



Anno X • Mensile DUECE • Ponte San Niccolò 3704
Spazio in A.P. 55% • art. 2 comma 20/b legge 662/96 • Tribunale di PD 046

Euro 7.00

Modellismo

TRENO

TTM 52

DICEMBRE 2012

Il modellismo per ricordare

FERROVIE ABBANDONATE RIVIVONO IN HO

Modificare una cisterna TTMkit

PIÙ VARIETÀ AI NOSTRI TRENI DI CISTERNE

**MODELISMO
FERROVIARIO AL 100%**

Tutto n. 120



- ✪ COVER STORY 1: TORNA IL TRENO A LAURIA
- ✪ COVER STORY 2: LA VAL ROSANDRA
- ✪ E 636 COL 78 POLI IN H0
- ✪ Ed E 636 ANCHE IN SCALA N!
- ✪ PORTALI SEMPLICI
- ✪ UN RACCORDO DI 20 ANNI FA...

“TTM EXTRA 3 DA GENNAIO NEL TUO PUNTO VENDITA”

La nuova monografia comodamente a casa tua



**TTM EXTRA N° 3
INTORNO ALLA
FERROVIA
CORSO PRATICO PER
UN PAESAGGIO A
REGOLA D'ARTE**

I treni corrono nel paesaggio, quindi il modello più raffinato può essere mortificato se ambientato in un plastico dall'aspetto poco curato o improbabile. Pure il realismo di un impianto perfetto dal punto di vista tecnico ferroviario, può essere compromesso da una realizzazione approssimata dell'ambiente circostante la ferrovia. Serve quindi una buona guida, completa e accurata, che segua il modellista dalla definizione alla rifinitura dell'ambiente circostante la ferrovia, con tecniche moderne che sfruttano i nuovi materiali offerti dal mercato. TTM extra 3, curato dai migliori esperti europei di paesaggi per plastici, offre questo aiuto al modellista con testi semplici e concreti, associati a numerose immagini per facilitare la comprensione e fornire ispirazioni e stimoli fermodellistici.

EURO 13,70

**DISPONIBILE
DA GENNAIO**

VISITA IL NOSTRO SITO E FAI ACQUISTI ONLINE CON UN SEMPLICE CLICK!

WWW.DUEGIEDITRICE.IT

Duegi Editrice • Viale Francia, 7 - 35020 Ponte San Nicolò (PD)
Tel 049 8627280 • Fax 049 8626077 • E-mail duegi@duegieditrice.it

SOMMARIO

DEL NUMERO 52

Duegi Editrice

REDAZIONE e DIREZIONE PUBBLICITÀ
viale Francia, 7

I-35020 Ponte S. Nicolò (PD)
Tel. 049 711 343 - Fax: 049 8626 077
Servizio clienti Tel. 049 862 72 80
ttmodelismo@duegieditrice.it

www.duegieditrice.it

"Tutto" n. 120

DIRETTORE RESPONSABILE-EDITORIALE
Gianfranco Berto berto@duegieditrice.it

RESPONSABILE MODELISMO
Benedetto Sabatini saba@duegieditrice.it

COORDINAMENTO TESTI
Daniela Ottolirni ottolirni@duegieditrice.it

UFFICIO ABBONAMENTI & ARRETRATI - AMMINISTRAZIONE
Dorina Carrella carrella@duegieditrice.it

REDAZIONE MODELISMO
PAULO BARTOLOZZI, ANDREA DE REGIS,
ANTONIO FEDERICI, FABRIZIO FERRETTI, RICCARDO OLIVERO

COLLABORATORI
ERIK ANDO, VINCENZO ANNUNZI, GUIDO ARGENO, SILVIO ASSI,
MICHELE AVIGN, DANIELO BATTISTOLI, GIORGIO BOTTA, CARLO BORRA,
MAN BRUGA, ANDREA CAMMARI, ALDO CASANO, ROBERTO DANNI,
MARIO DI FABIO, SIMONE FLORES, GIUSEPPE INCONTRI,
MARCELLO LAPADULA, ANTONELLO LATO, ALESSANDRO LA TORRE,
ANDREA E SIMONE LUSCHI, ANDREA MARINI, PAOLO MASSELLI,
CARLO MERCURI, GABRIELE MOSCHETTO, FABRIZIO MUNGIA,
ANGELO NACCHOMBENE, STEFANO NERI, LUCA PETRUZZO, PIERPAOLO
PIZZANI, CARLO PIZZINI, PAOLO PISANI, DAVIDE PORCIELLO,
NUCCIO RANERI, DIEGO ROCCI, MAURO RODOLFI,
MARIO E MATTEO ROMANELLO, TITO TOSCANI

FOTOGRAFIE
GIANFRANCO BORTO, BENEDETTO SABATINI

DESEGNI - GRAFICA
BENEDETTO SABATINI

REDAZIONE GRAFICA e IMBROGGIAZIONE
DUEGI EDITRICE

STAMPA
GRAFICHE CORRÀ SRL, AREZZO (VR)

DISTRIBUZIONE
S.O.D.I.P. ANGELO PATRUZZI SRL, CINESELO BALSAMO
Pubblicazione mensile registrata presso il
Tribunale di Rovigo il 31/08/2001
Registro Operatori di Comunicazione n. 10376

ABBONAMENTI

Un anno, 4 numeri: Euro 21,50 (Estero Euro 42,00)
Due anni, 8 numeri: Euro 42,00 (Estero Euro 78,00)

ARRETRATI

Un numero Euro 7,00 (Estero Euro 9,50)

Inviare l'importo mediante versamento sul
conto corrente postale n. 10424257
o Bonifico Bancoposta intestato a

Duegi Editrice di Gianfranco Berto
IBAN IT24 0076 0112 1000 0001 0042 4257

L'abbonamento decorre
dal numero successivo a quello del versamento.

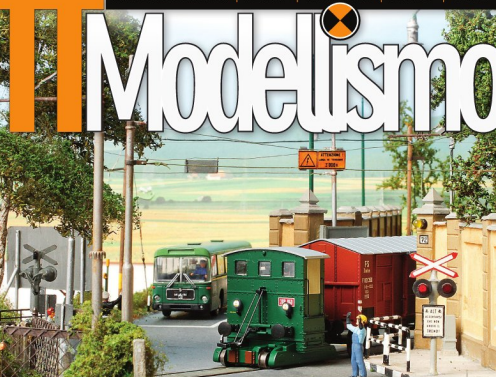
© TUTTO TRENO MODELISMO

Tutti i diritti riservati
Vusi entrare in contatto o collaborare con TT4?
Contatta la redazione al numero, 049 711343
e-mail: ttmodelismo@duegieditrice.it

Il materiale iconografico (foto, dispositive, disegni, ecc.) inviato senza
preventivi accordi con la redazione
non verrà restituito.

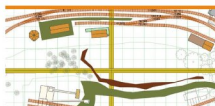
ISSN 1124-4232

La Duegi Editrice pubblica le seguenti riviste:
tutto TRENO - tutto TRENO TEMA - tutto TRENO Modelismo
tutto TRENO & Storia - Modelli AUTO - tutto AEREI
© le testate sono marchi registrati



A PAGINA 46...

...UN RACCORDO IN UN MINIDIORAMA



4

EDITORIALE

Idee da 500 Euro
Andrea De Regis
Antonio Federici

8

PLASTICI E DIORAMI

La Stazione di Lauria
950 mm di gran lusso
Fabrizio Ferretti



22

PLASTICI E DIORAMI

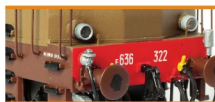
Stazioni al confine
il diorama di Sant'Elia
Daniele Arbore



31

ELABORAZIONI

Una cisterna che cambia
Vittorio Aragona



36

ELABORAZIONI

Una E 636 con il 78 poli
Erik Ando



40

ELABORAZIONI

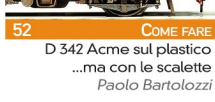
La mia E 645 100 in scala N
Carlo Mercuri



46

PLASTICI E DIORAMI

Raccordi dal passato
Danilo Battistoli



52

COME FARE

D 342 Acme sul plastico
...ma con le scallette
Paolo Bartolozzi

UN PLASTICO
500
EURO

Idee da 500 euro

di Antonio Federici e Andrea De Regis



Eccoci qua, ancora una volta, a lambiccarci il cervello per trovare qualche idea per la proposta di un plastico con caratteristiche non usuali. Tuttavia per questa proposta non dobbiamo andare tanto lontano... ma pensare a contenere al massimo i costi del materiale!

Dopo aver caldeggiato il concorso modellistico dell'anno ovvero la realizzazione di un plastico da costruire con meno di cinquecento euro, dobbiamo proporre qualcosa di realizzabile con i limiti "imposti" dalla redazione. Facile no? Eppure le domande sentite sono tante! «E se spendo cinquecentodieci euro, sono fuori?»; «se qualcuno mi regala il legname per fare il plastico, posso partecipare lo stesso?»; «come faccio a costruire un impianto se non ho un disegno dettagliatissimo?». Ragazzi, ma che domande fate? Non immaginate che se un lavoro è fatto bene, è sempre meritevole di essere condiviso? E allora? Al lavoro! Ma anche noi, che faremo parte della giuria, se potessimo partecipare, cosa ci inventeremmo? Ecco: qui sta il busillis! Mi sento già dire: ma se sei tanto bravo da inventarti delle regole, tu, se stessi nei miei panni, riusciresti a cavartela? Francamente non lo sappiamo. In ogni caso, se potessimo partecipare e, soprattutto, se avessimo il tempo e le risorse per fare un plastico da 500 euro, noi lo faremmo così come lo presentiamo.

Anzitutto le misure: 240 x 120 cm: una misura che è praticamente un foglio di compensato. Provvederemo però a farcelo tagliare in quattro prima di uscire dal magazzino, e ad acquistare listelli da 6 x 2 cm, necessari per rinforzare e dare una certa consistenza al nostro supporto. Meglio, potremo realizzare quattro pannelli di dimensioni 60 x 120, che permetteranno la possibilità di smontaggio, trasporto e rimontaggio nelle mostre dove l'impianto potrà dimostrare tutte le capacità di chi l'ha costruito e ricevere le critiche e i complimenti degli appassionati! E anche la costruzione ne risulterà semplificata, potendo operare su singoli pannelli, più facili da gestire anche negli spazi domestici.

Pertanto, al centro si ergerà una parete (di compensato, Forex o polistirolo o altro materiale a nostra scelta, purché economico) at-

ta a dividere otticamente le due parti dell'impianto. Il costo complessivo per il telaio e la struttura, incluse le gambe da 40 x 40 mm, non dovrebbe superare 70-80 euro circa. Avremo cura, volendo economizzare nell'acquisto del materiale, di rivolgerci presso le rivendite di legnami e compensati presenti in ogni grande città, ed in una ferramenta, piuttosto che presso le catene del fai da te, sensibilmente più costose. Presso un centro di materiali per edilizia potremo reperire alcuni pannelli di polistirolo per isolamento acustico, il cui prezzo si aggira intorno a 10 euro/m²; ne serviranno 3-4, per la struttura delle montagne e dei rilievi in generale; presso un fornitore per calzolari potremo trovare del sughero sintetico, più comodo ed economico di quello naturale, per il corpo della massicciata, ovvero i riempimenti fra i binari nelle stazioni. Con circa 10 euro ci porteremo a casa quanto basta per il nostro plastico. E siamo a 130 euro.

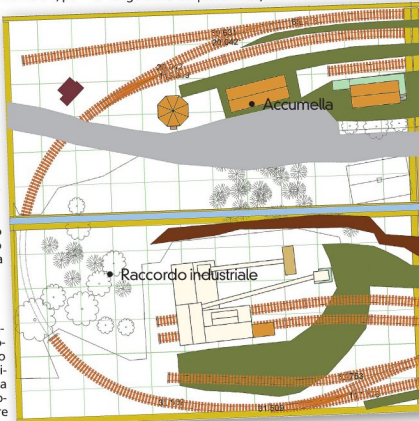
• Il tracciato e le stazioni

Veniamo finalmente al cuore del problema: vogliamo costruire un plastico economico, ma non per questo vogliamo rinunciare all'esercizio. Ovviamente si tratterà di restringere il tema alle linee secondarie, possibilmente a trazione termica (eviteremo costi e complicazioni della palificazione), visti anche gli spazi a disposizione. Eh sì, perché, al fine di poter giocare adeguatamente con i nostri treni, vogliamo che questi abbiano una

origine, una destinazione e una ragione per il loro movimento; e vogliamo anche almeno due stazioni in modo da rendere interessante la circolazione.

Non volendo rinunciare alla circolazione continua, abbiamo adottato una configurazione "a caramella", ossia un ovale con un "fiocco" rappresentato da due antenne per simulare l'origine e la destinazione dei treni; insomma, un ovale trasformato in PAP. In definitiva si tratta di un ovale di binari un poco modificato, nel quale le curve più accentuate saranno per lo più nascoste alla vista e fungeranno da piena linea,

In alto: fotografato al termine di una sessione operativa sulle FTL, ecco il temibile duo fermomodellistico Federici-De Regis, le menti pirotecniche che sono dietro alla maggior parte dei progetti di TTModellismo. Più di un lettore ci ha scritto in merito al "concorso", preoccupato del giudizio della redazione! Rassicuriamoli i nostri lettori che non siamo così terribili e intrasigibili!



mentre i lati lunghi (quelli nei quali concentrare i rettilinei - pardon, le curve più ampie) si configureranno come stazioni, tutte però sistemate dolcemente in curva per togliere l'aspetto giocattoloso del semplice tracciato.

Per quanto concerne la sua costruzione, volendo garantire la sud-

divisione in pannelli è opportuno notare che nessuno scambio è stato sistemato in modo da sovrapporsi ai punti di giunzione delle parti e, dove tali apparecchi di binario sono prossimi al bordo della sezione, non ci sono problematiche per la loro sistemazione, trovandosi il binario perpendicolare al bordo.

Avendo dedicato anche troppo spazio ad un tracciato decisamente semplice, veniamo alle stazioni. La prima, chiamata Tegolaro, è, per il traffico viaggiatori, piuttosto modesta, avendo come fabbricato poco più che un ricovero per riparare gli utenti della ferrovia dagli elementi e con un piccolo locale per il responsabile del movimento e la biglietteria. Tegolaro è però a principale vocazione merci. Infatti il binario di raddoppio termina con un binario a raso, utile per il carico e lo scarico dei carri. Dalla parte opposta, alla radice destra della stazione, c'è il raccordo che porta alla cava di ghiaia e ballast situato verso sinistra, mentre poco do-

si ristretto, costringeranno il capo stazione a dover programmare con sagacia le manovre, la sosta dei carri e i loro spostamenti secondo le necessità delle industrie raccordate e clienti. Non dimentichiamo infatti che il binario a raso è, di fatto, quello che gli americani chiamano "team track" e cioè un binario utilizzabile per ogni sorta di carico o scarico, con il limite, soltanto, della nostra fantasia.

Accumella, invece, è la stazione che giace sul lato opposto dell'impianto. Molto più tradizionale, con un "normale" fabbricato viaggiatori, completo anche di un piccolo posto di ristoro, ha, oltre al raddoppio per gli incroci, anche un breve tronchino merci con il relativo magazzino. L'asta di manovra, prolungata verso destra consente anche un raccordo a magazzini destinati, immaginiamo, alla grande distribuzione.

Dalla stessa parte c'è anche un piccolo raccordo con un modesto stabilimento che pensiamo possa essere (per rendere il traffico quan-

to mai vario) una vetreria, mentre il raddoppio si prolunga con un tronchino piuttosto lungo che può servire come ricovero per i carri oppure per un convoglio di due automotrici, mentre il traffico è svolto da una locomotiva Diesel.

Al fine di giustificare una entrata ed una uscita del materiale dal plastico, le stazioni di Tegolaro e Accumella sono collegate con il mondo restante da due scambi pressoché invisibili, in piena linea, dalla parte destra del plastico, che possono consentire l'inserimento, da entrambi i lati di due coulisce. Ciò amplifica a dismisura le possibilità di traffico! In sostan-

za, i treni, partiti da una delle due coulisce, percorreranno l'ovale, attraversando le due stazioni, per ricoverarsi nella coulisce opposta a quella di partenza. Alla fine della sessione di esercizio, sarà sufficiente invertire i treni fra le due coulisce per riposizionare il materiale.

Naturalmente la possibilità di col-

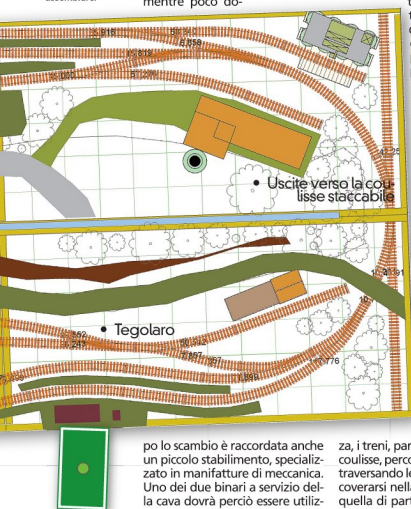
legare due coulisce all'ovale può essere anche sviluppata in un secondo tempo. L'importante è però prevederle e realizzarle i raccordi. Volendo limitare i costi, le due coulisce potranno essere costituite da "cassette porta treni": si tratta di sistemi piuttosto diffusi oltremarina, e che consistono in semplici supporti dotati di binario o di guide metalliche (alluminio o ottone), in grado di ospitare un treno completo, che possono essere facilmente posizionate o riposte in ripiani. Per iniziare, sarà sufficiente realizzare 3-4 cassette per avere una buona flessibilità di esercizio. La configurazione che abbiamo previsto comprende 14 deviatori e alcuni metri di binario flessibile, con un impegno non indifferente nell'acquisto del materiale; ovviamente, volendo semplificare (ed economizzare) un poco, potremo trasformare la stazione di Tegolaro in un raccordo di linea, riducendo il numero dei deviatori a una decina. In questo caso il contenimento della spesa potrà essere solo parziale: inutile, infatti, risparmiare eccessivamente sulla qualità dell'armamento, pena il mancato o imperfetto funzionamento del plastico.

Per un buon compromesso fra spesa e risultato, suggeriamo un misto di deviatori Peco (Streamline Fine codice 75 o Setrack codice 100), e flessibili Roco codice 83; volendo economizzare ancora, potremo utilizzare gli economici flessibili Vitraints in codice 100, accettando ovviamente un maggior sovradimensionamento del profilato della rotaia. Di ottimo prezzo e moderna concezione i nuovi binari Piko, codice 100 ma con profilo rotaia raffinato. La massima economicità si può poi ottenere ricorrendo all'autocostruzione!

Potremo stimare un "investimento" in armamento di circa 170-190 euro che arrotonderemo, comprendendo anche il costo per le cassette, a 200 euro. Il nostro "totalizzatore" somma già oltre 300 euro.

E per i motori? Se vogliamo spendere poco, nessun motore! I deviatori saranno rigorosamente a (tele)comando manuale, mediante "tirette" che potremo realizzare usando, a costo zero, il materiale costituente le grucce da lavanderia. Del resto, essendo i deviatori tutti molto vicini al bordo del plastico, non sarà un problema realizzare i collegamenti rigidi; per sostenere le tirette, andranno bene i vecchi e cari mammouth (possibilmente di recupero) che, priva-

Al centro: il tracciato "basic" proposto per un plastico d'esercizio da 500 euro e anche meno. Misure complessive 240 cm per 120. Per una struttura più agevole è suggerita una divisione della base in quattro sottomoduli da 120 per 60, più facili da allestire e assemblare.



po lo scambio è raccordata anche un piccolo stabilimento, specializzato in manifatture di meccanica. Uno dei due binari a servizio della cava dovrà perciò essere utilizzato anche per questa fabbrichetta che potrà portare l'insegna di Tegolaro Meccanica Italiana. Non nascondiamo che tre "clienti" così importanti per uno spazio co-

Le regole di base dell'iniziativa il plastico da 500 euro, o anche meno.

1) non ci sono limiti dimensionali, né di scala. Dalla 2 alla 1m, dal miniplastico in una scatola al megaimpianto, l'unico limite è il costo;

2) ambientazione libera, preferibilmente italiana, ma certamente coerente;

3) il plastico deve essere funzionante e con un orario, sia pur minimo, di gestione; niente diorami statici

4) economico non vuol dire brutto o poco realistico! si valuta anche la resa estetica: come regole base diciamo che non ci devono essere meccanismi degli scambi a vista (motori ecc) e le binarie devono essere ben posate e verniciate;

5) tutto deve essere ripetibile e di stimolo per chi legge, quindi nel conteggio non valgono le "botte di fortuna" tipo aver acquistato uno scatolone di binari e...>>> scambi Tillig Elite a 5 euro, o aver vinto alla lotteria una fornitura annuale di prodotti Noch per la vegetazione in scala.

ti delle viti per il fissaggio dei conduttori e ancorati con una vite da legno sotto al piano del plastico, costituiscono delle ottime guide per le trasmissioni rigide low cost. Anche dei segnali di partenza potremo fare a meno, soprattutto ipotizzando un esercizio ambientato in epoca III o IV, ovvero fino al nuovo millennio, prima dell'attuale estensione generalizzata dei sistemi CTC e in piena epoca della Dirigenza Unica.

Resta ovviamente la parte elettrica che, ovviamente, sarà orientata all'utilizzo di un sistema digitale.

Per quanto "minimale", il nostro plastico richiederà comunque una centralina, alcuni interruttori, del cavo elettrico ed un minimo di strumentazioni (saldatore, ecc); liquidata la parte "cavi, strumenti ed attrezzature" in circa 20 euro (ogni provincia ospita almeno una fiera dell'elettronica, ove è possibile acquistare ad ottimi prezzi queste apparecchiature), ci possiamo orientare verso una centralina molto semplice, come un Roco Multimaus (in promozione negli start set) o una centralina semplificata Hornby, (circa 40 euro approfittando di una ottima offerta del produttore in corso) ovvero del semplicissimo Piko Digi Fern, oppure, ancora, una Bachmann Dynamos. Insomma, con qualche sforzo, dovremo cavarcela con non più 80 euro. E va ricordato che il sistema di alimentazione (digitale o analogico che sia), così come il materiale rotabile **non** va compreso nel conteggio. Quindi conteggiamo solo i 20 euro di impianto e cavi... e siamo a 320.

Il plastico è ancora nudo: i binari sono infatti posati sul sughero e non inghiaati, e il paesaggio si limita alla definizione dei rilievi, realizzati incollando e modellando strati di pannelli da isolamento acustico e termico.

A questo punto, il ricorso a prodotti commerciali o dedicati al modellismo ha come inevitabile conseguenza il superamento del "budget" assegnato: deve intervenire il nostro estro modellistico, indirizzando ogni sforzo all'utilizzo di materiali poveri, disponibili a prezzo nullo (o quasi): la massiciata potrà dunque essere realizzata con sabbia da muratore, opportunamente setacciata e messa ad essiccare (e sterilizzare!) nel forno di casa, utilizzando le granulometrie più fini (quelle separate da un colino da latte) per le strade bianche e i sentieri, e quelle più grandi per i detriti, i fondi dei torrenti... Per le rocce, se presenti, utilizzeremo una confezione di scagliola, acquistata per qualche euro in ferramenta, e un poco di "estro scultoreo" per l'incisione della superficie, ovvero della economicissima cartapesta, lavorata opportunamente prima dell'essiccamento completo. Per le colorazioni, piuttosto che utilizzare colori da modellismo, meglio recarsi in un negozio di belle arti o in una cartoleria ben fornita, dove acquisteremo generose porzioni di colori primari acrilici (per i quali, per pochi euro, realizzare tutte le tonalità e colorazioni. Strade e marciapiedi saranno realizzati in cartoncino o Forex, materiali facilmente reperibili come scarto presso le stamperie di pannelli pubblicitari; questi lavori, apparentemente complessi, sono in realtà molto più semplici di quanto si pensi, come peraltro hanno dimostrato numerosi articoli pubblicati su questa rivista.

Per ragioni di economia, anche per la costruzione dei fabbricati, potremo ricorrere ai medesimi materiali, secondo una metodologia rigorosamente di contenimento: costi i francesi, a questo proposito, parlano di "misera modelli-

sme", sebbene poi le realizzazioni siano tutt'altro che misere.

A seconda dell'epoca scelta, secondo le proprie preferenze, si potranno predisporre alcune caratteristiche degli edifici che potranno, a loro volta, essere di tipo "novecento ferroviario" (potremo spaziare fra costruzione integrale, la vecchia San Nazario Rivaressi o le più recenti realizzazioni in resina Hornby), di tipo razionalista (da costruire di sana pianta prendendo ispirazione da situazioni reali e interpretandole: ad esempio Redipuglia) oppure di disegno moderno (architettura del secondo dopoguerra). Occorrerà pertanto considerare che, se nella realtà, le conseguenze della guerra hanno fatto ricostruire alcuni edifici danneggiati dai bombardamenti, è chiaro che la costruzione di una linea ferroviaria, realizzata tutta in un certo numero di anni deve aver fatto sì che i progettisti degli edifici a servizio della stessa abbiano utilizzato lo stesso stile per tutti i fabbricati.

Più diversificato potrà, invece, essere lo stile dei fabbricati non ferroviari, sia per quelli industriali sia per quelli abitativi (per i quali, francamente non abbiamo trovato molto posto!) che potranno essere realizzati secondo l'estro del momento. Per gli edifici industriali, per i quali l'utilizzo dei prodotti modulari DPM americani o dei recentissimi Auhagen avrebbe come unico limite il costo non indifferente, si potrà soffermare con costruzioni in cartoncino o Forex, prendendo ispirazione sia dalle foto delle costruzioni reali, sia anche dai cataloghi americani Walther's. Pure per il fondale potremo evitare l'impiego di prodotti commerciali, colorando opportunamente di azzurro degradante al chiaro il pannello divisorio fra le scene.

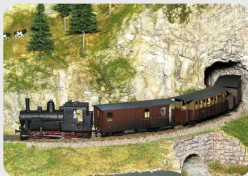
TTModellismo



TTModellismo



TTModellismo



A lato: lo stesso progetto presentato in apertura con la seconda stazione, quella di Tegolaro, trasformata in un semplice raccordo in piena linea.

>>>
6) dal conteggio sono esclusi sistemi di alimentazione, materiale rotabile e attrezzature per la costruzione;

7) il concorso per ora non ha scadenza, via via che arrivano i lavori saranno selezionati e valutati e, in caso presentati su TIM. Al momento tanto entusiasmo e dozzine di email di incoraggiamento per l'iniziativa, però sono stati presentati zero lavori, quindi... forza e coraggio

8) sono validi solo lavori finiti e funzionanti, quindi non progetti, idee, suggestioni immaginifiche; chi ha progetti da sottoporre alla redazione ce li può ugualmente inviare, magari li pubblichiamo come suggerimento ai modellisti che volessero partecipare.

9) questa è più una festa tra amici, un modo per scovare qualche nuovo talento un po' timido (ce ne sono e lo sappiamo) più che una vera competizione, quindi coraggio, e fatevi sotto.

Per quanto riguarda la vegetazione, sebbene sia in teoria possibile realizzare in casa spugna sintetica colorata, sconsigliamo questa attività, a meno di avere un laboratorio "dedicato" e assolutamente separato dagli spazi dedicati all'alimentazione: meglio spendere qualche euro in più che discutere per aver rovinato causa uso improprio gli spazi e le attrezzature domestiche!

Da raccomandarsi fortemente è infatti l'utilizzo della vegetazione ricca e folta. Dovrà infatti far intuire, ma di fatto nascondere, tutte quelle "uscite di scena" della linea ferroviaria laddove non si è utilizzata una galleria e, segnatamente, nella parte destra del plastico, dove i raccordi con le coulisse devono essere praticamente invisibili all'osservatore. Su questa rivista abbiamo appreso in più articoli le modalità di realizzazione casalinga (e quindi con poca spesa) degli alberi e dei cespugli. Rimandiamo appunto a tali articoli. Se, poi, qualcuno volesse comprare tutto quanto necessita, faccia pure! Però attenzione, che i 500 euro si avvicinano rapidamente!

• Il traffico

Veniamo finalmente all'esercizio, senza il quale le nostre realizzazioni sono assolutamente sterili: tenuto conto dei piazzali di stazione, piuttosto modesti, si tratterà di un servizio regionale, effettuato da automotrici e qualche treno di materiale ordinario.

Ambientando il plastico in epoche precedenti all'attuale sarà possibile far circolare anche una coppia di treni merci, che in una ambientazione attuale sarebbero probabilmente fuori luogo. Potremo gestire il plastico come una linea ferroviaria reale, pur nei limiti della semplicità dell'impianto proposto: ciò grazie alle due cou-

lisce/cassetti, che consentono di immaginare per i treni una origine ed una destinazione esterna al piccolo mondo riprodotto sui circa 3 metri quadrati di superficie.

Sarà possibile studiare un orario di servizio, fissando nelle due località di Tegolaro ed Accumella incroci e (limitatamente al merci, che necessita di soste più lunghe per le manovre) precedenza. Sarà sufficiente un parco abbastanza ridotto, rispetto alle dotazioni in genere ridondanti di modelli che molti di noi conservano negli armadi: ovviamente la scelta dei modelli dipenderà dalla ambientazione. Ipotizzando uno scenario piemontese, regione un tempo particolarmente ricca di linee minori, occorrerà una o due coppie di automotrici (per esempio le ALn 772, affiancate dalle ALn 556 Fiat per i servizi locali, ovvero da un complesso ALn 773 + Ln 664), mentre una o due coppie di treni ordinari sarà affidata ad una locomotiva 640, comprendendo un paio di carrozze e un bagagliaio; la stessa macchina, ovvero una 743 avrà in carico il merci; per una ambientazione più recente andranno benissimo le automotrici ALn 663 e ALn 668 serie 3100, mentre i treni di materiale ordinario passeggeri e merci saranno affidati ad una "sempreverde" D 345. Assai simile la situazione in uno scenario veneto, fatta salva la sostituzione delle locomotive a vapore 640 con delle più comuni 625. Per una ambientazione toscana, nell'epoca III-IV ci permettiamo di suggerire l'impiego di automotrici ALn 990



OM, affidando treni passeggeri e merci di materiale ordinario alle locomotive dei gruppi 625, 740 e (quando disponibili) 940, ovvero ai caratteristici "Bubboli" D 342. Qualora ci volesse spostare sul versante adriatico, ovvero negli Appennini centrali sostituiranno le ALn 990 con più tipiche automotrici ALn 56/556 Breda o ALn 668 serie 1400. Non dimentichiamo le D 343 Breda, che per anni hanno popolato i depositi di Fabriano e Sulmona, chiudendo l'epoca del vapore. Scendendo nello stivale, perché non pensare ad una ambientazione lucana o pugliese? Qui potremmo far convivere ALn 556 Fiat e Breda (come accadeva a Rocchetta S. Antonio), mentre i treni di materiale ordinario e merci sarebbero in carico alle D 341, tipiche di quella parte d'Italia.

Ancora, per una ambientazione siciliana (che richiederà un paesaggio ben più secco e giallo di quello appenninico) potremo realisticamente affiancare le ALn 990 Fiat e le ALn 772, affidando i treni di materiale ordinario alle vapore 741 o alle più recenti locomotive diesel D 343 e D 443 Fiat. Insomma, nella sua semplicità, e opportunamente caratterizzata nella ambientazione spaziale e temporale, questo semplice plastico assicurerà, a costi tutto sommato accettabili, una elevata soddisfazione... a ogni latitudine dello stivale!

TTModelismo



TTModelismo



TTModelismo



La stazione di Lauria 950 mm di gran lusso

di Fabrizio Ferretti

fotografie e disegni B. Sabatini

Incastrata nell'Appennino tra la Lucania e la Calabria, una ferrovia a scartamento ridotto collegava Lagonegro (capolinea della ferrovia statale da Sicignano), con Spezzano, sulla Sibari-Cosenza. Viadotti, tunnel, curve strette, tratte armate a dentiera: un vero "parco giochi" per l'appassionato. E alcune stazioni che sembrano pensate per essere riprodotte in un plastico, come Lauria.

Il progetto di realizzare un plastirama della stazione di Lauria nasce dalla passione sfrenata, quasi una malattia, che ho sempre avuto per le ferrovie a scartamento ridotto. Dopo le esperienze con la Ferrovia Arezzo-Fossato di Vico (con i suoi 134 km una del-

le più lunghe a scartamento 950 mm) mi sono interessato alla rete delle Calabro-Lucane. Sì, nel caso della Mediterranea Calabro Lucane è più corretto parlare di rete che di linea, perché le MCL ave-

vano impostato un impegnativo progetto di comunicazioni ferroviarie complementari alla rete nazionale FS che interessava Puglia, Ba-



silicata e Calabria, come ricordato nel box a pagina 9. Un programma realizzato solo in parte, ridimensionato in corso d'opera a causa del limitato riscontro di traffico nelle tratte che via via venivano aperte e anche probabilmente per la concezione degli itinerari calibrata su concetti ottocenteschi, quando in fatto di mobilità la ferrovia era l'alternativa al nulla, mentre i trenini delle MCL se la sono dovuta vedere presto con una rete stradale in rapido sviluppo e la concorrenza dell'autobus.

• **Il problema dei rotabili**

E se non riesci a combattere il nemico, fattelo amico: su molte li-

nee delle MCL fu prima sperimentata e poi immessa in servizio una automotrice che di ferroviario aveva ben poco: era un autobus su rotaie! Il primo prototipo, marcato M₁ dalle MCL, fu poi ceduto proprio alla Arezzo-Fossato (FAC), quella del ponte del Torrino e della stazione di Branca (vedi TTM 23 e 34). La marcatura "M" e le dimensioni compattissime valsero a questi mezzi l'azzeccato nomignolo di Emmine. Realizzate in più varianti e serie, per le MCL e altre compagnie (oltre alla già citata FAC ci furono Emmine delle Ferrovie Padane, per la linea di Novafeltria, e in Sardegna per la linea di Bosa) erano piccoli veico-

Vista dalla radice lato Lagonegro del semplice piazzale di stazione. Vere stelle di questa lunga ferrovia a scartamento 950 mm furono le Emmine. I modelli qui presentati sono dei campioni non definitivi e verniciati a mano di produttori industriali della Os.kar, che li ha annunciati lo scorso Hobby Model Expo di Novegro, e che gentilmente ce li ha concessi per fare il servizio fotografico.





li monodirezionali, tutte a due assi, da 29 o 36 posti a sedere, di gestione e manutenzione particolarmente economiche.

• **Ridotto è bello, ma il materiale rotabile...**

Quando si propone la riproduzione di un plastico o diorama di una ferrovia a scartamento ridotto ambientato in Italia, l'obiezione è sempre quella: e il materiale rotabile? La risposta è sempre stata: autocostruzione! Anche per le precedenti esperienze della FAC le Emmine e le locomotive a vapo-



In alto: la ferrovia nacque anche con lo scopo di dare sbocco alle merci prodotte nella zona e per questo ogni stazione era dotata di magazzino merci (il fabbricato era standardizzato e inglobato nel fabbricato viaggiatori) e un paio di binari dedicati. I carri in sosta, in resina, sono di Freccia Azzurra.

A lato: le leve di comando (al vero) di deviatori e segnali a disco. In basso: dopo aver disimpegnato servizio, l'Emmina riparte per Lagonegro.



La ferrovia da Lagonegro a Castrovillari e Spezzano: una meraviglia perduta

Con la statalizzazione della rete ferroviaria italiana nel 1905, la Mediterranea, una delle grandi società di capitale privato che la gestivano, si trovò a dover gestire una grande liquidità in seguito al riscatto delle linee da parte delle neonate Ferrovie dello Stato. Essendo specializzata nelle costruzioni ferroviarie, la Mediterranea pensò bene di reinvestire i capitali in nuove ferrovie complementari. Tra queste la MUA (Mediterranea Umbro Aretina, da Terni a Umbertide e poi a San Sepolcro), oppure l'investimento sostanziale nelle FNM. Ma il progetto più ambizioso e controverso era quello della costruzione di una intera rete ferroviaria a scartamento italiano di 950 mm nel meridione della penisola. Il progetto iniziale vedeva intreccio di linee tra Puglia, Basilicata e Calabria, con collegamenti di probabile redditività (tra Bari e Matera), altri più immaginifici che oggi facciamo fatica a comprendere, come il proseguimento da Matera ad Atena Lucana via Montalbano

Jonico, e quindi da Atena a Lagonegro tramite interposizione di binario da 950 mm nel binario FS; quindi da Lagonegro a Castrovillari e Spezzano su linea parzialmente armata a dentiera (aderenza artificiale). Proprio sulla Lagonegro-Spezzano, linea ricca di opere d'arte impegnative, si trovava la stazione di Lauria, su un contrafforte, tra viadotti e gallerie, lontana dall'abitato. Il traffico su questa ferrovia non è mai stato sostenuto, per svariati motivi (tra l'altro non attraversa luoghi molto popolosi), e l'ipotetica funzione di collegamento longitudinale, anche se ottimistica, venne presto meno con l'interruzione presso il viadotto sul vallone Serra, in uscita da Lagonegro, causa rottura dell'arcata per bradisismo. La tratta più frequentata, da Castrovillari a Spezzano, fu poi interrotta per frane. Negli anni settanta la costruzione dell'A3, praticamente parallela, dette il colpo finale alla linea, chiusa nel '78.



Le interessanti vicissitudini dello scartamento ridotto italiano, dalle Alpi alle isole passando per la MCL sono trattate nel Tema 14, una miniera per il modellista!



Una M4 a Lauria? Purtroppo è solo un gioco: visto che ormai sono più di trent'anni che i treni non passano più su questa bellissima linea, il modello è di Terzia Azzurra.

TTModellismo

TTModellismo

TTModellismo

Primi passi di posa dell'armamento sulla sede ferroviaria, ricoperta di sughero e con le tracce dei binari da fissare secondo progetto

I lavori proseguono, nella confusione della stanza (o meglio, la cantina) dedicata ai plastici, tra Campolieto, Torino e Bosco Redole

La sede ferroviaria e il binario sono quasi pronti; già in opera il pietrisco della massicciata e si abbozzano le prime rifiniture estetiche

re erano autoconstruite sfruttando meccaniche commerciali. E qui, la gran parte dei lettori inizierà a storcere il naso, pensando: non fa per me, troppo complicato! Proprio per questo, il tono di questo articolo descrittivo del plastico di Lauria, era votato al pessimismo cosmico. Poi è stato prima addolcito per l'arrivo della produzione artigianale di Freccia Azzurra, con la moderna autotrice M₃ Fiat, seguita a breve distanza dai carri standard del parco FCL, e quindi dall'annuncio della locomotiva Diesel L₁ 600, oggi in fase di studio. Tutti modelli "da plastico" di

prezzo sostenuto ma non troppo superiore a quello delle produzioni industriali. In poche parole, i lavori di Lauria, iniziati pensando di dover costruire tutto il materiale rotabile hanno preso nuovo vigore con l'arrivo del materiale rotabile "compatibile". Ma le sorprese non erano finite: in estate inizia a girare la voce che un marchio italiano avvia la produzione di una linea a scartamento ridotto, e il primo modello è proprio l'Emmina. E allora il plastirama di Lauria nato

Il fabbricato viaggiatori della stragrande maggioranza delle stazioni delle MCL (poi FCL) ha la medesima configurazione, e identiche misure. Corpo con tre luci frontali e annesso magazzino merci con tetto a capanna. Stile sobrio e funzionale, ideale per la riproduzione in scala.

in sordina, ha trovato una nuova collocazione, diventando addirittura teatro di ambientazione dei campioni del nuovo modello, ancora non definitivo, in occasione della manifestazione dell'Hobby Model Expo, dove è stato esposto e ammirato nello stand Os.karl!

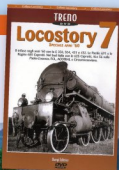




Per rivivere quell'atmosfera romantica. In TV!

Per l'appassionato di cose ferroviarie, linee come la Lagonegro-Spezzano emanano una strana magia, comune a molte ardite linee appenniniche. Magia purtroppo perduta: per fortuna oltre alle foto, si sono salvate anche dei brevi filmati dei servizi su questa fer-

rovia (spesso a cura di appassionati stranieri!), che sono stati editati, ripuliti e riversati in DVD, nella collana Locostory; in particolare la stazione di Lauria è ripresa, quando ancora in esercizio, su Locostory 7, tutt'ora disponibile presso la Duegi Editrice.





A lato: l'edificio principale e l'annesso con magazzino merci sono realizzati in fogli di polistirolo antiurto (plasticard) con finiture, marcapiano e abbellimenti con strisce e profili in profilati dello stesso materiale. La struttura del tetto è in plasticard rivestito con striscette ricavate da fogli di cartoncino ondulato millerighe. Al centro: il paraurti di traversa autocostituito. Il muro del piano di carico è rivestito con fogli di Redutex. In basso: il magazzino merci visto dal lato binari; tecniche costruttive sono analoghe a quelle del FV.



mm, sul quale incollo sopra un foglio di conglomerato di sughero, discreto insonorizzante, e sul quale comincio a disegnare il piano di stazione per i binari da posare. Preparo i fori per l'alloggiamento dei rumorosi ma collaudati motori Peco degli scambi, e comincio a smontare, uno ad uno un po' di flessibili Tillig. Ricapitolando, ho usato deviatoi Peco H0m codice 75 Electrofrog, flessibili Tillig codice 83 e, per lo scalo merci, profilati Peco codice 60 infilati nelle traversine d'avanzo dei Tillig. Sembra un lavoro lungo, ma nell'economia totale del tempo di realizza-

zione, se si alterna questa operazione ad altro, non è poi così lunga e tediosa, e alla fine il risultato si nota! Procedo, prima di tutto ad effettuare la polarizzazione dei cuori degli scambi, necessaria considerando il corto passo dei modelli a scartamento ridotto.

• Ultimi ritocchi, e poi tocca ai fabbricati

Terminata la posa dei binari, che, come al solito simulano quelli di una vera ferrovia a scartamento ridotto, con sedici o diciassette traversine per ogni barra da dodici metri di rotaia, e fissate le tra-

• Lauria in concreto

Ho cominciato con la ricerca di documentazione, fondamentale prima della realizzazione di qualsiasi plastico o diorama. Foto, documenti, disegni, planimetrie, che, grazie a validissimi e cari amici, sono riuscito ad avere. I nomi li faccio: Andrea De Regis, che non ama essere citato, Max Bovaio, Benedetto Sabatini. Antonio Federici, in particolare, dotato di una memoria mirandoliana e di una cultura sulle FCL smisurata (è anche autore del Tutto Trenno Tema 14, sullo scartamento ridotto), mi ha fornito le planimetrie dei fabbricati e non solo! Allora avanti con la realizzazione! Comincio con la posa dei binari, su un foglio di compensato spesso 4 mm, rinforzato con listelli di abete a sezione rettangolare da 20 x 40





verse una ad una con una goccia di cianoacrilato sul sughero, sono passato alla realizzazione dei fabbricati. Stazione e scalo merci, uniti come al vero, sono cresciuti insieme, per loro ho usato plasticard da 1,5 mm di spessore per le pareti, incidendo le aperture dei vani di porte e finestre con un cutter e l'ausilio di una squadretta metallica. Intorno a porte e finestre, posteriormente, ho aggiunto dello spessore a simulare quello vero delle mura. I tetti li ho realizza-

ti col cartoncino "made in Fabriano", tipo "millerighe", quello con le ondulazioni in scala, che, se affettate orizzontalmente ogni tre millimetri, ti danno la giusta forma della tegola. Poca fatica, basso costo (2 euro al metro quadrato), somma soddisfazione! Le persiane, le finestre e le porte sono in plasticard da 0,5 mm di spessore, con vari pezzettini riportati. I colori usati sono i classici "matt" della Humbrol, nelle tonalità che più si avvicinano ai colori reali. Gole e pluviali sono in rame. La piattaforma di carico dello scalo è di compensato da 1 mm di spessore, rinforzato con listelli di legno e rivestito di Redutex ad imitazione delle pietre. Il serbatoio dell'acqua è un concentrato di materiali riciclati: la torre è quanto rimane alla fine di un rotolo di carta igienica, il

serbatoio sulla sommità è il tappo della bomboletta di vernice esaurita a cui è stato aggiunto un cono di plasticard. È stato aggiunto anche un tronco di cono tra il fusto ed il serbatoio. Il fusto è stato rivestito, prima con un foglio di carta abrasiva a grana fine (240) a simulare la rugosità dell'intonaco, poi con strisce di cartoncino che imitano l'armatura di cemento armato della struttura. La scala d'ispezione, d'ottone è di provenienza inglese (Microscale), come le lettere con cui ho scritto il nome della località. Le scritte di servizio sopra le porte sono state fatte

In alto a sinistra: dettaglio del grande muraglione di sostegno della sede ferroviaria, presso lo scambio lato Castrovillari; si notano i roccetti dei comandi a filo, e le casse di comando del deviatore, oltre agli scarichi delle acque. A destra: il contrappeso degli apparati a filo. In basso: al vero a Lauria viaggiavano solo Emme della serie M₁, con ruota dentata per esercizio su linee con tratte a cremagliera, come appunto la Lagonegro-Spezzano.



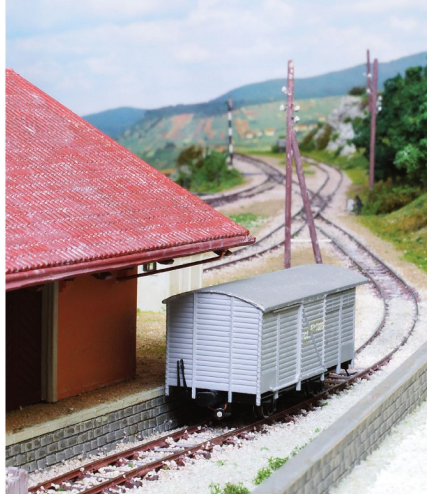


In queste pagine una serie di dettagli dell'impianto "plastrama" di Lauria, con alcune immagini descrittive che si spera possano essere da stimolo per il modellista, come i pilastri paracarri qui a lato, tipici delle strade italiane fino a non molto tempo fa.



In basso: una M, in arrivo da Castrovillari ha appena superato il segnale di protezione.





Il mastodontico muro di sostegno sul vallone (oggi in parte riempito) è stato realizzato col metodo Nouallier, usando lastre di carton plume spellato e inciso, come mostrato nella striscia in basso delle varie fasi operative.



al PC e stampate a colori. La pesa è anch'essa costruita in plasticard. La sagoma limite, ricavata da disegni originali delle MCL/FCL è stata realizzata con profilati Evergreen, mentre le colonne idrauliche sono opera di un fonditore vicentino. I segnali a disco girevole e le apparecchiature Servetaz per il comando dei segnali stessi e dei deviatori, assieme alle leve che comandano quelli manuali, sono stati fatti da me, mediante l'utilizzo di foto, disegni e documentazione originale. I muraglioni di sostegno, di due tipi diversi, sono stati realizzati con tecniche specifiche. Per quello stradale ho usato due fogli di Redutex, uno a pietra regolare per il muretto superiore ed uno a opera incerta per il

TTModellismo

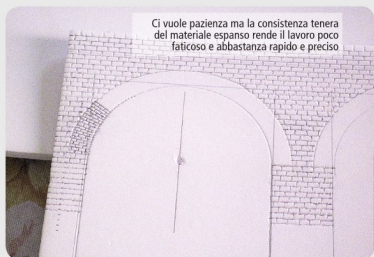
TTModellismo



Sul carton plume "spellato" si riporta il disegno delle arcate e del muro da incidere quindi si inizia con pazienza il lavoro



Ci vuole pazienza ma la consistenza tenera del materiale espanso rende il lavoro poco faticoso e abbastanza rapido e preciso





contenimento della scarpatà. Una sporcatina data a pennello con dello smalto di colore bruno è stata sufficiente per la finitura. Quello di contenimento della scarpatà ferroviaria che caratterizza la fermata di Lauria, invece è nato dopo aver avidamente letto gli articoli di Emmanuel Nouaillier. Ho provato, molto umilmente, ad applicare e adattare le sue tecniche alle mie necessità. Ho impiegato circa 25 ore per incidere le pietre, con l'ausilio di un righello e una matita con micromina 0,5 mm dura! Naturalmente ho dovuto alternare questo lavoro a qualcosa d'altro, per non uscire di senno! Va bene che è un passatempo, ma la salute mentale va conservata! Per i colori, stavolta ho usato degli

In alto: il segnale di protezione, a disco girevole (ancora presente in molte stazioni delle ex FCL, sulle linee rimaste in esercizio) è totalmente autocostituito sfruttando la tecnica descritta per realizzare il disco FS (vedi TTM 39). In alto a destra: la radice lato Castrovillari. Gli scambi del binario di precedenza sono comandati a filo dalle leve sul FV, mentre quelli di scalo hanno il classico macaco. Ma sotto, per tutti c'è un robusto motore Peco! A lato: Lauria stazione, come è oggi.



TTModellismo

TTModellismo





Le pareti ricavate da lastra di plasticard spessa 1 mm sono state tagliate secondo il disegno e poi incollate a creare la struttura perimetrale



La costruzione del FV e del MM prosegue con la costruzione del tetto (quello del FV è più complesso, a quattro falde; vedi anche TTM 20)



A lato: lavori in corso nel plastirama di Lauria, sulla scarpata lato Castrovillari. L'immagine mostra bene come è strutturata la costruzione del terrapieno, col metodo classico della reticella da zanzariera di supporto, poi ricoperta da più strati di carta imbevuta di colla vinilica diluita lasciata asciugare e poi rivestita da strati decorativi (gesso, colore e polveri e erbette).

acrilici, partendo da un grigio un po' scuro e diluito, realizzato mescolando del nero con un giallo chiaro. Una volta asciutto il fondo, ho tamponato con una spugna tutto il manufatto per dare le varie tonalità di "morchia". Le tubazioni di scolo sono dei pezzettini di tubo della Evergreen, saldato a parte, su una dima di legno, in spezzoni di 20 cm circa ed infilati sul cordolo di cemento riprodotto con profilato in legno. Per la vegetazione ho preferito usare più prodotti e di differenti fornitori, per evitare qualsiasi appiattimento e ricreare la generosa varietà della natura: fiocchi, erbette, fogliame dai cataloghi Heki, Woodland, Busch e Alberto Collo, ar-



Una serie di foto del vero fabbricato a portata di mano sono utili per risolvere immediatamente indecisioni sulla definizione dei dettagli



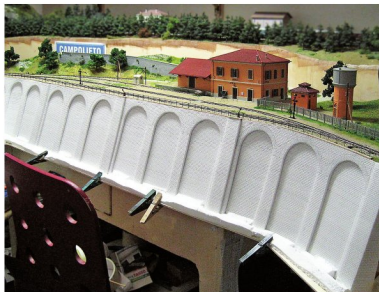
Il fabbricato viaggiatori con magazzino merci di tipo standard della MCL è pronto. Fabbricati analoghi sono presenti in moltissime altre stazioni

rangiate e orchestrati, a mio parere, in maniera abbastanza realistica. Gli alberi (vedi anche TTM 37), hanno il tronco di filo di rame intrecciato, poi stagnato e colorato con varie tonalità di nero, bruno e grigio, mentre le chiome sono un mix fogliame Busch e Collo.

• Il modellismo per riportare i binari a Lauria

I vari progetti di uno sfruttamento turistico della ferrovia del Pollino non hanno mai avuto risultati concreti. Oggi la vera stazione di Lauria, disarmata e abbandonata da oltre 30 anni, può rivivere solo in scala 1:87, e speriamo che la sua realizzazione porti fortuna allo scartamento ridotto italiano, che oggi pare stia rinascendo! 🇮🇹

A lato: Lauria ancora in costruzione, con il muraglione appena fissato nella sua posizione finale ma ancora da verniciare. In basso: complesso del plastrama di Lauria. A sinistra si proseguiva per Castrovillari e Spezzano Albanese (e nei progetti iniziali anche a Cosenza, tramite posa di binario 950 mm all'interno di quello FS da Sibari a Cosenza). A destra per Lagonegro (e oltre fino a Atena, Marsico Nuovo, Matera e Bari, ma solo nei sogni dei progettisti MCL).



Stazioni al confine il diorama di Sant'Elia

di Daniele Arbore

fotografie D. Raseni e P. Visintini

Le stazioni di confine hanno un particolare vantaggio per noi fermodellisti, perché ci permettono di affrontare due panorami ferroviari diversi in pieno realismo. Ma oltre agli impianti famosi e celebrati, in Italia ne abbiamo altri meno noti e alcuni quasi sconosciuti, ma proprio per questo più interessanti.



Poco conosciuta ma ricca di storia: Sant'Elia

Sant'Elia (Draga, secondo la toponomastica slovena) è stata probabilmente la stazione di confine della rete F.S. meno conosciuta di tutte, superata, in quanto a mancanza di informazioni e di immagini, solo da quella di Fusine (peraltro demolita) della ferrovia Tarvisio - Planica - Jesenice. Parliamo, infatti, di un impianto piccolissimo, dotato di due soli binari e di un tronchino, posto su un'ardita linea internazionale diretta verso l'allora Jugoslavia, a semplice binario e a Dingenza Unica. La Trieste Campo Marzio - Sant'Elia (confine) - Erpelle, nei suoi ultimi anni di esercizio, fu interessata quasi esclusivamente da uno scarso movimento di viaggiatori a carattere prettamente locale, poiché la quasi totalità dei treni non superava la piccola stazione carsica, capolinea della tratta in territorio italiano, ad esclusione di un'unica coppia di convogli diretta all'estero. Il viaggio su uno di questi treni "internazionali" si trasformava, tra l'altro, in un'avventura per "coraggiosi", atteso che in quegli anni la linea di demarcazione (la cui definizione aveva provocato scontri e continue tensioni) si rivelò alquanto difficile da oltrepassare, ciò a causa dei controlli approfonditi ad armi spianate, specie da parte dei militari jugoslavi! I treni in servizio sulla linea per Erpelle negli ultimi anni d'esercizio erano composti o da una o due "littorine" del gruppo Aln 56, utilizzate peraltro, da quanto ci risulta, solo sul tratto italiano, oppure da due o tre carrozze trainate da locomotive a vapore, solitamente dei gruppi 875, 728 o 476. Causa la mancanza di piattaforma girevole a Sant'Elia, le vagoni dei treni provenienti da Trieste si riportavano velocemente in

testa al convoglio non appena giunte in stazione, sfruttando il raddoppio del binario e compiendo, quindi, l'intero viaggio di ritorno in retromarcia, con il tender posto anteriormente. Solo grazie ad uno studio fotografico triestino, in uno degli ultimissimi giorni di esercizio nel dicembre 1958, qualcuno si ricordò della nostra sperduta stazioncina, realizzando in una fredda giornata invernale uno splendido servizio fotografico che rende bene l'idea dell'atmosfera surreale di questa oramai dimenticata località di servizio con i convogli semivuoti dai quali salivano e ridiscendevano poche ore più tardi alcune signore anziane del paese, con i loro bidoni metallici per il latte da vendere a Trieste, oltre a qualche raro gigante voglioso di percorrere a ritroso a piedi la splendida Val Rosandra. Occorre inoltre evidenziare che, all'epoca, scattare fotografie non era alla portata di tutti e che un impianto, sia pur modesto come il nostro, data la presenza di un confine così "ermetico", era comunque presenziato dalla Guardia Civica e militari Alleati (prima del 1954) e dalla Polizia di Frontiera poi e, appena pochi metri oltre la punta scambi verso la frontiera, dai "graniciari" jugoslavi armati in pattuglia! Negli anni '50, diversi appassionati di treni, sia italiani che stranieri, si recarono a Trieste per scattare fotografie, ma, quasi fosse una maledizione, la nostra stupenda ferrovia venne inspiegabilmente snobbata, tanto da far sembrare quei 15 chilometri tra la stazione di Campo Marzio e Sant'Elia una distanza siderale. Raggiungere quest'ultima era come arrivare ad una sorta di pericolose "colonie d'Ercole ferroviarie".

Davide Raseni

Foto storica, probabilmente del dicembre 1958, dove è possibile osservare lo stesso tipo di convoglio pronto alla partenza sorvegliato da un nutrito gruppo di agenti della Polizia di Frontiera.

(Archivio Museo Ferroviario di Trieste (Campo Marzio))



Modellismo e realtà. Sul diorama una locotender del Gruppo 875 si è appena riportata in testa al breve treno locale che da lì a poco partirà per Trieste trainato a ritroso. In primo piano alcuni vari viaggiatori tra i quali alcune vecchine con i loro fusti di latte da vendere al mercato. Qui a destra, nel riquadro, l'immagine storica che ha ispirato questo scatto.



A lato: veduta laterale della 875 (modello Aelle Modelli di Carrara, elaborato su base Roco), appena giunta da Trieste con il suo corto treno locale. Sulla facciata del fabbricato è evidente la tabella bilingue che riporta la dicitura "Valico ferroviario n. 8 di Draga S. Elia".

La piccola stazione di Sant'Elia è la più pittoresca località di servizio dell'ormai dismessa linea Trieste Campo Marzio - Erpelle. Situata sul ciglione della Val Rosandra, rimane discosta dall'omonimo abitato di Draga-Sant'Elia. Qualora non si voglia utilizzare la vecchia sede ferroviaria, oggi trasformata in pista ciclabile, si accede ad essa solo attraverso uno stretto sentiero non asfaltato, in mezzo ad un bosco. Di Sant'Elia colpisce innanzitutto l'originale disposizione del fabbricato viaggiatori, che sembra incurarsi nello scosceso terreno carsico, quasi a sorreggere con le sue mura il soprastante stretto piazzale. Sorprendono inoltre i regolarsi concili calcarei biancastri usati per la costruzione, dai quali risaltano in rilievo le architravi, le pietre marcapiano e le pietre delimitanti il sottotetto, tutti elementi tipici di un'elegante architettura d'altri tempi.

• La lunga genesi di un diorama

La riproduzione "in scala" della stazione di Sant'Elia è stata un'idea che ho cullato per molto tempo, forte del romantico richiamo di una storia che fu. Difatti già una decina di anni fa, presi d'assalto la vecchia stazione abbandonata, armato di rotella metrica e macchina fotografica. Però la cronica mancanza di tempo ha fatto sì che tale progetto non si attuasse nei tempi sperati, tanto che i fogli del block-notes sul quale avevo annotato misure e rilievi dei fabbricati nel frattempo erano ingialliti!

Nello stesso periodo, quale socio del Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio, ebbi la possibilità di scartabellare nei vecchi faldoni documentali del museo, alla ricerca dei progetti dei fabbricati, allo scopo di integrare le informazioni in mio possesso. Purtroppo i miei sforzi non andarono a buon fine ma nel compenso riuscì a scovare il piano di stazione risalente

all'epoca della chiusura della linea. Qualche tempo dopo, quasi miracolosamente, dal cappello a cilindro dell'amico Roberto Puccioni spuntarono alcune fotocopie dei piani costruttivi dei fabbricati, risalenti al 1887, epoca della costruzione della linea. Alla fine, mi ritrovai tra le mani tutta la do-



cumentazione necessaria per costruire fedelmente una riproduzione in scala della vecchia struttura ferroviaria.

In virtù della promessa fatta agli amici Davide Raseni e Roberto Carmeli, quest'ultimo autore del bel libro "Il treno della Val Rosandra", che caldeggiavano insistentemente la costruzione del modello di tale stazioncina da esporre nel Museo Ferroviario triestino, nella primavera del 2007 decisi di dare il via ai lavori. Per vari motivi, questi andarono però avanti in maniera discontinua sino all'estate dell'anno dopo.

In quel periodo constatai infatti che nel dicembre a venire, cadeva l'anniversario dei 50 anni della chiusura della linea. A riguardo, il nostro presidente, l'ing. Carollo, prospettò la possibilità per il Museo Ferroviario di Trieste di organizzare una mostra celebrativa in merito. Tali fattori mi spinsero, nella gestione del tempo libero, a dare la massima priorità al diorama e così, lavorando, specie nell'ultimo periodo, talune volte sino all'una di notte, sono stato in grado di concludere tale opera e consegnarla al Museo per la festività dell'Immacolata.



• Il progetto dei fabbricati

Devo dire che nonostante la presenza dei disegni costruttivi dei fabbricati, i miei vecchi appunti ingialliti si sono dimostrati fondamentali. Infatti, nei disegni originali, oltre alla mancanza di importanti particolari, come la cabina apparati centrali, il pozzo, il muro di contenimento, ho comunque constatato la presenza di alcune

In alto: questa volta titolare del treno in partenza da Sant'Elia troviamo la 728 012 (modello Klein Modellbahn elaborato dall'autore) mentre effettua la manovra a tender avanti per portarsi alla testa del convoglio.

varianti al progetto del fabbricato. Perciò, anche se avessi posseduto fin da subito tali disegni, dei rilievi sul posto sarebbero stati comunque necessari.

• Costruzione dei fabbricati

La prima operazione che ho eseguito è stato di aumentare i disegni costruttivi dalla scala 1:100 alla scala 1:87 utilizzando lo zoom di una fotocopiatrice. Ho provveduto poi a riportare su compensato da 4 mm di spessore le misure perimetrali dei muri dei fabbricati e delle relative aperture. Da esso ho ricavato le facciate esterne e le aperture corrispondenti a porte e finestre. Prima di procedere all'incollaggio dei muri perimetrali di ogni fabbricato, ho inciso le fughe tra pietra e pietra delle facciate, le quali sono state riprodotte incidendo direttamente le pareti esterne con la più piccola fresa rotonda Dremel attualmente in commercio. L'operazione è un po' laboriosa: dapprima, bisogna disegnare a matita ogni fila orizzontale di mattoni, distanziandole verticalmente dei millimetri relativi ad ogni altezza di pietra angolare (in scala). Ho fresato poi tali linee usando come guida la parte inferiore di un normale righello da 30 cm, il quale ha tal bordo rialzato, retaggio di quando si doveva disegnare con la penna a china anziché con il computer. Il bordo in questione preserva il righello dall'usura, evitando che la testa fresa direttamente anche il lato buono del righello, rovinandolo irrimediabilmente.

Per riprodurre la parte centra-

A lato: veduta del caratteristico fabbricato viaggiatori lato "paese". I caldi colori autunnali fanno risaltare i blocchi di pietra bianca dell'edificio. Come al vero la stazione non era raggiunta da alcuna strada, ma solamente da un stretto viottolo sterrato!





le del fabbricato viaggiatori che sporge rispetto al corpo dell'intero edificio, ho predisposto invece le due pareti sporgenti con compensato avente, in scala, lo spessore corrispondente alla misura della sporgenza. Le due pareti son poi state incollate esternamente al corpo rettangolare del fabbricato.

Una volta incise tutte le pietre, incollate tra loro le pareti, stuccati i punti di congiunzione e ripassate le fughe con la lama da seghetto, ogni manufatto è stato verniciato completamente in grigio acrilico, in una tonalità non troppo scura. Allo scopo di evidenziare in bianco sporco i concii di pietra e non coprire le fughe in grigio, mi sono costruito una specie di tampone. Su un piccolo ritaglio di compensato di qualche centimetro di lato, ho incollato un vecchio pezzetto di panno spugna lavapiat-



ti. Di dietro, per impugnatura, ho avvitato per qualche millimetro una vite autofilettante.

In pratica, dopo aver spennellato di bianco acrilico la superficie di tale tamponi, "timbravo" ripetutamente le pareti "grigie" del fabbricato, senza premere troppo, al fine di evitare che qualche fuoriuscita di colore troppo liquido andasse a infilarsi nelle fughe. Tale operazione è stata ripetuta finché ogni parete non ha acquistato una tonalità bianco-grigiastra vicina a quella dell'originale. Ovviamente qualche correzione si è resa poi necessaria, ma è stata apportata localmente, direttamente con un pennellino piatto. Susseguentemente ho provveduto a riprodurre tutti i particolari architettonici in rilievo, che sono stati ottenuti incollando listelli di legno per modellismo navale preventivamente sagomati e colorati

Pagina opposta, in alto a sinistra: dettaglio della facciata della stazione lato binari con la curiosa asta e la bandiera insolitamente poste quasi ad altezza d'uomo.

In basso: i caldi colori e la luce radente di un pomeriggio autunnale fanno da cornice a una ALn 56 in sosta nella piccola stazione di frontiera.

In lontananza è presente la caratteristica cisterna per l'acqua potabile che periodicamente veniva portata fin lì per rifornire lo sperduto impianto FS.

A destra: dettaglio della curiosa terrazza e la scalinata che permette di raggiungere il piano dei binari.

in bianco sporco, segnando questa volta le fughe con la cuspidi di una cacciavite piatto e una matita colorata grigia.

Come sempre, porte e finestre sono state ottenute con cartoncino ed acetato trasparente. Le persiane invece utilizzando le ormai classiche fascette in plastica. Tutte le scritte di stazione sono state create utilizzando i font FS presenti in rete sull'utile sito www.rotaie.it, rimpicciolite poi con lo zoom di una fotocopiatrice. Siccome i diorami vengono solitamente (e purtroppo) osservati dall'alto, ho posto grande attenzione alla riproduzione dei tetti.

Per quanto riguarda le falde, ho abbandonato le lastre Bush, che ho utilizzato solamente per riprodurre i colmi del tetto; ciò in favore delle ottime lastre dell'italiana Krea, molto realistiche e in scala. Le grondaie sono invece ricavate tagliando longitudinalmente piccole cannuce usate per le confezioni di succhi di frutta. I tubi discendenti invece sono stati riprodotti con filo di stagno per saldare, che non è stato neppure necessario verniciare.

I comignoli sono stati costruiti sagomando opportunamente liste-

relli di legno, rivestiti poi con cartoncino Faller riprodotto vecchi mattoni, mentre i terminali dei comignoli riproducono fedelmente quelli allora esistenti e riscontrabili dalle foto d'epoca e sono stati riprodotti uno ad uno con tubicini di ottone saldato a stagno. Sono di vari tipi: tre a forma di H, uno con banderuola, gli altri finalmente "normali", con le classiche quattro incisioni in testa ed il cappellotto costruito smerigliando una puntina da disegno, per ridurla di diametro.

Dopo la verniciatura in rosso mattone, il tetto è stato invecchiato lumeggiandolo con colori giallastri e poi sporcandolo ulteriormente con acqua proveniente da sciacquatura di pennelli. Stesso trattamento "ad acqua sporca" è stato riservato ai comignoli, grondaie e quant'altro non dovesse risultare "nuovo".

• Struttura, paesaggio e dettagli del diorama

Una volta terminati i fabbricati è venuto il momento di costruire la struttura del diorama ed il paesaggio. Una grossa limitazione mi è stata imposta dalle dimensioni estremamente ridotte della ba-



chea in cui era destinato il diorama: 117 cm per quanto riguarda la lunghezza, ma solo 38 di altezza e larghezza!

Steso sul tavolo della cucina il piano di stazione in scala 1:1000, ho ritagliato in mezzo ad un foglio di carta A4 una finestra rettangolare di circa 3 X 10 cm corrispondenti all'area (in scala 1:87) della zona che potevo riprodurre e, usando tal foglio di carta come maschera sopra il pianetto, ho iniziato a cercare quale potesse essere la soluzione migliore. La mia intenzione era quella di poter riprodurre sia il pendio a monte del piazzale di stazione, sia quello a valle, in maniera che l'elemento caratteristico della stazione, ovvero il suo stare a mezza costa su un monte, si cogliesse in pieno. Però i 38 centimetri di larghezza disponibili erano molto limitativi: se disponevo il rettangolo in maniera da avere i binari paralleli ai lati lunghi da un metro, dovevo lasciar fuori o il pendio a monte

oppure quello a valle del fabbricato. Anche volendo disporre i binari paralleli ai lati corti, potevo sì riprodurre i due pendii, però una buona parte della struttura (i gabinetti ed il pozzo) sarebbe caduta fuori dai margini e comunque avrei avuto una coppia di binari lunghi solo 38 centimetri...

Ho infine optato per la soluzione "storta" con binari abbastanza lunghi posti diagonalmente al fronte principale del diorama, soluzione che mi ha permesso di riprodurre una parte della propagine del pendio carsico a monte del fabbricato viaggiatori e di garantire a valle di esso una buona disposizione paesaggistica. L'unico problema creato da questa particolare disposizione è stato nella difficoltà che gli amici Davide Raseni e Paolo Visintini hanno poi in-

In basso: fotografare un diorama all'aperto permette di cogliere delle immagini assolutamente irripetibili e quasi impossibili da riprodurre con luci artificiali. In questo caso le ultime luci del tramonto illuminano il piazzale di Sant'Elia dando un tocco romantico a questo bellissimo impianto che a breve verrà inesorabilmente soppresso...

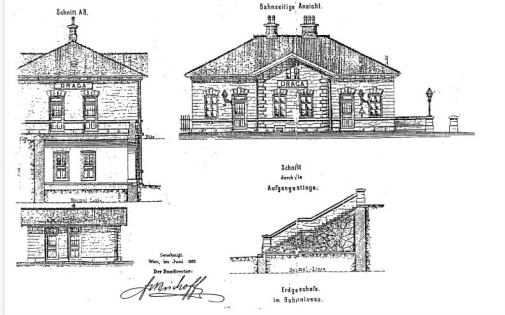
contrato nel momento di dover realizzare il servizio fotografico, rendendo estremamente difficile prendere delle realistiche inquadrature! La struttura è stata costruita utilizzando legno multistrato da 10 mm, sagomando le pareti perimetrali e le due ordinate centrali secondo le isoipse del terreno. Tale base è stata poi ulteriormente irrobustita con due fogli orizzontali utilizzati per creare la base del piazzale di stazione e la base del livello inferiore su cui poggia il corpo del fabbricato viaggiatori e il muro di sostegno del terrapieno.

I pendii son stati creati incastrandolo e incollando del polistirolo fra la struttura in multistrato. Il polistirolo è stato poi sagomato opportunamente con un cutter e ricoperto successivamente con strisce di carta igienica imbevute di acqua e Vinavil. Per quanto riguarda la riproduzione del fron-



te roccioso e del sentiero prospiciente il fabbricato, ho utilizzato una mia "variante" al metodo descritto Dal Le Plat nel suo "Soluti da Ferbach".

In luogo del materiale cartaceo, ho utilizzato dei trucioli di legno messi a mollo in acqua per circa due giorni. Una volta sgocciolati un po', li ho mischiati con stucco murale in polvere, del tipo a rasare, a presa lenta ed ho ottenuto un impasto molto grezzo, che ho provveduto a disporre alla buona sui pendii utilizzando una spatola usata "di taglio" allo scopo di evitare di creare zone piatte: nulla di più. L'impasto ha impiegato circa quattro giorni ad asciugarsi, risultando privo di crepe ed estremamente duro. La presenza dei trucioli ha garantito il formarsi di un fronte roccioso molto aspro, troppo aspro! Mi resi conto che invece della Val Rosandra avevo riprodotto le pendici taglienti del Monte Fato de "Il signore degli Anelli". Per "smussare" le pietre appuntite e trasformarle in roccia calcarea carsica son dovuto ricorrere ai ripari mediante l'uso



di una spazzola di acciaio da carpentiere, impugnata a due mani e passata lungo i pendii. Il tutto è stato poi verniciato completamente in grigio scuro molto diluito. Una volta asciugate, le rocce son state lumeggiate in

In alto: disegno originale austro-ungarico delle k.k.S.T.B che illustra il fabbricato viaggiatori lato binari, la facciata laterale con terrazza, la scala di accesso e il piccolo fabbricato dei servizi igienici.

bianco con il metodo del pennello asciutto, sino a raggiungere una tonalità realistica.

Per riprodurre la (poca) terra ed il sentiero antistante, ho dapprima spruzzato nelle zone interessate della colla spray permanente, poi ho fatto cadere a pioggia una miscela di segatura che avevo verniciato precedentemente in alcune tonalità diverse di marrone. I ciuffi d'erba dritta presenti qua e là fra le rocce son invece di produzione Heki.

Altri accessori presenti sul diorama son invece di produzione artigianale, come la fontanella vicino alle scale, la pompa vicino al pozzo, e la stazionata FS, in metallo. I pali dell'illuminazione son in parte autocostituiti con bastoncini per modellismo navale e filo di ottone. I binari son di produzione Peco cod. 75, la massicciata è invece di Linea Secondaria. Il tutto è stato sporcato con colori acrilici dati a pennello o a spruzzo. La particolare scelta dell'ambientazione del diorama (autunno 1958) ha condizionato (secondo me in bene) la scelta del tipo di vegetazione e dei suoi colori. Dall'osservazione delle foto d'epoca ho potuto notare che nella zona crescevano prevalentemente piante giovani: tale fatto mi ha facilitato il lavoro di costruzione degli alberi in quanto selezionando opportunamente la gran quantità di teloxis aristata che tenevo "in naftalina", ho ricavato un gran numero di alberi praticamente già pronti e colorati dalla stessa natura. Peraltro la stagione autunnale che volevo riprodurre mi ha consentito anche di evitare di rinfoltire le piante con





fogliame commerciale. Gli alberi, una volta selezionati, sono stati verniciati a spruzzo utilizzando bombolette spray da carrozziere: inizialmente testa di moro per verniciare i tronchi, ovviamente a dovuta distanza per sfumare ed evitare un forte contrasto con il colore chiaro dei rami più sottili. Per i rami ho spruzzato poi del giallo. Gli alberi sono stati poi fissati ad uno ad uno al terreno praticando dei fori nel terreno con il trapanino. Una volta disposti in loco tutti quanti gli alberi, ho provveduto a sfumare qua e là i rami con una bomboletta rossa. La vernice utilizzata ha anche provveduto a fissare il fogliame naturale di cui ogni rametto era già dotato. Oltre ad alberi a foglie caduche ho poi provveduto ad autocostruire dei pini neri, tipici della zona e presenti nei pressi della stazione, mediante una struttura (tronco e rami) realizzata con dei fili di rame

attorcigliati provenienti da cavi elettrici, stuccata e verniciata, alla quale è stato applicato l'ottimo prodotto "Forest pine" della Mini Natur riprodotto proprio gli aghi di conifere. Una grossa parte della vegetazione è data dal sommaco: un cespuglio caratteristico del Carso. D'autunno le sue foglie si colorano di un rosso/arancio intenso. Di certo non poteva mancare sul mio diorama, a dare un particolare tocco in più di colore all'insieme. E' stato riprodotto utilizzando scarti di teloxis derivati dalla precedente selezione di alberi. Ogni spezzone di rametto è stato verniciato a spruzzo di rosso e piantato in forellini praticati preventivamente nel terreno.

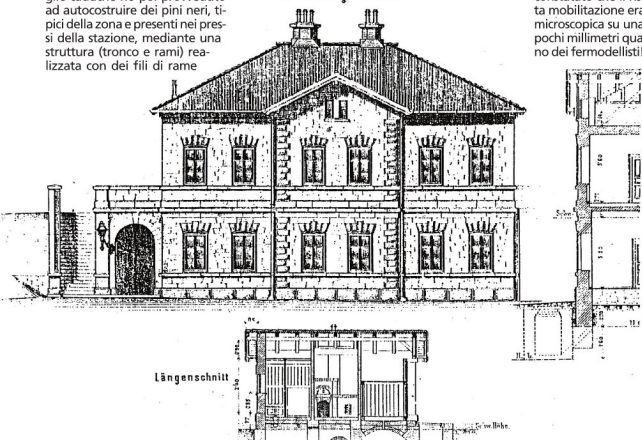
In alto: alcune fasi della costruzione del fabbricato viaggiatori e della struttura del diorama.

Sotto: un altro disegno originale che illustra l'altra facciata del fabbricato. E' evidente l'imponenza dell'edificio da questo lato che lo fa sembrare un manufatto completamente diverso da quello del disegno della pagina precedente.

• Un incompreso amore... per il dettaglio

Discorso a parte meritano le scritte poste sul fabbricato: dalle sbiadite foto d'epoca in mio possesso, ho notato la presenza di un cartello bilingue appeso sulla facciata del fabbricato lato binari che, se abbastanza ben interpretabile in italiano con "Ferrovie dello Stato" Valico ferroviario n. 8 Draga S.Elia", era illeggibile nella lingua slovena. Per esso ho mobilitato la cucina di mia moglie, interprete a Parigi e Bruxelles per tale lingua con conseguenti telefonate ed e-mail in Francia per completare tal piccolo particolare. Ne ho poi ricavato un... "severo rimprovero" e un improprio da parte di mia moglie una volta constatato che il risultato di tanta mobilitazione era... una scritta microscopica su una superficie di pochi millimetri quadrati! Il destino dei fermodellisti!

Strassensuite Anich.





Una cisterna che cambia

di Vittorio Aragona

fotografie A. Camatta

Il criterio di modularità che accomuna tutti i kit dei carri chiusi TTM è applicabile anche ai kit dei carri cisterna. Anche per questi carri l'esplorazione della possibilità di combinazione delle parti può portare a scoperte inattese.

Tra tutti i TTMkit, i carri serbatoio sono i miei preferiti. Dopo aver costruito i primi seguendo il procedimento suggerito dalle istruzioni, ho cominciato a studiare le variazioni sul tema così, durante la ricerca di documentazione fotografica sui carri da 27 m³, mi sono imbattuto nella foto proposta da un sito specializzato in immagini ferroviarie che immortalava un carro serbatoio appartenente a una serie differente da quello riprodotto dal kit. Le dimensioni generali erano le stesse ma le apparecchiature di carico e scarico erano disposte in maniera differente: la botola principale di carico era scambiata di posizione con quella di dimensioni minori e quindi arretrata verso la coda del carro e così erano le scalette di accesso alle piattaforme. I condotti di scarico sotto il telaio si trovavano in posizione centrale, esattamente dove avrebbero dovuto terminare le scalette secondo le istruzioni di montaggio del modello. Sulla parte posteriore

re della cisterna si trovavano le quattro flange per il circuito di riscaldamento del fluido trasportato, usato al vero per agevolare lo scarico. Consultando una vecchia copia dell'album dei carri serbatoio aggiornata al 1961, ho trovato alla tavola 236e il riferimento ad una serie di trentacinque carri Mr

con garitta, costruiti tra il 1941 e il 1947, assai somiglianti a quello fotografato. Su come il carro in foto avesse perso negli anni la garitta si possono solo fare delle ipotesi e comunque la vita di un carro di servizio può essere molto avventurosa. Le dimensioni principali e le caratteristiche del rodiggio

In alto: a prima vista sembra il carro con cisterna da 27 m³ così come esce dal montaggio del kit ma se si guarda con attenzione le differenze saltano all'occhio!

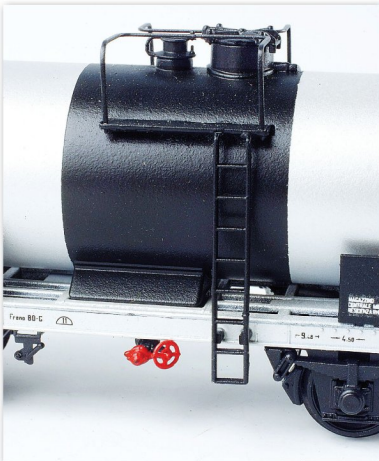
In basso: alcuni dettagli la cui realizzazione è descritta nel testo: il gruppo di collegamento alle serpentine di riscaldamento, i supporti per le lanterne di coda, gli appigli per il manovratore e le aste di collegamento dei ceppi dei freni.





gio coincidevano con quelle del carro serbatoio da 27 m³ proposto col kit di TTM e quindi il carro poteva essere riprodotto, seppur con qualche approssimazione, usando tale base che, rispetto agli altri TTM kit, presenta qualche difficoltà in più, ma nulla che non sia alla portata del modellista con una minima esperienza. Avendone costruiti un discreto numero, ho elaborato un procedimento di montaggio leggermente differente da quello suggerito nelle istruzioni: infatti costruisco e vernicio il telaio e il serbatoio separatamente e li assemblo solo al momento di applicare le decalco-

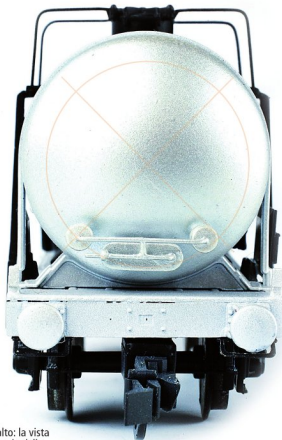
manie e la mano di finitura. La prima operazione che compio è il lavaggio delle stampate con acqua tiepida e sapone liquido per piatti, per rimuovere tutte le tracce di grasso residuo del procedimento di stampaggio e assicurare una buona presa della colla. Il serbatoio è la parte che richiede la maggiore cura, in particolare per evitare che sia visibile la linea di giunzione degli stampi dei due semigusci. Le due parti vengono incollate assieme dopo aver fissato la zavorra all'interno (io uso una dozzina di rondelle di metallo zincato acquistate per poco in confezione da cen-



In alto: la vista frontale della testata mostra la riproduzione del sistema per il riscaldamento del fluido trasportato; tracciato sulla foto uno schema del sistema usato per individuare la posizione dei fori per i tubi superiori dell'impianto di riscaldamento, come descritto nel testo.

In alto a sinistra: dettaglio del collegamento esterno al sistema di riscaldamento del fluido trasportato (al vero serviva per agevolare lo scarico), ripreso sul carro cisterna 40 83 724 1 339-8, nel 2004 (foto V. Aragona).

In basso: la parte centrale del carro mostra la nuova posizione dei particolari di carico e scarico dipinti in nero in quanto l'istruzione tecnica delle FS sulla coloritura dei carri merci, datata 1950, recita: "Le cisterne per prodotti imbrattanti (petrolio grezzo, catrame...) sono dotate di fascione nero, largo 2 metri, in corrispondenza del duomo".



to pezzi presso un negozio di ferramenta) e la giunzione viene finita con carta abrasiva fine gradazione 800. È possibile montare il fondello della cisterna e la botola d'ispezione rivolti verso la piattaforma del frenatore, le due botole di carico scambiate di posizione rispetto alle istruzioni e le due piattaforme con i relativi corrimano. Le scalette andranno montate in corrispondenza della botola più grande, quindi verso la parte posteriore del carro, approfittando della sede già presente sotto la piattaforma ma solo al completamento del serbatoio.

La parte visibile del circuito di riscaldamento del fluido deve essere costruita ex novo. Il procedimento è semplice e come si suol dire "è più facile a farsi che a dirsi", e più di ogni spiegazione è utile una foto del particolare. Serviranno del polistirene in fogli dello spessore di 0,5 mm, del filo di acciaio o di ottone da 0,4 mm e del tubo o del tondino di polistirene da 1,4 mm. Non avendo in casa il tubo, mi sono armato di calibro e ho trovato quello che cercavo su una delle materozze del carro serbatoio da 20 m³ (dei TTM kit non si butta nulla!). All'interno del fondello sono già presenti quattro impronte ma per questo carro si potranno usare solo le due inferiori. Con un girapunte ed una punta da 1,2 mm ho aperto

dall'interno i due fori più in basso lasciando i due decimi che mancano al diametro del tubo per i necessari aggiustaggi. Anche se piccolo, il particolare attrae l'attenzione quindi la cura della simmetria è indispensabile. I quattro tubi flangiati escono dal fondello disposti su una circonferenza centrata sull'asse del serbatoio quindi con un compasso ho tracciato un arco di cerchio centrato sul centro del fondello e passante idealmente per i centri dei due fori già aperti. Il centro del fondello si trova facilmente perché, osservando il pezzo con una lente, si vedono due linee di stampo tra loro ortogonali e inclinate a 45 gradi rispetto all'orizzontale. Proprio dove queste linee si intersecano è il centro del fondello, dove metteremo con delicatezza l'ago del compasso; nei due punti in cui queste linee di stampo intersecano l'arco di circonferenza che stiamo tracciando, praticheremo i fori per aprire il passaggio per i due tubi più esterni. Ancora una volta ho usato la punta da 1,2 mm ma dall'esterno e ho usato i decimi mancanti per gli aggiustaggi. I quattro spezzoni di polistirene che riproducono i tubi dovranno uscire dal fondello paralleli all'asse del serbatoio e terminare tutti su uno stesso piano, leggermente arretrato rispetto al fondo del serbatoio. I pezzi saranno incollati con colla per polistirene dall'interno del fondello stesso. I tubi andranno completati con le flange, ossia dischi da 2,5 mm di dia-



In alto: il carro di tre quarti evidenzia la nuova posizione degli accessori e i dettagli aggiunti alla parte del carro opposta alla piattaforma del freno a mano.

In basso: i serbatoi, montati sul "manico" sono pronti per le ultime fasi della verniciatura (1). Osservando il telaio dal basso sono visibili i particolari aggiunti al sistema frenante mentre l'elastico che funge da richiamo al portagancio passa quasi inosservato (foto 2).

metro ricavati dal foglio di polistirene usando la pinza fustellatrice, quella che si usa per aggiungere i fori alle cinture. Ho usato la fustella col diametro interno da 2,5 mm e ho forato il foglio mettendo del solido cartone tra il polistirene e la contropunta. Occorre lavorare un po' per estrarre i dischetti senza rovinarli e qualche insuccesso ci può stare. Su ciascuno dei tubi più in alto si incolleranno due flange sovrapposte mentre su quelli più in basso ne servirà inizialmente una sola. Questa operazione di incollaggio permetterà di recuperare ancora un po' della simmetria che non si è potuta ottenere posizionando i tubi precedentemente. I due tubi inferiori sono chiusi da una unica flangia di forma al-

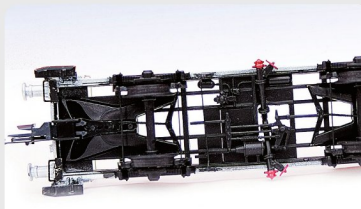
lungata che bisognerà disegnare e ritagliare dal foglio di polistirene in funzione della distanza che si sarà ottenuta tra gli assi dei due tubi. Per agevolare il lavoro si partirà disegnando sul foglio di polistirene due linee parallele distanti 2,5 mm tra di loro. Anche per questo particolare serve un po' di pazienza e magari preparare più di un pezzo per scegliere poi quello venuto meglio. Al centro delle due flange superiori e di quella inferiore destra si praticherà un foro con girapunte e punta da 0,5 mm. Con filo di ottone o di acciaio da 0,4 mm si costruiscono i par-

TTModellismo

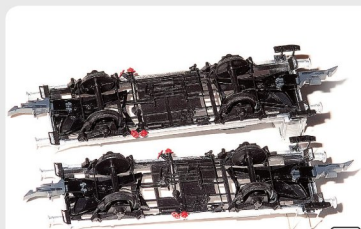
TTModellismo



1



2



3



4

ttolari rimanenti, incollandoli tra di loro con colla cianoacrilica. Sarà proprio il piccolo pezzo verticale che congiunge la riproduzione dei due tubi orizzontali a mettere a dura prova la pazienza del modellista. Per questi particolari ho usato del filo di acciaio comprato in bobina presso il solito negozio di ferramenta. Per raddrizzarlo, l'ho teso sulla fiamma del fornello a gas scaldandolo senza arroventarlo per non rovinarne le caratteristiche meccaniche. Dopo un po' di passate rimane abbastanza dritto da poter essere usato per

nostri scopi modellistici. A questo punto si montano il fondello e le scalette e il serbatoio è pronto per il lavaggio finale che precede la mano di primer e poi la verniciatura. Prima di queste fasi conclusive ho incollato sotto il serbatoio, in corrispondenza del basamento rettangolare che si incastra nel pianale, una specie di manico fatto con pezzi di materozza e il riscontro che si usa per piegare i corrimano (foto 1). Il "manico" permette di accedere con l'aerografo a tutte le parti del serbatoio che può essere così sostenuto durante la verniciatura senza che rimangano impronte. Naturalmente anche l'asciugatura avviene a riparo da polvere e, grazie al "manico", da capitolomboli.

L'unico intervento degno di nota sul telaio sarà il posizionamento del tubo di scarico del serbatoio nella zona centrale, con i volantini delle saracinesche rivolti verso la coda del carro. Dopo aver incollato il pezzo che ri-

produce il sistema frenante, ho praticato un'apertura nella zona rettangolare che, al centro del telaio, fa da appoggio al serbatoio. A questo punto, modificando il sistema frenante all'uscita del cilindro dell'aria compressa, è facile posizionare il pezzo a "Y" dei tubi di scarico, dal quale sarà già stata asportata la parte sporgente che si incastra nel serbatoio.

I quattro gruppi con parasala e boccola saranno verniciati separatamente in nero satinato e solo alla fine assemblati con tutti gli altri pezzi del telaio già verniciati in alluminio. Nuovamente con girapunte e punta da 0,5 mm ho forato la parte interna dei ceppi dei freni prima di incollarli al telaio. Lo scopo è migliorare l'aspetto del sistema frenante con la riproduzione delle barre, ancora in filo d'acciaio da 0,4 mm, che collegano i ceppi tra loro. Queste barre andranno incollate solo dopo aver sistemato i portaganci con il cinematismo di allontanamento. Il richiamo del portagancio è assicurato da solito filo elastico, prendendo spunto da quanto suggerito su TTM20. Ciascun portagancio ha il suo richiamo indipendente che lo collega al foro posto al centro della "V" che costituisce la parte posteriore del cinematismo. Per come è collocato il cinematismo, il filo non è visibile se non osservando il carro da sotto (2). Il telaio viene ulteriormente arricchito con il collegamento tra le due leve del dispositivo "pieno/vuoto" (realizzato col solito filo di acciaio), gli agganci per i manovratori acquistati dall'artigiano france-

produce il sistema frenante, ho praticato un'apertura nella zona rettangolare che, al centro del telaio, fa da appoggio al serbatoio. A questo punto, modificando il sistema frenante all'uscita del cilindro dell'aria compressa, è facile posizionare il pezzo a "Y" dei tubi di scarico, dal quale sarà già stata asportata la parte sporgente che si incastra nel serbatoio.

I quattro gruppi con parasala e boccola saranno verniciati separatamente in nero satinato e solo alla fine assemblati con tutti gli altri pezzi del telaio già verniciati in alluminio. Nuovamente con girapunte e punta da 0,5 mm ho forato la parte interna dei ceppi dei freni prima di incollarli al telaio. Lo scopo è migliorare l'aspetto del sistema frenante con la riproduzione delle barre, ancora in filo d'acciaio da 0,4 mm, che collegano i ceppi tra loro. Queste barre andranno incollate solo dopo aver sistemato i portaganci con il cinematismo di allontanamento. Il richiamo del portagancio è assicurato da solito filo elastico, prendendo spunto da quanto suggerito su TTM20. Ciascun portagancio ha il suo richiamo indipendente che lo collega al foro posto al centro della "V" che costituisce la parte posteriore del cinematismo. Per come è collocato il cinematismo, il filo non è visibile se non osservando il carro da sotto (2). Il telaio viene ulteriormente arricchito con il collegamento tra le due leve del dispositivo "pieno/vuoto" (realizzato col solito filo di acciaio), gli agganci per i manovratori acquistati dall'artigiano france-





In alto: vista del gruppo sospensione, parastrada e freni. Per garantire la separazione dei colori senza ricorrere a complicate mascherature, le varie parti del telaio sono colorate ad aerografo separatamente e assemblate nell'ultima fase di costruzione. Basterà studiare preventivamente i punti di incollaggio ed evitare che vengano a contatto con la vernice.

se Huet e i supporti per le lanterne di coda. Per i supporti ho adottato una soluzione autarchica: i due supporti anteriori sono riprodotti con due spezzoni da 1 mm di tondino di polistirene del diametro di 1 mm, incollati con colla cianoacrilica sui montanti della barra orizzontale del terrazzino mentre per i supporti posteriori ho usato profili Evergreen (barra 1x1 mm e striscia da 1x0,5 mm). I supporti posteriori risultano tanto vistosi quanto robusti e si adattano ad un uso senza patemi del carro sul plastico.

• La verniciatura e le scritte

Preceduta da un secondo lavaggio con pennello, acqua tiepida e detersivo per piatti e successivo risciacquo, la verniciatura è stata fatta ad aerografo con colori acrilici Lifecolor (LC74 ed LC72) su una mano di primer Tamiya bianco stesa solo sui particolari da verniciare in alluminio. Certamente i ri-

sultati sarebbero stati migliori impiegando degli smalti ma, poiché non dispongo di uno spazio destinato ai treni, tutte le mie attività modellistiche devono essere compatibili con un ambiente domestico con presenza di bambini quindi di prodotti potenzialmente tossici come banditi. Mentre le iscrizioni relative a tara, interasse e tipo di freno sono quelle in dotazione al kit, la marcatura è il risultato di un collage tra più decalcomanie. Visto che seguo l'epoca IV, ho cercato di ottenere una marcatura il più possibile simile a quella della foto che mi aveva ispirato, usando scritte provenienti dai kit dei carri serbatoio da 20 m³ e da 27 m³. Alla fine con una mano di finitura satinata Lifecolor LC77 il risultato è decoroso. Per chi fosse interessato a epoche antecedenti all'introduzione della marcatura unificata, il carro sarà un Mr da 939 800 a 939 834 ma dotato di garitta presa in prestito da un kit di carro serba-

toio da 20 m³. Complessivamente l'impegno richiesto non è significativamente diverso da quello necessario per costruire il carro secondo le istruzioni e il rischio di insuccesso è minimo. È un prezzo che si paga volentieri per mettersi alla prova ed allungare il treno di carri serbatoio che nella realtà erano praticamente tutti diversi uno dall'altro.

• Variazioni sul tema

Con lo stesso procedimento ma partendo da un kit per carro serbatoio da 20 m³ è possibile riprodurre uno dei carri della tavola 238 dell'edizione 1961 dell'album dei carri serbatoio. In questo caso le operazioni si riducono allo scambio di posizione di scalette e botole e alla modifica del tubo di scarico esattamente come è stato fatto col carro serbatoio da 27 m³. Il circuito di riscaldamento del fluido rimane come indicato dalle istruzioni del kit.

Di questi carri è relativamente facile trovare documentazione fotografica nei vari siti specializzati in fotografia ferroviaria (inesauribile fonte di informazioni sia per l'appassionato di ferrovie reali che per il modellista), su libri e riviste, oppure nelle ormai sempre più rare teorie di carri accantonati. 📷

A lato: schema della marcatura del carro. Chi fosse in grado di realizzare decal in proprio può richiedere alla casella postale di TT Modellismo (indirizzo in calce alla pagina) il file in .tif dell'immagine. In basso: ancora una vista di tre quarti del carro. È necessario arretrare la tabella con la marcatura per evitare che interferisca con la scala di accesso alla piattaforma e con la nuova posizione della saracinesca.

40 83 724 2 409 - B
FS VZekk
 olio combustibile
 e minerale grezzo **M4**

A	B	C	11.01	27000 L
S	20.51	11.250 kg		





In alto: la fiancata lato cabina AT (quella destra) della E 636 322, ricavata cambiando la posizione dei coprigiunti presso le cabine da un modello di E 636 di II serie.

Una E 636 con il 78 poli

di Erik Ando

fotografie B. Sabatini ed E. Ando

Torniamo sull'argomento E 636 di serie ancora non realizzate da Roco, ricavate modificando modelli di altre serie. Nel numero scorso avevamo visto una E 636 di prima trasformata in terza serie, oggi vediamo come ottenere un risultato analogo (una E 636 di terza serie) da un modello di seconda serie, già con la forma dei musci corretta.

La E 636 322 appartiene alla terza serie di questo Gruppo ed è una delle unità dotate negli anni '80 di accoppiatori a 78 poli sulle testate per il servizio con treni reversibili, seppur senza telecomando, quindi con la locomotiva presenziata da un agente. Come già ricordato, un elemento distintivo delle varie serie di E 636 è la disposizione dei coprigiunti presso le cabine: la prima serie (001-108) mostra un unico coprigiunto che corre lungo la fiancata e prosegue sottile sui musci sotto la linea dei fanali; la seconda serie (109-276) ha il coprigiunto a scalino sulle fiancate che prosegue sui musci, sopra ai fanali, e un altro verticale tra cassa e cabina (da ricordare le unità da 109 a 112, con doppio coprigiunto ai fianchi delle cabine, come per le E 424 di co-

struzione Breda); la terza serie, da 277 a 469 è un miscuglio tra prima e seconda: infatti, ha il coprigiunto diritto su tutta la fiancata, con sottile proseguimento sotto i fanali, e coprigiunto verticale. Nella realtà, durante tutta la carriera di queste macchine, non sono mancati scambi di casse, quindi alcune locomotive con una numerazione di una serie avevano l'aspetto di un'altra. Roco ha riprodotto modelli di prima e seconda serie, trascurando fino ad ora la terza... Ci pensiamo noi modellisti, allora?

• Al lavoro!

La realizzazione di questo modello parte dalla "necessità" di rimediare un'elaborazione finita male dell'E 636 253 di Roco, che quindi è il modello di partenza. Però, partendo dalla 253 che è di secon-

da serie, occorre essenzialmente rifare i coprigiunti per ottenere la 322. Ecco la descrizione dei lavori. Si smonta tutto, ottenendo le casse nude, pronte per la sverniciatura; quest'operazione è stata fatta con olio per freni DOT 4, procedendo così: ho posato una goccia di olio direttamente sulla cassa, lasciato poi agire per un paio di minuti, poi ho iniziato a passare uno spazzolino da denti usato; in questo modo si indebolisce la vernice, che verrà poi eliminata con un pezzo di carta assorbente. Quando si vede che la vernice non viene più via con la carta, si ricomincia da capo: goccia di olio, spazzolino, carta assorbente. Si sente dire che l'olio dei freni può rovinare la plastica dei modelli. Ebbene, io e un mio amico insieme abbiamo elaborato alme-





no 5 E 636 Roco e mai nessuna ha mostrato dei danni. Forse su plastiche di altre marche questo può succedere, ma basta cautelarsi provando a versare una piccola goccia all'interno o sverniciando un piccolo aggiuntivo. È chiaro che a sverniciatura finita sia il caso di lavare accuratamente la plastica con uno sgrassatore. Con le semicasse sverniciate si inizia subito il lavoro più lungo e, per certi versi, noioso: la rimozione del coprigiunto sulle cabine. Qui la tecnologia serve a poco, quindi si opera con della carta vetro grana 800 e dopo diverse ore di lavo-

ro di carteggiatura il coprigiunto sparisce. Per quanto possibile, si cerca di mantenere vivo lo spigolo tra le superfici del muso. Le zone più delicate, la cui conformazione rende difficile il lavoro, sono quella sopra i fanali e quella sotto la porta d'accesso alle cabine: qui occorre procedere con pezzetti piccoli di carta vetro e fare numerose passate di pochi millimetri.

• **Via il vecchio, avanti il nuovo**
Eliminato il coprigiunto... se ne realizza un altro, ovvero il proseguimento di quello orizzontale sulla fiancata. Per riprodurlo ho usato

un banale adesivo di carta plastificata, di quei gadget che si trovano alle fiere, che si taglia facilmente, si incolla senza problemi e soprattutto è dello spessore giusto. Si taglia una striscia di adesivo alta come il coprigiunto laterale e la si posa come suo proseguimento, e con un cutter si taglia l'eccedenza in prossimità del pancone.

Su tutto il muso, nel ridotto spazio tra fanali e pancone, corre un altro coprigiunto, molto più basso degli altri. Lì per lì non avevo intenzione di realizzarlo, piccolo com'è... Ma io sono un contachiodi, ho voluto almeno provarci: ora direi che il risultato è più che soddisfacente! L'ho realizzato sempre con l'adesivo usato in precedenza, stavolta tagliato con altezza ridotta e posato con l'aiuto di un paio di pinzette. Per sicurezza, ma forse non ce n'era bisogno, alle estremità ho applicato due gocce di colla cianoacrilica.

All'estremità destra di ciascun pancone, in prossimità del respingente, si apre un foro per montare successivamente la condotta a 78 poli. Per terminare gli interventi sui musci, se si usano i tergicristalli di MDF, si eliminano quelli stampati sulla cassa e si fanno altri due fori.

Sul tetto ho chiuso con un pezzetto di plastica e stucco le sedi per le viti di fissaggio dei pantografi.

A lato: migliorie all'esterno e all'interno della E 636 Roco. Tra le prime impossibile non notare i corrimano in fotoincisione metallica, più sottili e "precisi" di quelli originali in plastica che hanno una certa tendenza a deformarsi, oltre alla sezione massiccia. I tergicristalli riportati migliorano ulteriormente il realismo del frontale. All'interno della cabina si nota l'imitazione del tachigrafo, ben visibile attraverso i finestrini.





Se si usano i mancorrenti originali i lavori sulle semicasse sono terminati. Visto il loro aspetto plastico e ormai un po' datato, consiglio di sostituirli con altri in metallo, più fini e realistici, come quelli di MdF; in questo caso occorre lavorare ancora un po'. Infatti, poiché i mancorrenti di MdF hanno il perno d'innesto molto più sottile dei Roco, è necessario ridurre i fori sulla cassa: per fare ciò si riempie con dello stucco ogni foro, e di nuovo con tanta pazienza si passa la carta vetro; alla fine si riprono i fori, con una punta da 0,5 mm (consiglio di lavare bene le semicasse prima di applicare lo stucco, che così avrà una adesione migliore).

• Verniciatura

Il procedimento per la verniciatura riprende pari pari quello per la E 424 014 (le cui modalità di verniciatura sono descritte approfonditamente nel testo, su TT 264), quindi in questo caso sarò più breve nella descrizione. Anche per la E 636 322 ho usato i colori Puravest, applicati a spruzzo con una pistola da carrozziere e, senza dimenticare gli aggiuntivi. Si inizia con una base di primer, poi si passa al rosso segnali dei panconi; successivamente si spruzza il castano e per ultimo l'Isabella. L'accortezza da avere quando si verniciano locomotive con due casse, qual è l'E 636, è quella di stendere i lenti su ognuna, per non

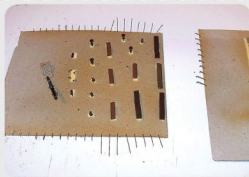
avere magari un Isabella più chiaro su una semicassa e uno più scuro sull'altra! Sembra una banalità, ma il rischio c'è, eccome. Per apprezzare il modello, si colorano di nero le pedate degli scalini e la faccia interna delle prese d'aria ad orecchia. L'ultima passata di trasparente satinato si darà con scritte e aggiuntivi montati.

• Interventi al telaio

L'E 636 322 negli anni novanta (periodo che ho scelto per l'ambientazione) non ha mai avuto il vomere frontale: questo era un problema perché osservando il modello di fronte, sarebbe stato troppo evidente il grosso vano sul carrello, che ospita il porta gancio

In alto: la fiancata sinistra della macchina. Si intravedono dai finestrini del corridoio dietro la cabina, le porticine interne lasciate aperte.

In basso: i vari passi di completamento della verniciatura e dell'applicazione dei dettagli.





modellistico a norma NEM. Che fare? Soluzione semplicissima: si applica un pezzetto di nastro da elettricità nero sul telaio del carrello, per coprire completamente l'apertura; l'ulteriore presenza dei vari accoppiatori sul pancone

In alto: passo dopo passo, dalla sverniciatura, al lavaggio, alla correzione del frontale e prime fasi di verniciatura. In basso: il frontale equipaggiato di gancio realistico, con pancone ricostruito.

cela ulteriormente alla vista la sua presenza. Le fiancate dei carrelli hanno subito solo una modifica di dettaglio, cioè l'eliminazione di tutti i cavetti in uscita dalle boccole e il rifilamento con del filo elettrico soltanto di uno di essi, sulla seconda boccola destra.

• Montaggio e finitura

A coloritura terminata si applicano le varie iscrizioni (tutte decalcomanie provenienti dall'assortimento MdF) e si montano gli aggiuntivi, i dettagli e le parti staccate. Sul tetto di ogni semicassa, sopra ai sostegni originali, si posa un cavetto elettrico (dandogli un'opportuna ondulazione) per riprodurre la condotta AT; una finezza è quella di verniciare gli isolatori alle estremità in grigio chiaro. Con calma si applicano poi tutti i mancorrenti e i tientibene di MdF con una goccia di colla ciano acrilica in gel: se si è lavorato bene durante l'apertura dei fori, ora non dovrebbero verificarsi problemi.

Sui musci si montano i ganci d'officina (ancora MdF), gancio di trazione, REC maschio e femmina, condotta a 78 polli (Roco) e condotte d'aria (Hornby Rivarossi, che hanno la riproduzione destra e sinistra dei rubinetti). Sui panconi trovano posto i supporti reggi ta-

bella, un dettaglio minuto ma che fa la differenza.

Con gli aggiuntivi sistemati e ben saldi al loro posto si torna di nuovo al reparto verniciatura, per la necessaria passata di trasparente satinato.

Ora si possono montare i trasparenti dei fanali e dei finestrini. A proposito di finestrini, sono stati interessati dall'aggiunta di alcuni dettagli: su quelli frontali ho incollato, dall'interno, un pezzetto di plastica sagomato per riprodurre una imitazione del tachigrafo Hasler, mentre sui finestrini laterali d'estremità ho messo in evidenza la porta di comunicazione tra corridoio e cabine, rimasta aperta; è stata realizzata ritagliando un foglietto di plasticard verniciato in isabella e nero. Dopo la passata di vernice trasparente, finalmente si possono calare le semicasse sul telaio e sul tetto si incollano sui loro isolatori i pantografi (P42 LR di Big Models/MdF).

Con una goccia di colla vinilica si posano le targhe laterali (di nuovo MdF), si mette una punta di nero opaco sui respingenti ad imitazione del grasso, e l'E 636 322 può portarsi in testa a un merci, a un locale di poche vetture, oppure a una composizione navetta con carrozze nei colori anni '80. 🚂





La mia E 645 100 in scala N

di Carlo Mercuri

fotografie C. Mercuri e B. Sabatini

In alto: la E 645 104, al vero ex locomotiva prototipo E 646 004, in esercizio sul plastico, in testa a un treno di carrozze Tipo 1921 (Alpen Modell in scatola di montaggio, vedi TMM 46). In basso: profilo della cabina posteriore, dove si notano i finiti corrimani aggiunti (signori, ricordiamoci che è scala N!)

Trasformare un giocattolo statico in un modello funzionante è possibile. E così possiamo andare avanti nell'ampliamento del parco rotabili FS in scala N, con una nuova macchina! E la meccanica? Oggi possiamo scegliere tra la strada più difficile ma a costo bassissimo oppure... la scorciatoia!

Dopo aver mostrato su questa rivista alcuni modelli montati da kit fotoincisi ed elaborati, ho deciso di tornare alle "origini" e proporre un modello costruito in modo totalmente diverso. L'idea, come spesso mi accade, mi è scaturita molti anni fa, e solo ultimamente ha preso corpo. La scintilla è

scoccata quando ho ricevuto, grazie all'ASN, una riproduzione statica della CIL, che recava sui pannoni marcature di fantasia (636), ma che, eliminati alcuni particolari giocattoleschi (come per esempio gli enormi pantografi di plastica), rivelava un dettaglio e un realismo complessivo non sgradevole che faceva classificare la macchina tra le E 645 101-105, ovvero i prototipi del gruppo E 646, con aspetto simile alle E 636, e telaio reso più robusto però in prossimità delle traverse di testa. Il modellino giocattolo rimase per diversi anni nella sua confezione, finché, un bel giorno, N-Kit (Mungai & Petruzzio) decisero di realizzare alcuni aggiuntivi (mancorrenti, tintibene, targhe, vomeri, pantografi, trombe, fischi, stemmi a scudo frontali e marcature in decalcomanie) proprio per chi desiderava finalmente dare un tocco di realismo spinto ai propri modelli di locomotive elettriche FS.

Avuti gli aggiuntivi e raccolte le idee (d'era da decidere per esempio come far muovere il modello, cosa di

non poco conto), mi sono messo al lavoro, e il lavoro, come vedrete, è stato piuttosto lungo.

• La motorizzazione

L'N, si sa, è una scala operativa, e per far muovere la E 645 ho scelto di utilizzare un'idea che Fabrizio Mungai (sempre lui!) propose sulle pagine del bollettino ASN di molti anni fa. L'idea era questa: due motori da lettore CD uniti, ma articolati, a formare una motorizzazione/telaio; due carrelli motorizzati agli estremi e quello centrale folle. Grande trazione e poca spesa! Insomma, un'idea geniale. Inutile dire che questa è stata la prima cosa che ho dovuto realizzare, visto che non concepisco l'N statica o, peggio ancora, da vetrina. Ho creato con plasticard le varie parti che permettono ai due motori di snodarsi e con lo stesso plasticard ho ricostruito le zone in cui i carrelli (Model Power) dovevano ruotare, e che a me mancavano. Ho inoltre appesantito con strisce di piombo e stagno, sagomate con la lima, tutte le zone che lo consentivano sopra e sotto i motori per avere più massa (fo-





to 1). I motori mi sono stati forniti da Marco Carugati, mio carissimo amico, mentre i carrelli li ho avuti molti anni fa da un altro maestro della meccanica, socio ASN, il mitico Graziano Cucchi, che fu il pioniere nel motorizzare le casse CIL quando in Italia quasi nessuno ancora le conosceva. Una volta realizzato il complesso meccanica-te- laio e verificate le qualità di marcia, risultate ottime e molto prestanti, sono partito con le modifiche alle casse del modellino CIL. Devo dire comunque che chi volesse risparmiarsi l'autocostruzione della meccanica (non proprio alla portata di tutti), potrà utilizzare una comoda e sicura scorciatoia: la meccanica Linea Model! Perfetta come dimensioni e come passo per la riproduzione della E 645 derivata dai prototipi, ha telaio in ottone fresato e motore a indotto senza ferro e il prezzo non è proibitivo. Questo però non è il tema vero e proprio dell'articolo, che verte in questo caso sull'elaborazione abbastanza profonda delle semicasse CIL e sull'applicazione degli aggiuntivi... quindi andiamo al dunque.

• Modifiche alle semicasse

A queste ho subito eliminato la serpentina, gli enormi pantografi di plastica sull'imperiale e tutti i mancorrenti stampati (2). Via via che eliminavo ciascun mancorrente, con uno spillo facevo due piccoli fori per ricordarmi della sua

In basso: il frontale con vomere chiuso, senza gancio modellistico; il modello è configurato per un esercizio sul plastico "unidirezionale", con gancio modellistico nel frontale posteriore. La grondaia aggiunta sopra ai finestrini frontali, tipica di queste macchine prima dell'eliminazione nel corso degli anni ottanta, modifica "l'espressione" del muso, rappresentando una specie di sopracciglio.

esatta posizione, in modo che la successiva fase di foratura per inserire mancorrenti fotoincisi sarebbe risultata più agevole. Sui panconi ho dato una passatina di carta a vetro piuttosto grossa per eliminare la marcatura incisa e la vernice esistenti e anche per creare una superficie più ruvida per il successivo incollaggio del pancone fotoinciso N-Kit (3). Mentre procedevo con questi lavoretti preliminari e discutendo sui vari forum di questa elaborazione, mi sono accorto che, rispetto alle foto della E 645, il modellino CIL aveva le due cabine con quella che io ho chiamato "fronte alta", che ne alterava sensibilmente la fisionomia del muso. Avendo già le casse il difetto congenito delle prime Roco in H0 con le cabine un po' piatte, ho deciso di abbassare questa cosiddetta "fronte" a suon di carta a vetro e lima. Non è stato semplice, ma il risultato mi ha gratificato (4).

Ho realizzato, visto che stavo lavorando sulla zona, con un sottilissimo filo di rame, i gocciolatoi sopra i finestrini frontali di ogni cabina, un particolare secondo me molto importante (5). Sull'imperiale, proprio per questa operazione di abbassamento della fronte, ho dovuto forzatamente eliminare anche la riproduzione del cavo AT e degli altri vari cavi sulle cabine. Non solo, ma ho, con pezzi di plasticard a sezione tonda, tappato gli enormi fori dei pantografi giocattolo originali. Una volta scartavetrata la zona e resa perfettamente liscia, ho ricostruito i vari cavi su tutte e due le cabine e, con la ditta fornita nel kit del pantografo fotoinciso N-Kit, ho realizzato i fori per gli isolatori in fusione (6). Parallelamente ho comin-

ciato il montaggio dei pantografi tipo 52, della cui costruzione non parlerò, essendo le istruzioni chiarissime e accompagnate da ottimi disegni. Il realismo, e questo lo potrete evincere dalle foto, è assicurato ai massimi livelli. Prima di incollare il pancone fotoinciso, le semicasse, proprio nella zona che va dalle scalette di accesso verso il pancone, hanno ricevuto un'altra sostanziale modifica: queste due zone sono state rastremate con lima e carta vetrata verso il pancone che appariva più largo rispetto al pancone fotoinciso. Un'operazione abbastanza delicata che ha comportato l'eliminazione di un gradino su ogni lato, poi ricostruito con plasticard (7). Altro piccolo intervento, necessario per restituire una fisionomia abbastanza corretta, è stato l'eliminazione dei fari originali (un po' troppo ravvicinati) e la loro sostituzione con tubicino d'ottone da 1,5 mm di diametro. Ovviamente, i fari sono stati prima eliminati con una sezione di lametta da barba (i normali cutter in quella zona ristretta non ci entravano; 8). La zona è stata scartavetrata e successivamente sono stati fissati i punti (sempre con uno spillo) dove poi ho forato con punta via via di misura crescente fino ad arrivare al diametro del tubicino d'ottone. Questo per ottenere l'esatto posizionamento dei fori; mai eseguire un foro con la punta del diametro che ci serve, meglio arrivarci gradualmente partendo da diametri piccolissimi (9). Un altro particolare che inizialmente mi era sfuggito è il coprighiuto tra la cassa e le cabine che continua sull'imperiale e che nel modello CIL (che prende a riferimento il Roco in H0) non è riprodotto. Ho provveduto alla sua riproduzione con plasticard da 0,25 mm, tagliato a misura con un righello d'ottone e cutter e, successivamente, l'ho incollato con colla Faller (10). Una volta sistemati questi nuovi particolari, ho cominciato a inserire i vari mancorrenti al loro posto. Nei fori di invito da punta di spillo che avevo fatto durante l'eliminazione dei mancorrenti stampati, ho praticato dei fori con punta da 0,3 mm attraversando tutto lo spessore della cassa; il fissaggio infatti avverrà con cianoacrilico nelle parti che fuoriusciranno all'interno della cassa. Con questo sistema si può regolare esattamente la distanza dei vari aggiuntivi dalla cassa e incollare saldamente senza sbavature di cianoacrilico e relativi danni (11). All'interno di ogni semicas-





1



2



3

sa, sotto il livello dei finestrini lato corridoio, ho incollato delle sottili strisce di ottone per aumentare lo spessore (ma anche la massa) e per fare in modo che si potessero incastrare sul telaio. Sulle barrette d'ottone ho incollato altrettante strisce di nastro da carrozziere (della stessa misura) per rendere la superficie meno scivolosa. Insomma, le casse si inseriscono a pressione in maniera semplice ed efficace! Tra i vari, piccoli problemi che sono sorti durante la ricostruzione ed elaborazione delle casse, quello dei vomeri mi ha impensierito parecchio. Così come nelle articolate Roco in H0, i vomeri hanno una zona per far passare il gancio modellistico. Nelle casse CIL, tutt'e due i vomeri sono fatti così e, per me che volevo riprodurre la cabina A in modo realistico, il problema non era facilmente risolvibile.

Qui sono ricorso di nuovo a N-kit, usando il vomere previsto per la

recente E 636 di questo marchio.

Appena ricevuto, e dopo una leggera limatina per modificarne l'attacco, l'ho applicato sotto il pancone della cabina A, mentre nell'altra ho reincolato, riducendo leggermente la zona che lo fissa al pancone, l'originale CIL, che permette il passaggio del gancio per il traino (12).

Come sapete, il gancio tipo Arnold per la scala N è ottimo sotto l'aspetto funzionale, ma è visivamente molto ingombrante e deturpa secondo me i modelli, anche i più ricercati; non a caso i modelli di un certo pregio (Lineamodel o Euromodell, per esempio) utilizzano ganci meno invasivi ma ugualmente in grado di assicurare

In alto: la meccanica è autocostituita con materiali di risulta, come motorini di lettori per CD-rom, meccaniche dei carrelli di provenienza commerciale di basso costo, tutto integrato da una struttura telaio autocostituita e zavorra in piombi da pesca!

A lato: la meccanica pronta, in kit di Lineamodel.

un aggancio e uno sgancio sicuri. Io, come al solito, ho cercato un compromesso tra il gancio Arnold e i ganci adottati nei modelli fotoincisi, questi ultimi secondo me troppo fragili, adottando un'altra soluzione: avevo visto sul mio Köf Arnold che veniva utilizzato un gancio ad uncino che comunque funzionava benissimo in fase di aggancio e sgancio e non era assolutamente ingombrante come il gancio Arnold classico. Ho smontato il Köf, preso il gancio e subito ... copiato! L'ho infatti realizza-



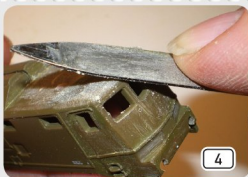
7



8



9



4



5



6

to identico con plasticard da 1 mm ritagliato sulle forme dell'originale e applicato su una delle due casse ancora da rifinire (13). Le prove effettuate hanno dato un esito ottimo e d'ora in poi doterò le mie locomotive con lo stesso tipo di gancio, che mi consentirà di coniugare funzionalità ed estetica.

• Verniciatura

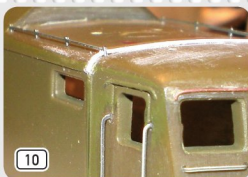
Contrariamente a quanto faccio di solito, sulle semicasse CIL non ho dato alcun primer. Ho infatti notato durante le mie varie esperienze modellistiche che alcune vernici aggrappano meglio direttamente sulla plastica, verniciata e non. Avendo deciso di utilizzare vernici nitro Lineamodel, ho pensato (ma lo avevo già verificato) che il solvente nitro attaccasse superficialmente la superficie plastica e che l'aggrappaggio fosse così assicurato. E così è stato! Ovviamente il trucco sta nell'effettuare passate leggere fino ad ottenere una buona copertura del colore, e non un'unica fase abbondante che metterebbe a rischio la plastica sottostante per l'eccesso di solvente presente (14). In questa fase ho verniciato anche gli stemmi frontali e le targhe, sempre con vernici nitro. Le targhe laterali del costruttore sono state verniciate con vernice nera satinata in

bomboletta; gli stemmi a scudo con castano Lineamodel. Successivamente (il giorno dopo), per riportare alla luce le lettere in rilievo ho strofinato sia le targhe che gli stemmi su carta a vetro finissima (15), e l'effetto è stato sorprendente; sulle targhe si leggono tranquillamente le varie scritte. Tutti i mancorrenti già applicati prima della verniciatura sono stati ripassati con vernici Humbrol (le nitro a pennello non si riescono a stendere, poiché seccano immediatamente) e, purtroppo, la tonalità è leggermente differente, ma non credo che disturbi poi tanto. Ho notato che sulle porte di accesso e sui finestrini laterali delle cabine ci dovrebbe essere una zona di colore Isabella che segue l'andamento dei gocciolatoi, ma non l'ho riprodotta poiché sulle semicasse CIL i gocciolatoi sono molto più bassi, e non me la sentivo di spostarli più in alto; l'ho quindi omessa. I panconi fotocinici sono stati incollati con epossidico bicomponente e successivamente verniciati con rosso nitro Lineamodel. Poi, applicati i vari aggiuntivi (accoppiatori, ganci realistici e REC), li ho verniciati e ritoccati a pennello. Da notare che nel kit dei panconi N-Kit sono compresi anche i respingenti in fusione d'ottone, ma io, per uniformi-

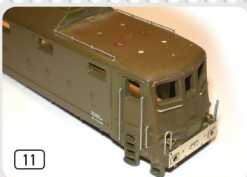
In basso: la vista dell'imperiale è notevole per la presenza dei finissimi pantofochi N-kit e per le modifiche di dettagli aggiunti, come la serpentina di condensa dell'impianto pneumatico.

tà con altre macchine già costruite del mio parco, ho utilizzato quelli microtorniti di Benno, con piatti concavi e convessi, ai quali ho verniciato soltanto le custodie lasciando i piatti nel colore brunito del metallo, secondo me più realistico del solito nero.

Il vomere in fusione per la cabina A ha ricevuto una leggera modifica: è stato limato nella parte superiore e dopo l'incollaggio sulla semicassa ha ricevuto una sottile strisciolina di plasticard per simulare quella lamiera che al vero è presente tra vomere e pancone. È stato poi verniciato, schermam-



10



11



12



15

do tutta la zona con nastro di carta da carrozziere, prima in nero nitro in bomboletta e, ad essiccazione avvenuta ho tagliato delle striscioline del solito nastro di dimensioni adeguate e le ho posizionate in diagonale stando attento a distanziarle in modo preciso (16) e ho steso il giallo (Marker Yellow Humbrol) in due mani con aerografo. Fra una mano e l'altra bisogna aspettare almeno 6-12 ore. Il giorno dopo ho eliminato le varie strisce di nastro e il risultato è stato molto appagante (17). Per chi non se la sentisse, questa operazione può essere evitata visto che nel kit dei panconi è comunque presente la decalcomania che riproduce le strisce gialle e nere. Sull'imperiale della semicassa B, degna di nota è la serpentina fotoincisa, incollata con bicomponente e verniciata dello stesso colore dell'imperiale. Completano il tutto le trombe e i fischi collocati nei propri fori e verniciati in nero (18). Ai pantografi tipo

52, una volta assemblati e successivamente lavati in un bagno di diluente nitro, è stata data una mano di primer Tamiya. In seguito li ho verniciati con il rosso 19 Humbrol con due mani (19). Gli isolatori in fusione, bellissimi, sono stati collocati sull'imperiale e verniciati dello stesso colore del tetto. Successivamente, con un pennellino, ho provveduto a colorare di bianco il disco ceramico della parte superiore (20). I pantografi sono stati fissati con delle minuscole goccioline di Vinavil, in modo che all'occorrenza possono essere facilmente staccati per manutenzione o sostituzione.

I cavi AT ricostruiti sull'imperiale delle due cabine sono stati ripassati in nero opaco con un pennellino sottilissimo. Le decalcomanie sono state applicate sui panconi e sotto le targhe del costruttore con l'aiuto di uno stuzzicadenti e di uno spillo per collocarle con precisione e, successivamente, hanno ricevuto l'ammorbiditore/fissativo



In alto: possiamo scrivere migliaia di parole, ma una immagine chiarisce il concetto in modo più che decisivo! Ecco a confronto la E 645 104 in castano Isabella pesantemente elaborata, e il modello d'origine, erroneamente marcato E 636, folle e di aspetto giocattoloso.

della Tron, che consente un adattamento totale anche sulle superfici irregolari. Il modello ha ricevuto anche una mano di trasparente satinato della Humbrol per uniformare decalcomanie e lucidità della cassa.

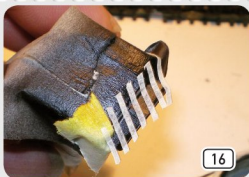
• I vetri: che pazienza!

I vetri sono stati la parte forse più impegnativa di tutto il resto. Sono stati realizzati dalla stessa plastica trasparente che corredeva il modello CL; sono stati tagliati, o meglio, tranciati con tronchesine o cutter, limati uno ad uno (21) e successivamente verniciati con un pennarello nero indelebile lungo i bordi esterni. Da notare che l'operazione è stata piuttosto lunga e i vetri che, come potete immaginare, dovevano essere continua-

Le misure a confronto

Valore (in mm)	Al vero	1:160	Modello
Interperno	10.400	65,0	67,0
Passo carrelli	3.150	19,6	20,0
Diametro ruote	1.250	7,8	6,8
Lunghezza tot.	18.250	114,0	115,0
Altezza	3.802	23,7	24,0





16



17



18



mente provati nella loro sede, sono stati collocati (per non maneggiare troppo il modello elaborato), su altre semicasce CIL a lavoro finito sono stati finalmente inseriti a pressione, senza nessun collante, nel modello. I vetri convessi (lenti) all'interno dei fari sono stati riprodotti con quelli della Tron usati nell'automodellismo. Sono stati incollati all'interno dei tubicini con piccole gocce di Vinavil.

• Curiosità: un modello mondiale

Questo modellino della E 645 104 è stato costruito con un'incredibile quantità di pezzi e parti dalle provenienze più disparate. La cosa può far sorridere ma anche riflettere poiché è convinto che si possa autocostruire

In basso: la E 645 serie 100 in manovra sul plastico, qui vista dal fianco corridoio (lato sinistro). Si nota il gancio a uncino, copiato da quello del Köf Arnold e compatibile con il gancio standard N, pur essendo molto meno "invasivo" a livello estetico.

un buon modello, se si ha pazienza, con pochi soldi... ma non senza fantasia: i motori provengono da cassettoni per lettori CD Foto 24 probabilmente dalla Cina o dalla Corea, e quindi recuperati a Milano, la plastica Evergreen arriva dall'America, le semicasce CIL da un modello giocattolo da 10 euro dalla Spagna, i carrelli motori, che a me sono stati donati a Novogro sono fabbricati in Jugoslavia (si possono trovare su eBay per pochissimi euro), il piombo usato per appesantire la meccanica è stato trovato sulle spiagge di Cecina (pesi da pescatore), tutti gli aggiuntivi N-Kit arrivano dalla provincia di Pisa, ma sono stati progettati a Livorno; il tutto amalgamato e assemblato... a Firenze.

Alcuni particolari (trombe, fischi e REC maschi) sono stati realizzati partendo da originali fatti dal sottoscritto. I carrelli hanno il perno di rotazione decentrato, e quindi il maggiore "sbandieramento" avviene sull'asse posteriore; questo consente un minor movimento dell'asse anteriore con benefici estetici e meccanici non indifferenti, visto che le scalette di accesso alle cabine sono realisticamente molto vicine al carrello, ma senza provocare alcuna interferenza. Nella foto in questa stessa pagina i due modelli a confronto, uno co-

me uscito dalla confezione e l'altro dopo il pesante e invasivo intervento di lifting. Come si può notare la fisionomia è molto, molto cambiata, e questo ripaga lo sforzo!

• Caratteristiche finali

Il modello completo di tutto pesa circa 130 g, mentre il diametro delle ruote è volutamente più piccolo per mantenere il modello all'esatta altezza. Può circolare tranquillamente sulle curve di raggio stretto, fino a 20 cm. Nelle prove sul plastico la E 645 ha trainato in piano 15 carrozze tipo X Rivarossi, neanche troppo scorrevoli, senza nessun problema (la meccanica, come accennavo, ha otto ruote motrici e quattro folli nel carrello centrale). Ha le prese di corrente su tutte le dodici ruote. I motori, che possono digerire continuamente e senza danni circa 9V, sono collegati in serie e quindi ognuno non riceve che 6/7V a pieno regime, con una velocità massima non eccessiva, molto realistica e un minimo veramente a passo d'uomo. Sono inoltre silenziosissimi. Il costo totale del modello, compresi gli aggiuntivi, facendo un calcolo abbastanza approssimativo per eccesso, non supera i 70 euro: e di questi tempi non guasta!



Raccordi dal passato

di Danilo Battistoli

fotografie B. Sabatini e A. Camatta

Succede molto spesso a noi fermodellisti di fare dei lavori ai quali, nel tempo, restiamo particolarmente affezionati. E' il caso di questo piccolo diorama dal sapore un po' vintage, che racchiude in sé storie di ricordi, di amicizie e di grande passione ferroviaria...

Sono trascorsi più o meno vent'anni da quella volta che realizzai "Il Raccordo Industriale", forse qualcuno lo ricorda ancora nonostante sia già passato molto tempo. Credo sia stato il mio primo lavoro fermodellistico serio o per meglio dire "impegnato", per quelle che potevano essere le mie esigue capacità di allora. Oggi sono sempre più rare le occasioni di tornare a recuperarlo tra le mie vecchie cose, ma quando questo succede non riesco a fare a me-

no di trattenere una sottile emozione. L'opportunità si ripresenta quest'anno a settembre, quando ArcaModellismo mi chiede la disponibilità di aderire al consueto appuntamento con l'HME di Novogro per riproporre questo diorama, latitante da un paio di lustri almeno, ma forse anche tre. Sul momento la proposta non mi alletta un granché, l'idea di riproporre un lavoro esposto più volte e già visto su altre pagine, seppure in un passato neanche troppo recente, non mi trova troppo

Avanti coi tempi, la concezione di questo micro-diorama prende come spunto non il solito paesaggio bucolico, ma la realtà industriale, vero motivo della presenza del binario. Alcuni scorci reali osservati nella città di Torino sono stati riarrangiati, elaborati, mescolati per ottenere un insieme plausibile e realistico che ricorda pienamente il luogo di ispirazione.



d'accordo. In effetti, anche se di tempo ne è passato abbastanza, desisto ugualmente, soprattutto davanti al fatto che questo lavoro, ormai, accusa l'inevitabile peso degli anni. Probabilmente la mia visione odierna è un tantino censoria, certo ragionando col senno di una più consolidata maturità modellistica, attualmente lo concepirei con ben altri criteri costruttivi, ma, sentimentalismi a parte, nella mia inesperienza di allora ci vedo le carenze di oggi e questo continua a farmi pensare che il diorama ormai è datato ed ha fatto il suo corso.

Ma poi prevalgono i ricordi, le ragioni del cuore, e viene fuori tutto il valore aggiunto, come potrei dimenticare che ho cominciato tutto da qui? Già, proprio così, quando non curante delle mie dubbi ed improbabili doti manuali di fermodellista in erba, iniziai a muovere le mani quasi in sordina tra le mura di via Assarotti 6 a Torino, in quel covo storico, dove sono nato e cresciuto modellisticamente, quale è anco-



A lato: l'estremità del raccordo, si suppone collegata al piazzale di una stazione, dalla quale è separata dal classico cancello FS a maglie metalliche incrociate.

ra oggi ArcaModellismo. Accetto infine di prestarmi per l'iniziativa, giusto il tempo di tirare giù il diorama da uno

scaffale e verificarne le condizioni di salute, dopo tutto ha bisogno comunque di un leggero lifting.

L'imballo è quello di sempre, una vecchia scatola di cartone chiusa e richiusa più volte con pezzi di nastro avana che a fatica tengono uniti i due lembi dell'apertura superiore. Estraggo delicata-



mente il contenuto dalla scatola sfilando il millebolle che lo avvolge e che, se anche un po' sguallito, sembra aver svolto ancora bene il suo lavoro, e pure la sottile teca di plexiglass, che lo protegge come la vecchia "Numero Uno" di Zio Paperone, pare abbia vinto egregiamente la non facile battaglia del tempo. Osservo con attenzione il diorama, il rituale è sempre lo stesso ogni volta, e nonostante le sue piccole dimensioni, tra i molti dettagli continuo a scoprire sempre qualcosa di nuovo. Mi sembra che sia ancora tutto al suo posto. L'effetto che mi restituisce mentre lo guardo con attenzione per valutare la sua integrità è sorprendente, nonostante l'età conserva ancora oggi un fascino molto particolare. Il suo verde è un po' sbiadito dalla patina del tempo, i toni sono quelli vissuti che tradiscono con chiara evidenza l'età che, con un velo di rimpianto, mi riporta indietro veloce, rammentandomi che sono già passati quasi vent'anni.

• Un tema oggi rivalutato

Il particolare soggetto dei raccordi ferroviari nelle aree industriali mi sembra sia ancora oggi un tema di grande attualità, considerato che raramente viene sfruttato dai modellisti nelle proprie

realizzazioni. Il diorama, seppure di fantasia, nasce sul finire del 1993 con l'idea di riprodurre in un contesto minimo un "collage" di alcune situazioni realmente esistenti nella Torino industriale degli anni '60-70, come l'attraversamento a raso nell'area dell'ex Manifattura Tabacchi di corso Regio Parco o il muro di cinta del Deposito ATM S. Paolo (oggi GTT) di corso Trapani. L'incolore monotonia del paesaggio è quella tipica dei grandi agglomerati industriali di periferia, comuni in molte zone suburbane del Nord Italia e non solo.

A lato: la fermata dell'autobus urbano, sul marciapiede a ridosso del muro dello stabilimento raccordato. Anche qui l'immagine è di spunto per i dettagli, che denotano l'attenta osservazione come la palina autoconstruita o la verniciatura a strisce del bordo del marciapiede.

Al centro: affissione pubblica con pubblicità dell'epoca. In basso: la sogliola si occupa della traddotta e attraversa lentamente il PL.



• Una costruzione semplice

Mi appresto ad iniziare un lieve restyling al diorama, quel tanto che basta per alleviare un po' i segni indelebili del tempo e renderlo così nuovamente presentabile per l'occasione. Scorro un po' indietro nella memoria e nel frattempo rammento che ciascuno di questi scorci non fu scelto a caso ma voluto, come tante fotografie in un album di ricordi da tenere sempre a portata di mano, sopra una mensola del salotto di casa. Vedere il diorama in queste immagini può trarre in inganno anche l'occhio più attento, ma le dimensioni sono proprio minime, il tutto fu raziona-

A lato: dettaglio dell'edificio realizzato cannibalizzando più scatole di montaggio.

Al centro: la Polizia Municipale presenza il PL senza barriere, al passaggio della strada.

In basso: camini, tubi e persino l'idrante, tutti dettagli che arricchiscono l'insieme.



lizzato al massimo contenendo le misure in appena 60 x 30 cm. La struttura è formata da un telaio a listelli da 6 x 1,5 cm montati di costa a perimetro, ed un piano in multistrato da 8 cm come base della scena. Materiali tecnologici e versatili, come il forex, il polistirene o il laminil, erano ancora praticamente sconosciuti nel modellismo, pertanto dovetti rassegnarmi da subito all'idea dell'autocostruzione integrale cercando di adoperare quel poco di cui potevo disporre, utilizzando materiali di semplice impiego come legno, cartoncino Bristol, stucco e ottone. Riuscii in quest'intento scartando a priori anche l'idea di "italianizzare" qualcosa tra quel poco esistente proveniente dalle produzioni commerciali di quel tempo. Fecero eccezione unicamente alcune parti del corpo del fabbricato industriale, per il quale effettuai un kit-bashing recuperando, come al solito tra gli avanzi del laboratorio di ArcaModellismo, alcuni scarti provenienti dalla cannibalizzazione di qualche scatola di montaggio precedentemente utilizzata in altra occasione. Per la coloritura e la patinatura, invece, la stessa tecnica che utilizzo ancora og-



gi, colori acrilici di fondo e acque-
relli per le finiture. Le dimensio-
ni molto contenute dell'insieme
mi permisero di spingere un po'
deciso sulla qualità della riprodu-
zione dei numerosi dettagli, altri

In alto: il carro car-
ico lascia il raccordo.
Al centro: dettagli
interni. In basso:
il PL visto dalla
fermata del bus e,
nel box, il canale.

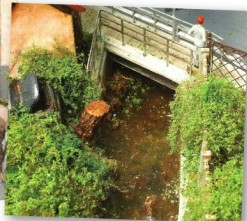
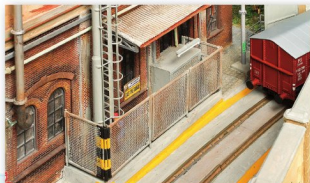
particolari come l'illuminazione
stradale, la torre faro, l'apertura
automatizzata del portone d'in-
gresso dello stabilimento (con ri-
produzione dei comandi idraulici
esterni) ed i segnali a croce di S.
Andrea a protezione del PL a ra-
so sono, come al vero, completa-
mente funzionanti.

• I progressi della vegetazione

Per il recupero estetico appena
terminato mi sono calato am-
piamente nella parte del vec-
chio "restauratore di bottega",
ricostruendo i particolari rotti o
mancanti con gli stessi materiali

che utilizzai vent'anni fa. Non mi
è stato possibile fare altrettanto
per le aree verdi, piante, cespugli
e fogliame, per i quali ho dovu-
to derogare inevitabilmente: con
i materiali moderni e stabili oggi
disponibili sul mercato, rimettere
licheni e muschi, come allora, non
avrebbe avuto senso...

Lascio lo spazio alle immagini e ri-
torno al presente, dopo vent'an-
ni, e come allora mi ritrovo anco-
ra qui, insieme a quei pochi, vec-
chi, carissimi amici di ArcaModel-
lismo, compagni di tante meren-
de, che tante soddisfazioni, even-
ti e traguardi modellistici hanno
condiviso, ancora oggi dopo tanti
anni sono rimasti gli amici di sem-
pre, e che come ogni buona tra-
dizione che si rispetta, il giovedì
sera si ritrovano a tirar tardi da-
vanti ad una birra per raccontarsi
ciascuno, ridere e parlare di tutto
tranne che di treni, e sdramma-
tizzare il quotidiano innalzando
la bocciale in un corale "Lunga vita
al Presidente..."



Inquadratura ad effetto dalla radice del raccordo, recentemente elettrificato, anche se rimangono ancora in opera i pali della TE.





D 342 Acme sul plastico ma con le scalette

di Paolo Bartolozzi

fotografie P. Bartolozzi

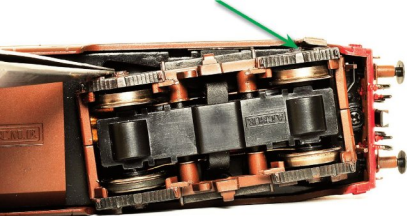
La nuova D 342 Acme vanta una meccanica molto ben progettata che è un peccato non farla "lavorare" sul plastico. Però senza la scaletta... insomma è una spina nel fianco. Impossibile rimediare? Tutt'altro: è facile e alla portata di tutti. E già che ci siamo magari pensiamo a qualche piccola miglioria.

Dopo svariati anni di attesa dall'annuncio, recentemente è arrivato nei negozi il modello della locomotiva Diesel-idraulica D 342 di costruzione Ansaldo, realizzato da Acme. Dal Primo Piano pubblicato su TT 266 è emerso che sia la scala, sia le forme sono state rispettate fedelmente, quindi ne è emerso un commento positivo. Premesso che la fedeltà di riproduzione in



In alto: la D 342 elaborata durante un ciclo di prove sul plastico di Castello, presentato su TTM 51.

A lato: le fiancate del carrello durante le varie fasi di elaborazione, che di fatto consiste nel semplice spianamento della sabbiera che sta dietro la scaletta.



scala molte volte mal si sposa con la circolabilità dei modelli, molte volte sono necessarie da parte dei produttori scelte estetiche che difficilmente accontentano sia coloro che terranno il modello esposto in vetrina, sia coloro che lo faranno girare sul plastico; nel caso della D 342 si è scelto di far montare a cura dell'acquirente le scalette delle cabine, realizzate come parti separate. Purtroppo il loro montaggio permette la circolazione solo su curve di ampissimo raggio o l'esposizione in vetrina, in quanto limitano fortemente la rotazione dei carrelli nelle curve, perché la sabbiera del carrello va subito a battere sul retro della scaletta. Non sopportando l'idea di vedere il modello tanto desiderato circolare privo delle scalette, mi sono messo a cercare una soluzione al problema, nell'occasione ho effettuato anche una leggera elaborazione alla D 342 per renderla ancora più fedele all'originale. Ciò che andrò a descrivere è valido sia per la versione su cui ho lavorato, ambientata in epoca III (con modanature e senza terzo fanale), sia per la versione succes-

siva ambientabile in epoca quarta dotata di terzo faro alto. Per prima cosa ho provato a montare una scaletta sulla cassa bloccandola con del nastro di carta in modo da poterla mettere e togliere durante tutte le verifiche che avrei fatto; a modello capovoltato ruotando i carrelli, notai subito che la causa maggiore della limitatissima rotazione è lo spessore della sabbiera stampata sulla riproduzione della fiancata del carrello.

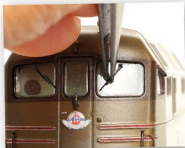
• E allora, via la sabbiera!

Per scelta progettuale le fiancate sono montate solo a pressione sui carrelli, quindi sfilate le due fiancate sopra le quali si trovano le scalette, ho iniziato il lavoro di abbassamento della sabbiera incrinata, usando prima la fresetta, poi rifinendo il lavoro con poco stucco Tamiya se necessario, e lisciando le superfici con carta abrasiva di grana 600; questo perché lavorando sulla plastica, il fresino ha lasciato dei segni della lavorazione. Indicativamente ho abbassato lo spessore delle due sabbiere fino ad arrivare al pari dei pendini delle balestre. Mentre avevo i carrelli smontati, ho chiuso anche dei fori (inesistenti al vero), ma necessari sull'altro lato del modello per il montaggio di alcuni particolari. Per la chiusura del foro che si trova sul coperchio della boccia dell'asse e per quello appena sopra, ho usato un pezzetto di materozza di plastica bianca, scarto del montaggio di un kit, il quale una volta

scaldato, è stato tirato per allungarlo e assottigliarlo fino al diametro necessario, circa 0,5 mm. Sono bastati un paio di tentativi per arrivare al diametro giusto. Per il foro da chiudere sull'altro carrello situato sul medesimo lato del modello, siccome tale foro è di forma quadrata, ho usato sempre lo scarto di plastica e in questo caso una volta scaldato e allungato per arrivare all'incirca al diametro necessario, ho reso il pezzetto quadrato sagomandolo con delle pinze mentre era ancora caldo e plasmabile. Anche in questo un paio di tentativi sono stati sufficienti a riuscire nell'impresa chiudendo anche questo foro. Per fissare tali pezzetti ai carrelli, dall'interno delle fiancate ho messo nei fori una punta di colla da plastica e una volta tagliati a misura i pezzetti, ho livellato le superfici con pochissimo stucco Tamiya da plastica, rifinendo poi il lavoro con della carta abrasiva da 600. Rimontate le fiancate con le sabbiere sbassate, verificammo che la libertà di rotazione è sensibilmente maggiore, permettendo al modello di circolare tranquillamente sulle curve; ho fatto le prove su curve da 420 mm di rag-

In alto: a sinistra il modello visto da sotto, con il carrello alla massima rotazione, ottenuta rimuovendo la sabbiera e facendo qualche "scarico" di materiale sul retro della scaletta. A destra il muso, leggermente elaborato e arricchito di alcuni dettagli minori come i reggibattenti, che contribuiscono all'espressività del muso.

A lato: il semplice intervento di modifica dei tergicristallo. In basso: la fiancata della D 342 Acme ha solo da guadagnare in realismo dalla presenza "stabile" della scaletta anche nell'esercizio quotidiano sul plastico!



gio, ma sono convinto che si riesce a girare anche su raggi inferiori. Prima del definitivo montaggio delle fiancate sui carrelli, ho effettuato i ritocchi di colore sia alle sabbie, sia nei punti in cui ho chiuso i fori; per tali ritocchi ho usato del colore castano di Puravest, scurito con una goccia di nero per avvicinarlo al colore bruno della plastica dei carrelli. Una volta asciugato il colore sui ritocchi, ho applicato il medesimo colore, ma molto diluito, su tutte le fiancate dei carrelli per mitigare l'aspetto della plastica non verniciata. Come ultimo intervento sui carrelli, ho ritoccato in nero le balestre. Per fissare in maniera sicura le fiancate sui carrelli, ho applicato una goccia di colla vinilica in tutti i fori, usando la punta di uno spillo. Passando alle scalette, queste le ho fresate leggermente sugli spigoli interni (a bassa velocità!) usando un disco da taglio montato sul trapano, per creare ulteriore spazio necessario alla rotazione dei carrelli; per il fissaggio ho usato colla bicomponente UHU Plus mantenendo in posizione le scalette con del nastro di carta durante l'asciugatura della colla. Risolti i problemi di circolabilità, scatta il desiderio di dare alla riproduzione quel tocco in più... Osservando le tantissime foto su riviste, libri e quelle del mio archivio personale (le D 342 sono state una presenza costante sui binari della Faentina) ho visto che sul modello mancano i tre supporti porta fanali/tabelle, i due in basso sul pancone tra i fanali e la porta centrale, il terzo situato sulla porta tra il fregio e il finestrino. Per quello sulla porta ho utilizzato un aggiuntivo in ottone reperibile nei cataloghi dei vari produttori, per il fissaggio ho prati-

cato un foro con girapunte a mano e punta da 0,75 mm a metà distanza tra fregio e finestrino, incollando l'aggiuntivo con colla neoprenica Bostik (ho usato tale adesivo perché trovandosi il foro vicino al finestrino, ho voluto evitare il rischio di trovarmi aloni bianchi specie all'interno del vetro: con le colle cianoacriliche sono sempre in agguato!). I due supporti bassi li ho ricavati un pezzetto di mancorrente in ottone fotoinciso avanzatomi dal montaggio degli aggiuntivi di una carrozza sempre di Acme; ho sagomato tali supporti a forma di esse, in modo che sporgessero dal pancone; quindi applicati nei fori, praticati con girapunte a mano e punta da 0,5 mm eseguiti usando come riferimento l'interno dei fanali. Per il fissaggio dei supporti ho usato la colla neoprenica, sempre per evitare problemi di aloni.

Questi tre supporti li ho colorati usando il castano di Puravest. Passando ai panconi, Acme per le condotte dell'aria ha usato aggiuntivi che aveva disponibili: quelle situate in basso le ho modificate nelle staffe che reggono la baionetta a riposo, accorciandole alla metà della loro lunghezza e piegandole verso il pancone. Quelle alte le ho sostituite sagomando delle condotte che ho tra gli aggiuntivi delle locomotive a vapore, riproducendo la forma e le curve che hanno al vero. Infine il gancio di traino è stato sostituito con uno di provenienza Hornby, per il montaggio del quale ho dovuto allargare leggermente il foro sulla piastra. Per il fissaggio delle condotte e del gancio, non è stato necessario usare colla, in quanto tali aggiuntivi entrano a pressione nei rispettivi fori. Tutte le condotte sono state ritoccate con verni-



ce nero satinato di Humbrol per togliere l'effetto della plastica; sempre di Humbrol è il signal red che ho usato per ritoccare i rubinetti e le staffe delle condotte. Sui respingenti, con la punta di cotton fioc, ho applicato un po' di vernice Humbrol metal gun per imitare il grasso che si deposita sui piatti. I tergi cristalli nonostante siano riprodotti in maniera molto fine, hanno necessitato di una correzione risultando di forma differente a quelli montati nelle vere D 342; la correzione si esegue semplicemente con le pinze a becchi a punta, con le quali raddrizziamo le spazzole rispetto alle aste. Per finire i fischii sono stati ritoccati con un pennarello Uniposca caricato con vernice colore ottone. Terminati questi semplici lavoretti migliorativi, ho steso su cassa e carrelli polvere di grafite, insistendo col pennello sulle griglie in modo da evidenziarle e per creare su tutto il modello la patina di sporco dovuta all'uso.

In alto: il modello visto durante l'elaborazione, con i nuovi reggitable già inseriti, mentre i tergicristalli non sono ancora stati modificati.

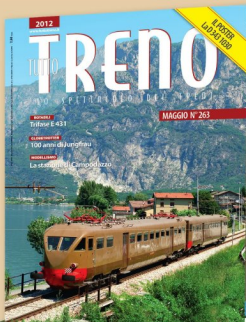
In basso: la D 342 con le scalette montate mentre viaggia, in prova, su una curva Fleischmann di vecchia generazione con raggio di curvatura leggermente inferiore a 360 mm!



Duegi Editrice | TUTTO TRENO NEW SHOP

“E’ LA PIÙ BELLA E’ LA PIÙ RICCA E’ LA PIÙ CONVENIENTE! ABBONATI A TUTTO TRENO A SOLI 55 EURO”

Con il nuovo sistema di spedizione “POSTAPRESS” di Poste Italiane*,
avrà la tua rivista a casa in tempi veloci, fresca di stampa!



**Con soli 55 euro riceverai 11
numeri della rivista con la
nuova spedizione super-veloce
(compreso il numero speciale
collezione di luglio/agosto)
+ 1 calendario in omaggio nel
mese di Dicembre.**

**E SE VUOI L'ABBONAMENTO
CON IL TEMA**

**PAGHI SOLO 65 EURO
INVECE DI 105 EURO!**

(*Duegi Editrice si fa carico della maggiorazione
del costo del servizio postale)

(PER EUROPA ED EXTRACONTINENTE
CONSULTARE IL SITO WWW.DUEGIEDITRICE.IT)

Scegli la qualità Duegi Editrice

VISITA IL NOSTRO SITO E FAI ACQUISTI ONLINE CON UN SEMPLICE CLICK!

WWW.DUEGIEDITRICE.IT

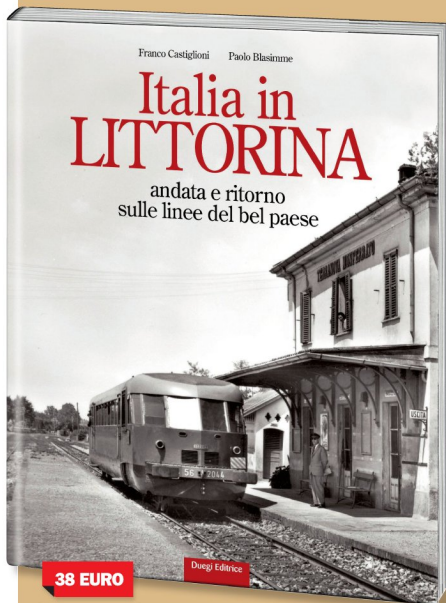
Duegi Editrice • Viale Francia, 7 - 35020 Ponte San Nicolò (PD)
Tel 049 8627280 • Fax 049 8626077 • E-mail duegi@duegieditrice.it

Duegi Editrice | **BOOK NEW SHOP**

“ACQUISTA IL NUOVO EMOZIONANTE VOLUME”

I migliori Libri di ferrovia comodamente a casa tua

ACQUISTALO ON LINE WWW.DUEGIEDITRICE.IT



**ITALIA IN LITTORINA
ANDATA E RITORNO SULLE
LINEE DEL BEL PAESE**

**DI FRANCO CASTIGLIONI
E PAOLO BLASIMME**

Un omaggio all'automotrice, a 80 anni dai primi servizi regolari, lungo i variegati paesaggi del Bel Paese, raccontando una storia che si dipana soprattutto attraverso le immagini, alcune delle quali inedite o tratte da cartoline, che restituiscono anche il contesto storico e umano intorno alle autentiche Littorine, protagoniste di mezzo secolo dei trasporti.

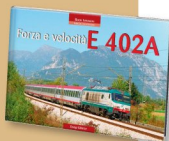
200 pagine che, dopo un breve introduzione tecnica, testimoniano com'era l'Italia quando il treno curava un servizio pubblico capillare, e "littorina" era una parola di uso comune, perché tale era diventata nella vita quotidiana degli italiani.

EURO 38,00

**E 402 A
FORZA E
VELOCITA'**

In omaggio con
un acquisto
superiore da
39 Euro (spese
escluse)

Fino ad
esaurimento
scorte.



VISITA IL NOSTRO SITO E FAI ACQUISTI ONLINE CON UN SEMPLICE CLICK!

WWW.DUEGIEDITRICE.IT

Duegi Editrice • Viale Francia, 7 - 35020 Ponte San Nicolò (PD)
Tel 049 8627280 • Fax 049 8626077 • E-mail duegi@duegieditrice.it