



Tra le pagine di questa rivista spesso avrete trovato articoli e foto che rappresentavano "il sogno di una vita...". Nel mio caso questo sogno non solo si è realizzato, ma è stato possibile averlo sottomano tutto il giorno, anche durante le ore di lavoro, nel mio ufficio. L'amico Paolo Viganò, di cui avrete già letto in passato, realizzatore di questo mio sogno, vi illustrerà qui di seguito di che si tratta. Buon plastico!

Tarcisio Bax

UN DESIDERIO DIVENUTO REALTÀ

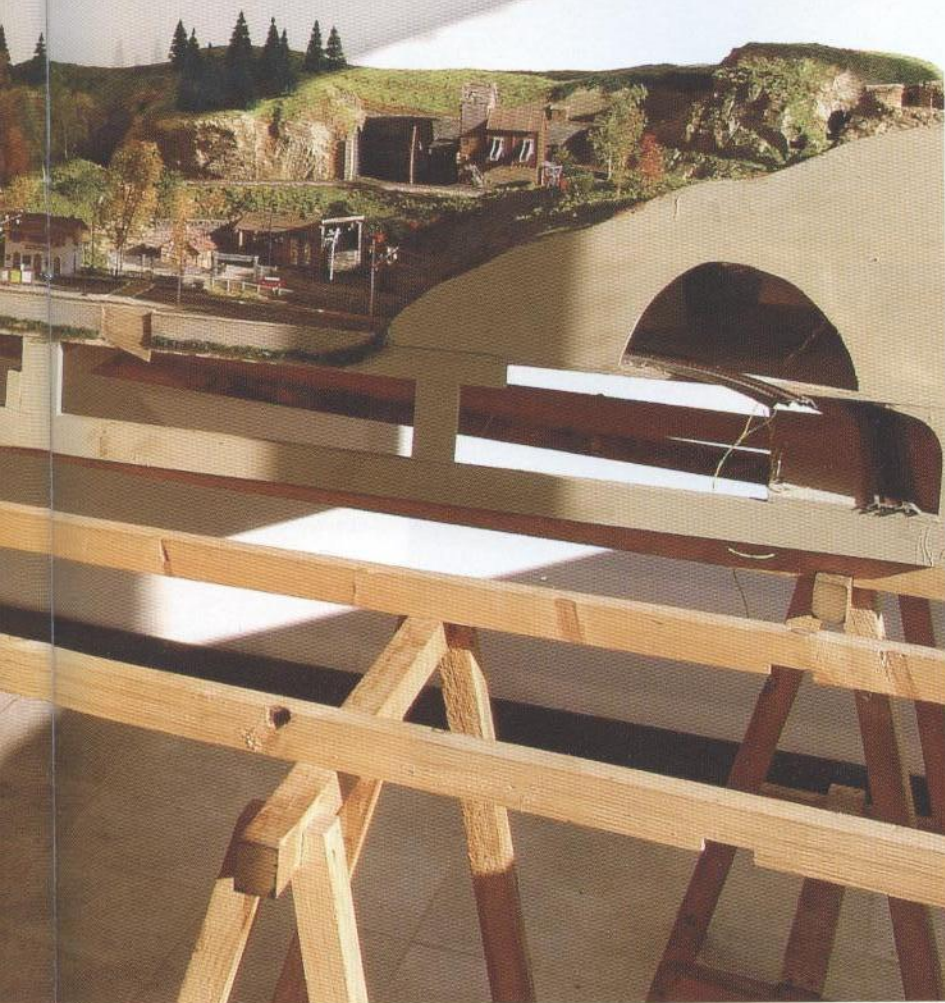
C'È UN PLASTICO NEL MIO UFFICIO!

Realizzare un sogno (altrui) a volte è facile. Gli ingredienti sono comuni: un poco di abilità tecnica, un pizzico d'esperienza, la giusta dose d'interpretazione dei desideri e... tanta passione. Il plastico che descrivo in queste pagine è composto da tre moduli: ciascuno misura 2x1 m, così che tutto l'impianto può essere comodamente trasportato a pannelli separati, rimontato alla bisogna ed eventualmente spostato in futuro.

IL TRACCIATO

La principale caratteristica è senz'altro la semplicità costruttiva, sia per non "appesantire" l'insieme sia per garantire nel tempo il buon funzionamento e la facilità degli interventi di manutenzione, conservando altresì tutte le possibilità di manovra (...e di gioco!). In primo piano sul lato rivolto all'osservatore è situata la stazione principale, munita di quattro binari racchiusi fra due gallerie

■ PAOLO VIGANÒ

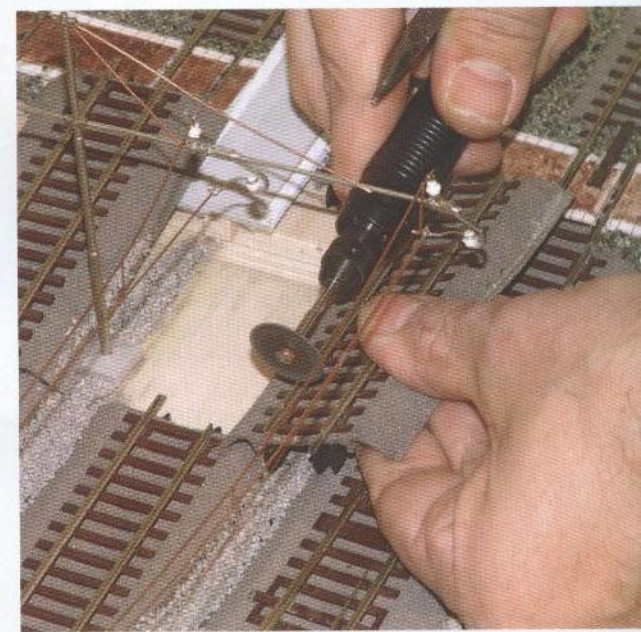


Montaggio dell'impianto nella sua sede definitiva.

oltre a un paio di tronchini originati dal primo binario: uno per lo scalo merci e l'altro con funzioni di raccordo per una segheria. Nella zona centrale del plastico – venti centimetri più in alto – si colloca una piccola stazione intermedia, con tre binari e un tronchino. Anche in questo caso i binari a vista sono compresi tra due gallerie: oltre a nascondere

in alto a destra

Particolare dell'applicazione degli spezzoni di binario sulle giunzioni del fascio di binari della stazione principale.



Uno scambio nascosto in galleria prima del passaggio a livello permette di riallacciarsi direttamente alla stazione principale (sul lato sinistro) oppure, grazie a una successiva deviazione sempre in galleria, di tornare alla stazione intermedia dalla direzione opposta a quella di partenza.

Completano il tracciato una diramazione della

Nella parte sinistra dell'impianto, il piccolo borgo di montagna raccolto attorno alla stazione capolinea della ferrovia secondaria.



linea che scende dalla stazione superiore – dopo il passaggio a livello – diretta a una miniera di carbone, una teleferica (Brawa) e una ferrovia industriale a scartamento H0e (Roco) collegata alla miniera.

Il funzionamento dell'intero impianto è affidato a tre alimentatori: durante la gestione manuale tutto è affidato all'operatore, ma è anche possibile il funzionamento automatico mediante contatti ad ancia (*reed*) posti lungo il binario e azionati da magnetini fissati sotto le locomotive. Così due treni possono alternarsi sullo stesso tracciato, l'uno in senso opposto all'altro, con incrocio nella stazione principale. I contatti comandano direttamente gli scambi predisponendo il giusto itinerario per ogni convoglio nonché l'inversione del senso di marcia, con temporizzatore della sosta a ogni transito in stazione. Un efficace dispositivo "Trenopendolo" prodotto da Bruno Marini (Magotren) è applicato alla linea secondaria: esso permette un "va' e vieni" completamente automatico di un terzo treno, con tempi di fermata regolabili (senza uso nè di magneti nè di *reed*) tra la stazione intermedia e quella superiore. La linea aerea (Sommerfeldt) è installata lungo l'intera linea principale, mentre quella secondaria verso monte viene esercita a trazione termica.

IL PAESAGGIO

Come da istruzioni del "committente", l'ambientazione è tutta rigorosamente italiana. Siccome il plastico non ha misure eccessive, ho limitato il più possibile la presenza di edifici per non congestionare troppo lo spazio disponibile, dando invece la preferenza a rilievi e prati che conferiscono maggior "respiro" all'insieme, oltre a creare una divisione più marcata tra una zona e l'altra. Pertanto si immagina che i centri abitati serviti dalle stazioni si trovino "fuori campo", tutti eccetto quello sul piano più elevato: un piccolo villaggio alpino con baite, chiesetta, rustici e anche villette più moderne; gli edifici sono di produzione Kibri, mentre la stazione – tipicamente italiana – è di Simphon Model.

La stazione intermedia si suppone collegata con il centro abitato (anch'esso non riprodotto) tramite una strada che attraversa la linea ferroviaria superiore con un passaggio a livello – Faller – "italianizzato" e funzionante, comandato da un relè collegato all'interruttore dello scambio precedente. Quando questo è disposto in direzione della stazione superiore, le sbarre del passaggio a livello si abbassano, altrimenti resta aperto al



Scorcio del passaggio a livello sulla linea secondaria non elettrificata, tra la galleria e la stazione di testa.

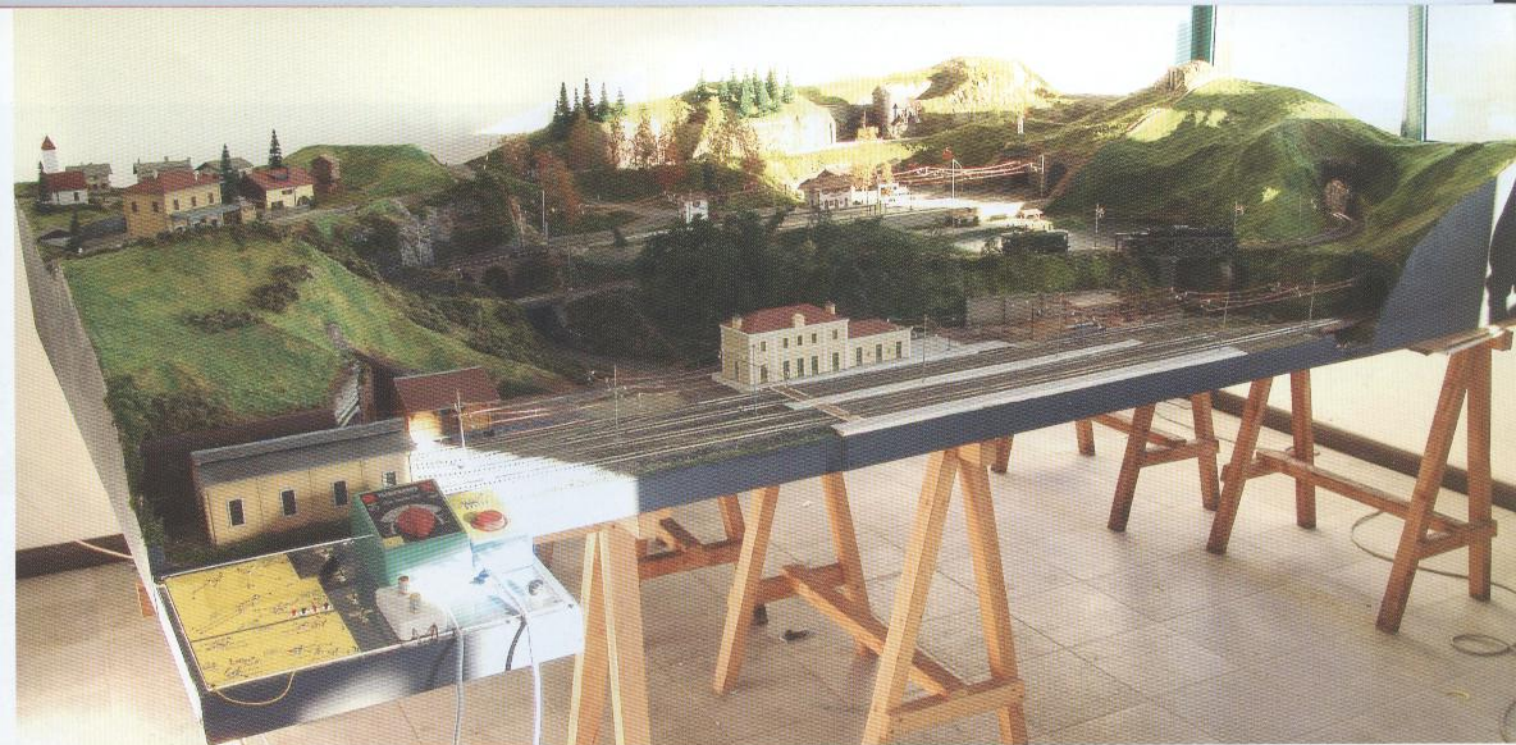


Impianto di carico del minerale, alimentato dalla linea a scartamento ridotto visibile in secondo piano.



Particolare della segheria, accanto ai binari della stazione principale.

traffico stradale. Questa stazione è collegata anche a una zona industriale, adibita allo stoccaggio di minerali estratti, a sua volta collegata a una teleferica che scende dalla miniera di carbone ubicata in alto a destra. La miniera è servita inoltre da una ferrovia a scartamento ridotto H0e (armamento Roco): dopo aver percorso un tratto a mezza costa e aver attraversato una galleria scavata nella roccia viva, il trenino trasporta il minerale estratto fino a un silo (Vollmer) dal quale poi è possibile caricare il carbone sui carri tramoggia in attesa sul ramo secondario della linea di montagna a scartamento ordinario. La stazione intermedia, battezzata Campochiaro (fabbricato Faller in edizione speciale), è anche turistica: nelle



Vista d'insieme dell'impianto.

Panoramica del plastico ormai completamente montato: si sta svolgendo una prima corsa di prova, con una locomotiva d'eccezione...

sue immediate vicinanze si trova infatti un grazioso laghetto con noleggio di imbarcazioni (l'acqua dell'invaso è ottenuta con una colata di resina epossidica a due componenti). Sul bordo del lago è presente la ferrovia che, proseguendo in discesa (40 mm/m) lungo il terrapieno e scavalcando la strada, si infila in una galleria prima di immettersi con una curva nella stazione principale (anche

questo è un fabbricato di produzione Faller). L'abitato non c'è, ma nelle immediate vicinanze è attiva una segheria (interamente autocostruita), posta a ridosso di un torrente originato dal lago, che una volta le forniva l'energia idraulica. Sul lato opposto della stazione si trovano un piccolo scalo merci e una rimessa a binario singolo (entrambi Simplon Model). Piante e pini, prati e rocce sono



realizzati con polveri e fibre commerciali (Busch, Heki...) e completano l'aspetto veritiero di questo piccolo ritaglio di mondo frutto della nostra fantasia. Particolarmente suggestiva si è rivelata la scelta di colori e tonalità autunnali, che in determinate condizioni di illuminazioni creano effetti veramente fiabeschi.

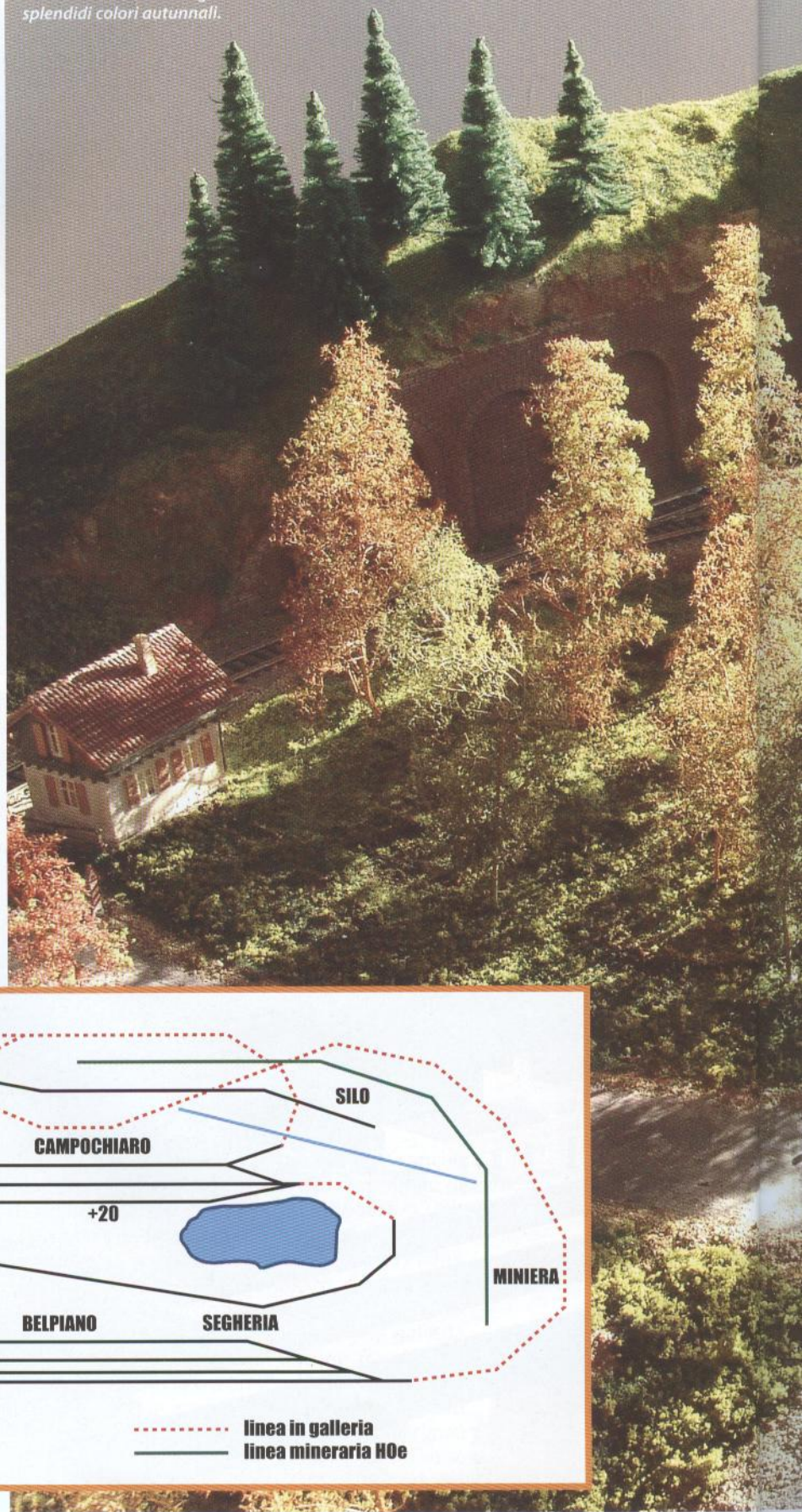
IL MONTAGGIO FINALE

Ultimata la realizzazione dei singoli pannelli, in una mattina invernale fredda ma soleggiata siamo partiti presto per recarci, ad alcuni chilometri da Torino, nel capannone industriale di Tarcisio Bax per il montaggio e "messa in esercizio". La "spedizione" era composta da me, da Beppe Zampedri, elettronico e cablatore e da Emilio Trombetta, con il compito di documentare fotograficamente sia l'opera sia le varie fasi del montaggio.

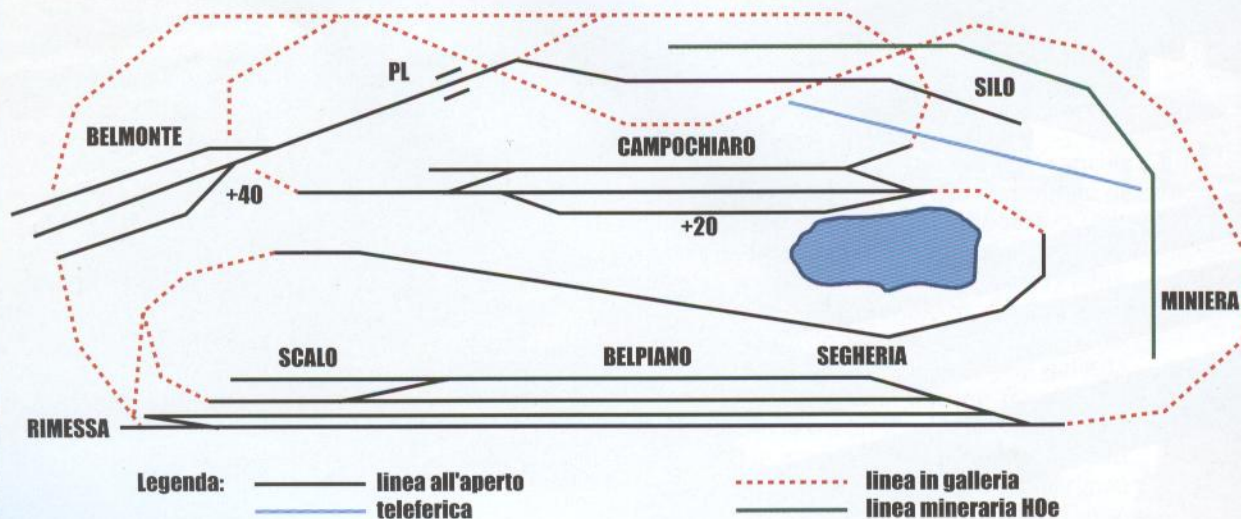
Uniti i vari moduli (e non è stato semplice incastrarli al millimetro, considerando le loro dimensioni), è stata la volta delle connessioni elettriche: un lavoro arduo a causa della complessità del tracciato, con le varie possibilità di esercizio e la necessità di far convergere tutti i cavi verso il quadro comandi, talvolta attraversando più moduli. L'unione tra i vari pannelli del plastico è realizzata per mezzo di staffe e bulloni passanti ben serrati nei propri dadi dopo aver attraversato le solide testate perimetrali di ciascun modulo: questi sono rimasti quindi ben allineati l'uno con l'altro per potervi sistemare sotto i cavalletti di sostegno, grazie ai quali l'intero plastico è rimasto perfettamente in piano, senza deformazioni.

A questo punto bisognava unire i vari binari interrotti tra un modulo e l'altro: talvolta solamente due, ma più spesso sei o sette, di cui alcuni troncati in diagonale e magari in posizioni disagiati o nascoste. L'operazione è stata compiuta con l'utilizzo di spezzoni di binario

Panoramica della zona centrale del plastico, con la stazione di Campochiaro e un boschetto dagli splendidi colori autunnali.



SCHEMA DEL TRACCIATO







Particolare del piccolo fabbricato viaggiatori della stazione intermedia, punto di diramazione fra le due linee.

tagliati a misura, sistemati, molati e raccordati e poi uniti con le relative scarpette per renderli in piano, scorrevoli e senza rischi di svio per i treni. Tutte le linee di giunzione tra i moduli sono state mascherate con elementi paesaggistici quali piccole rocce, cespugli e rovi. Finalmente è arrivato il momento del collaudo: trepidanti ed emozionati proviamo il funzionamento dei treni. Fino allora, infatti, non vi era stato alcun collaudo complessivo del plastico, ma soltanto dei singoli pannelli e... chissà, poteva accadere di tutto, dai deragliamenti sulle giunzioni ai corti circuiti elettrici o qualche altra diavoleria. Quel giorno la sorte ci è stata amica e grazie all'abilità dei due veterani plasticisti – abituati a ogni genere di sorpresa durante le esposizioni fieristiche – tutto ha funzionato bene fin dalle prime battute, con solo qualche modesto impedimento dovuto più che altro alla sincronizzazione dei temporizzatori dei due moduli elettronici per l'avvicendamento automatico dei treni, che dovevano essere ben tarati l'uno

rispetto all'altro, pena la partenza anticipata di uno dei due convogli. Abbiamo così giocato con un plastico nuovo di zecca scoprendone le bellezze e tutte le opportunità: la fase più bella del nostro hobby!

(tutte foto E. Trombetta)

Scorcio del dettagliatissimo impianto a valle della teleferica, alle spalle della stazione di Campochiario.

