodellista può ambire, come il deposito, la piena linea, la stazione e lo scalo merci, sicuramente quello in cui si concentra la maggiore attività ferroviaria è il deposito, specialmente quando la trazione a vapore richiedeva complesse operazioni di manutenzione da effettuare sulle locomotive. Il diorama operativo di un deposito locomotive si presta a soddisfare l'esigenza di una ricostruzione credibile della realtà ferroviaria in uno spazio non esagerato, pur permettendo di simulare l'attività che lo caratterizza, con la possibilità di effettuare sui mezzi di trazione tutte le operazioni necessarie al loro esercizio, manutenzione al loro rientro, preparazione al turno successivo.

In alto: interno delle officine. Il superdettaglio dell'interno si può intravedere dagli ingressi frontali. Ma per apprezzarlo al meglio, bisogna rimuovere il tetto della rimessa! Al centro e a lato: altre inquadrature dell'interno della rimessa, con le macchine utensili, gli operai addetti alle lavorazioni, il pavimento logoro e ben invecchiato. Le barre in ottone sostengono e conducono la corrente per le plafoniere, funzionanti con microlampade.





In alto: il frontale della rimessa costruita su base di un kit Pola da tempo in catalogo (oggi la produzione Pola H0 viene ripresa, un po' per volta, dalla Falter, nuova proprietaria del marchio).

A lato: un elevato numero di dettagli contribuisce a accrescere il senso di realismo dell'impianto, perché fornisce all'osservatore più occasioni di soffermarsi con lo sguardo. Qui il nonno, probabilmente un ex ferroviere, accompagna i nipoti ad ammirare le locomotive che entrano in deposito.



Il mio Deposito

Il mio "Deposito" risale all'epoca nella quale il vapore era ancora una presenza fondata

mentale nel parco trazione delle nostre ferrovie. Nel tempo è stato necessario provvedere ad installare una pompa di riforni-

mento del gasolio per le prime automotrici a motore termico e la linea aerea a corrente continua per il binario d'ingresso (la tratta è stata elettrificata e una locomotiva elettrica deve essere ospitata saltuariamente); restano tuttavia in uso tutte le strutture tipiche e necessarie alla gestione dei mezzi a vapore. Il Deposito si trova ai limiti della pianura, verso le colline, e la vicina stazione, di capolinea, è un rinomato centro termale. Talvolta vi arrivano convogli speciali e importanti, al traino di potenti locomotive che devono poter essere accudite. Ciò spiega perché la piattaforma girevole, che è sicuramente l'elemento più caratteristico e scenografico di ogni deposito, è di grandi dimensioni, non usuali per un impianto così piccolo,

In basso: evviva il vapore, ed evviva anche il progresso! Qui il progresso è rappresentato dai pali della catenaria e dall'automotrice ALn 556 Breda, fresca di ricostruzione post-bellica.





In alto: complessivo dell'impianto del deposito locomotive. Al centro: un altro spunto per diversificare e creare centri di attenzione. Ecco i lavori di risanamento della sede dopo l'allagamento della tina della piattaforma girevole. In basso: a fianco della rimessa sono presenti alcuni binari per la sosta del materiale a trazione elettrica e per le automotrici.

con il ponte lungo 21 metri. La piattaforma grande viene usata anche per smistare i vagoni carichi di carbone, manovrati da una piccola locotender di costruzione tedesca su un binario idoneo, dove possono essere scaricati, per ricostituire le riserve del deposito. Carrellini a mano, su rotaie a scartamento ridotto, permettono poi di por-

tare il carbone alla torre di caricamento. Date le piccole dimensioni dell'impianto, poche centinaia di metri (al vero!), la piattaforma è posta ad una sua estremità. Tale configurazione consente di concentrare gli impianti nel minimo spazio consentito: ai quattro binari serviti sono contrapposti tronchini di sicurezza. Il muro di sostegno



| La lista della spesa |

I prodotti commerciali usati per questo diorama operativo sono di diversa provenienza. Qui una lista delle parti principali, alcune fuori commercio, oggi disponibili da altri produttori

Materiale d'armamento e accessori

Binari, scambi, motori Peco
 Paraurti Roco
 Motore lento segnale ad ala Fulgurex
 Linea aerea Il Treno
 Colonna idraulica AR-PO e GT modelli
 Torre caricamento carbone Vollmer
 Macachi MFAL
 Piattaforma girevole motore Canon
 riduttore Crouzet
 Centralina digitale Roco

Alberi
 Muri
 Erba e pietrisco
 Acqua
 Rimessa
 Torre serbatoio
 Uffici e pompa nafta
 Deposito attrezzi
 Staccionata FS
 Personaggi
 Biciclette

FIAT 500
 FIAT 1100R

Paesaggio
 Busch, Noch, Woodland
 Merkur, Faller
 Busch, Faller
 Woodland
 resina Woodland Scenics
 Pola (due accoppiate)
 Jouef
 MKD
 Rivarossi
 Rivarossi
 Preiser, Dorf
 Merit

Autovetture

Bush
 Brekina





In alto: il cancello è in fotoincisione passante. E' l'accesso stradale al Deposito Locomotive, posto sul bordo del diorama operativo.

Nella pagina opposta, in alto: dettagli del deposito di carbone con i carrellini e il binarinetto a scartamento Decauville.

A destra: lampione in stile coerente con l'epoca.

Al centro: il rifornitore di gasolio.

In basso: panoramica dell'estremità sinistra dell'impianto, quella con la rimessa.

In basso: l'impianto sollevamento e ribaltamento del carbone, per rifornire i tender delle locomotive.

del terrapieno della strada chiude il deposito. La pulizia del forno delle locomotive dalle scorie può essere effettuata davanti alla rimessa, dove una fossa di visita (attenzione alle fondamenta) lo permette. Il "ceneraccio" tolto dalla camera a fumo forma mucchi che saranno portati via con i carri di servizio. La locomotiva si avvia verso la piattaforma per la giratura, per poi portarsi sul binario servito dalla torre di caricamento del carbone e dalla colonna idraulica per i rifornimenti, terminati i quali può essere ricoverata nella rimessa. Una piccola locomotender da manovra è assegnata stabilmente al Deposito, mentre con un po' di fortuna, certi giorni si possono vedere potenti macchine per treni merci oppure le veloci locomotive dei treni passeggeri. Talvolta, il servizio merci è affidato a una locomotiva elettrica. Un servizio passeggeri locale è svolto da una automotrice Diesel, che qui giunge per il rifornimento e per le normali operazioni di manutenzione.

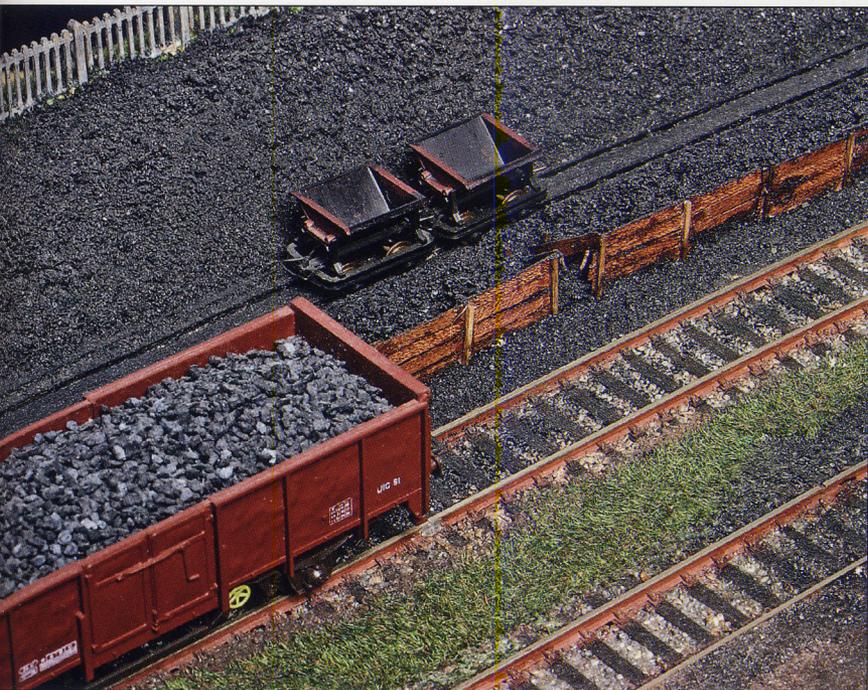
I due binari all'interno della rimessa, originariamente uguali, hanno oggi lunghezza diversa, perché accorciandone uno, è stata ricavata l'area per un'attrezzata officina. Sono presenti le principali macchine utensili -tornio, fresa, trapano, sega circolare, banchi con morsa- per poter lavorare metalli e legno e fronteggiare le operazioni indispensabili per l'efficienza delle locomotive. Una gru a ponte permette di movimentare pezzi pesanti, la fossa di visita consente di eseguire osservazioni accurate ed eventuali interven-

ti agli organi inferiori delle locomotive. Al termine di tutte le operazioni, le locomotive, controllate, pulite e lubrificate, iniziano lo stazionamento, "con la pressione in caldaia bassa se il servizio da prestare è ancora

lontano, con il regolatore chiuso, la leva in centro, il freno del tender serrato a fondo e i rubinetti di scarico aperti".

La normale attività nel Deposito prevede inoltre l'arrivo e lo stazionamento di alcuni carri mer-

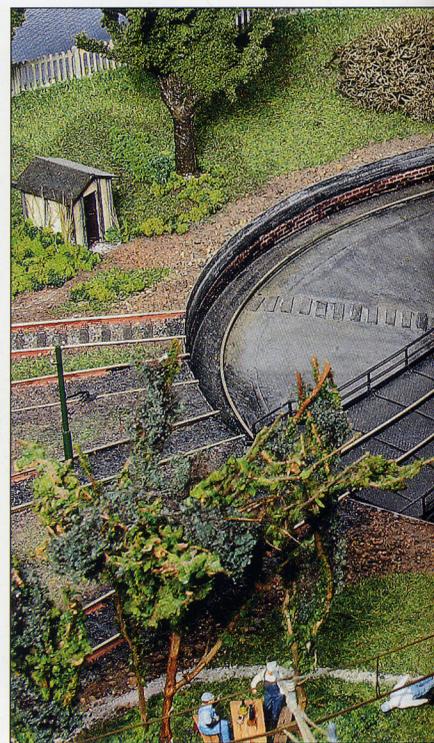




ci, necessari per le operazioni di rifornimento del carbone, per il trasporto e lo smaltimento di cenere e scorie, per il rifornimento del serbatoio che alimenta la pompa della nafta, per il trasporto acqua, per la fornitura dei lubrificanti, dei ricambi, dei materiali di uso consumo e funzionamento del deposito.

Il diorama ha dimensioni contenute; è costituito da due pannelli con struttura in legno di cm 120 x 60 ciascuno, l'alimentazione dei treni può essere a scelta analogica oppure digitale. Inserendo uno spinotto nel quadro comandi si disabilitano gli alimentatori tradizionali e si abilita la centralina digitale. Naturalmente i due sistemi non pos-





sono essere usati contemporaneamente. Nel funzionamento analogico operano due alimentatori indipendenti a onda quadrata, con frequenza e durata dell'impulso variabili e tensione di picco di 17 Volt, per ottenere partenze graduali e velocità minime lente, uno per le rotaie e l'altro per la linea aerea, che è operativa. Tutti i binari sono sezionabili su tratti lunghi circa 40 cm, così da poter fermare una locomotiva praticamente in qualsiasi punto del tracciato e muoverne un'altra. La piattaforma girevole dispone di un'arcaica ma efficace programmazione a relè: un deviatore determina il senso di rotazione e, premendo il pulsante corrispondente al binario di uscita, essa ruota fino a raggiungerlo. L'alimentazione del ponte avviene dal binario sul quale il





ponte si affaccia; mentre la piattaforma ruota, l'alimentazione del ponte è comunque interdetta e si attiva, con un leggero ritardo, solo a fine rotazione. Il materiale d'armamento è Profilo 25, con i motori degli scambi posti ovviamente sottoplan-

cia. Lampioni, piattaforma e segnale ad ala sono autocostruiti. Il funzionamento digitale, predisposto per due postazioni di comando, è limitato alle sole rotaie, escludendo la linea aerea e gli scambi: tutti i binari devono essere attivati, poichè i sezionamenti risultano superflui; tuttavia, possono tornare utili, per esempio per evitare che una locomotiva priva di decoder, lasciata in vista, 'ronzi' oppure per cambiare i parametri di funzionamento ad una digitale. Tutte le alimentazioni elettriche, treni, lampioni, scambi,

servizi, sono disaccoppiate, utilizzando per ognuna alimentatori dotati di trasformatore proprio, per evitare interferenze sgradevoli. I trasformatori sono collocati in un box, dal quale escono solo cavi di bassa tensione che alimentano, senza pericoli, il pannello di controllo. La manutenzione del "Deposito" non è particolarmente impegnativa, anche se, per fortuna raramente, capita che succedano guai seri, come quella volta che la tina della piattaforma si è riempita d'acqua, perché la tubazione di scarico si era ostruita. Si è dovuto scavare proprio sotto il binario d'ingresso, dove le vibrazioni dei treni avevano fatto crollare il voltino di mattoni della condotta fognaria. Ci stanno ancora lavorando! ☘

In alto, da sinistra a destra: dettagli vari sparsi per l'impianto. Dai paraurti con respingenti, alla piattaforma girevole. Qui sopra una inquadratura ravvicinata dei lavori di ripristino del cunicolo come accennato nelle pagine precedenti.

In basso: la T3 di provenienza tedesca funge da tuttofare nell'impianto. Il serbatoio dell'acqua è un economico modello Jouef pesantemente rimangiato e invecchiato. L'effetto è notevole!

