

TRENI E PLASTICI

Speciale
Natale



L'ELENCO DEI CIRCOLI FERMODELLISTICI ITALIANI

E 626 ROCO

120 ANNI MÄRKLIN

UN PASSAGGIO A LIVELLO A FUNZIONAMENTO LENTO



sped. in abb. post. gr. III/70
Edizioni EMME - Verona

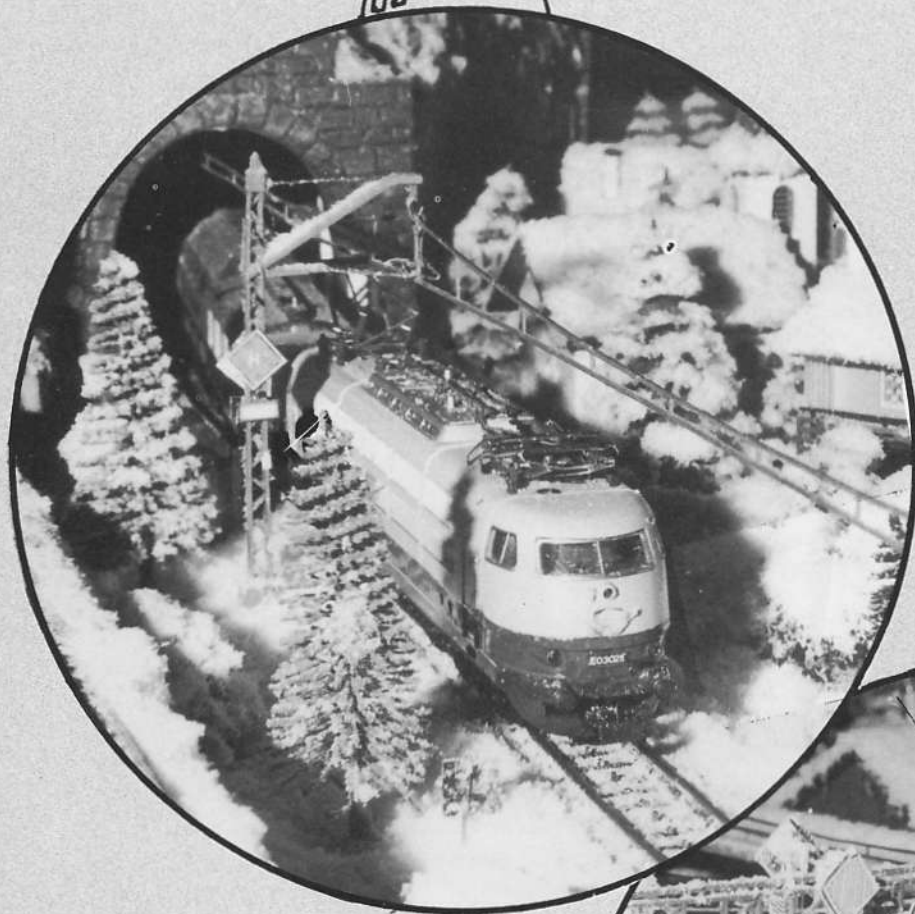
lire 2200

DICEMBRE 1979

H0

IL PLASTICO INVERNALE

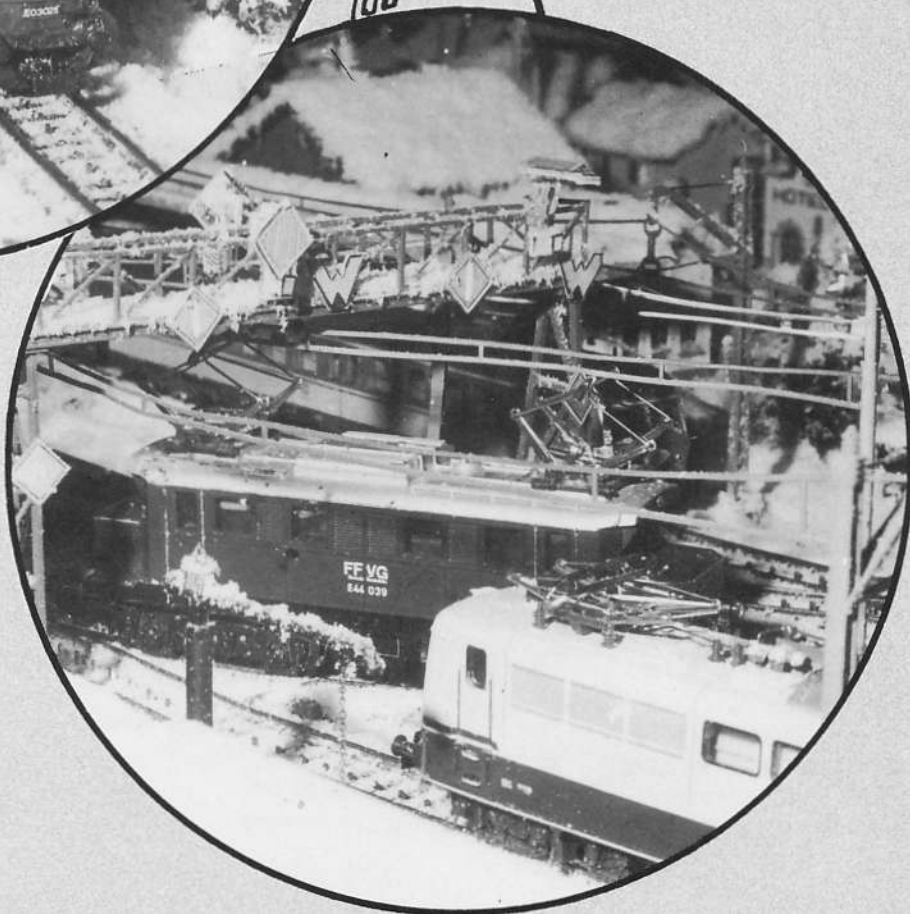
P. Petronio



Da piccolo realizzai il mio primo plastico, un ovale con stazione: primo locomotore un E 41 DB Märklin. Cominciò così un'avventura tuttora in corso. Feci allora tre considerazioni ancora oggi valide:

- 1) Non ingrandire troppo il plastico.
- 2) Realismo nell'esercizio, studiando l'evoluzione delle ferrovie reali.
- 3) Inventare una ferrovia non esistente in realtà.

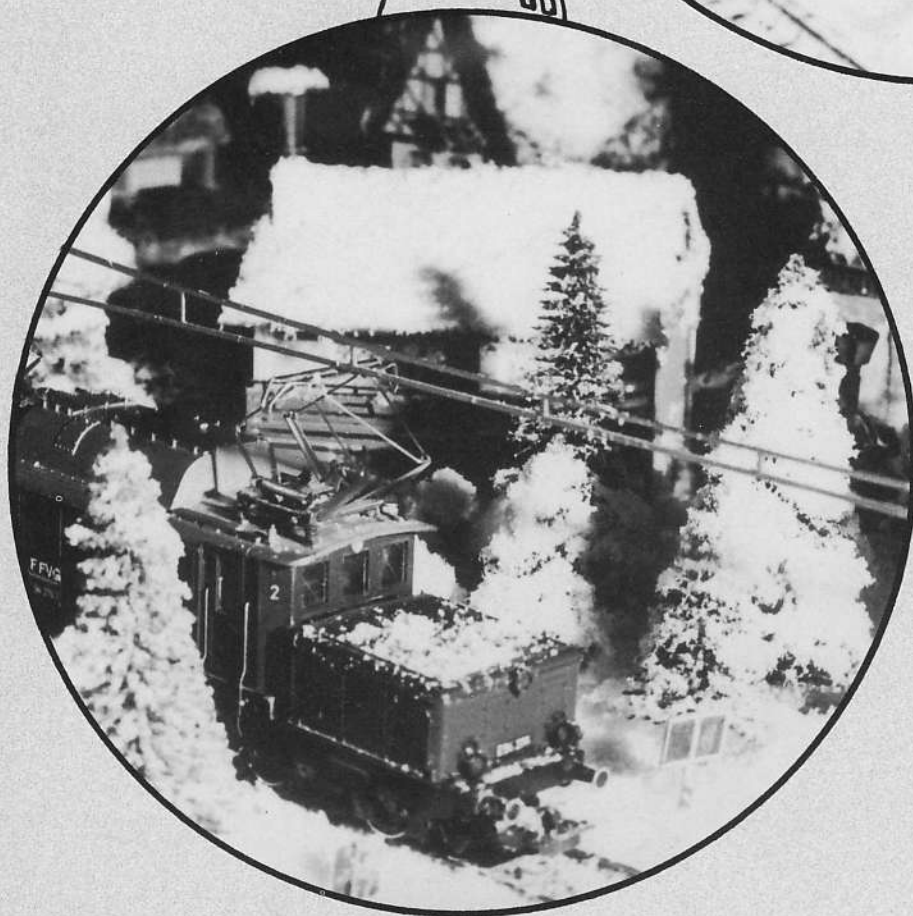
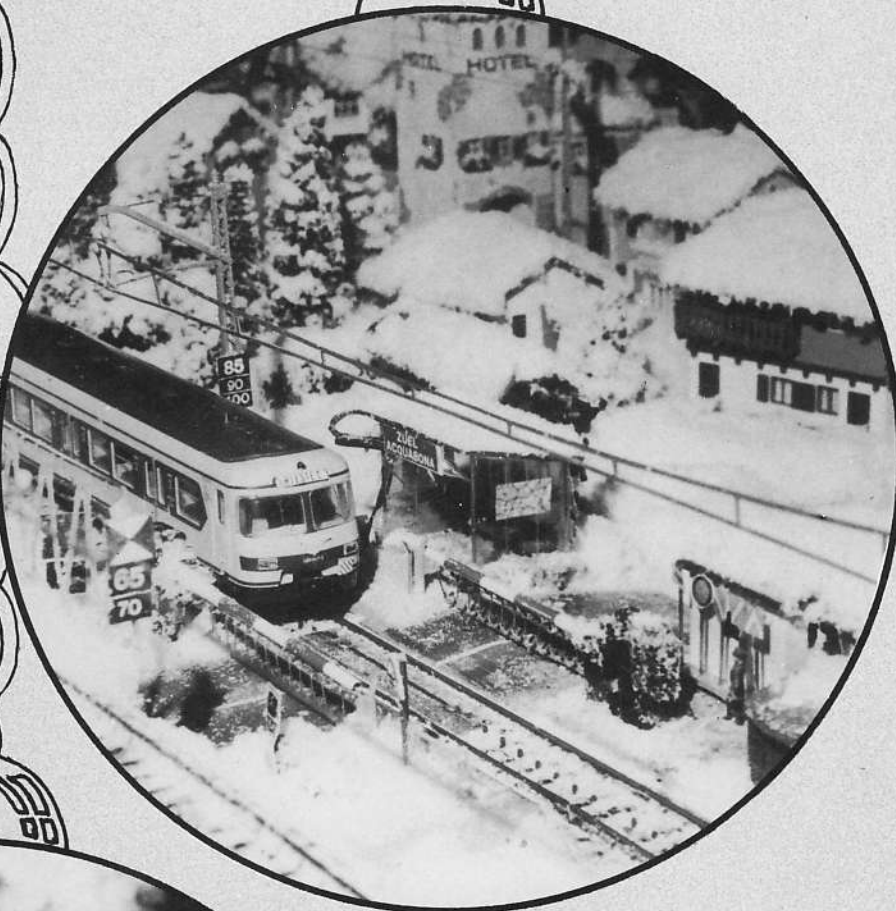
La targa delle ipotetiche Ferrovie Federali della Venezia Giulia (FFVG) di cui sono stati dotati tutti i veicoli del plastico.



Il punto 3 è la chiave del plastico. Deriva anch'esso da due ben precise considerazioni:

in primo luogo non è possibile riprodurre una ferrovia vera, non essendo disponibili, sul mercato, tutti i tipi di rotabili della medesima amministrazione, ed in secondo luogo una ferrovia reale ha delle precise regole, con le quali non si può essere sempre concordi. Da allora ho sempre studiato il mondo ferroviario europeo, visitando impianti, studiando regolamenti, viaggiando sulle locomotive, ecc.

Trasferendo il tutto nel mio piccolo impianto, sono nate immaginariamente le FFVG (Ferrovie Federali della Venezia Giulia), immaginate come le ferrovie di un ipotetico stato indipendente più o meno esteso. Classificate con il numero UIC 90 (che era libero), ecco ottenuta nell'armadio di casa un'amministrazione ferroviaria completa.



Materiale rotabile

È conservato in un armadio, e viene impiegato soltanto quello necessario al momento. Le FFVG dispongono di 21 serie di locomotori elettrici, di 5 serie di locomotive Diesel, di 14 serie di elettrotreni e di 7 serie di automotrici. Vi sono delle locomotive a vapore, tutte accantonate, come si nota nella realtà. Ora sono utilizzate per treni speciali di amatori di ferrovie.

Le vetture passeggeri sono dell'amministrazione e dei paesi europei confinanti; lo stesso per i carri merci. È ovvio che tutti i veicoli dell'amministrazione sono stati privati dei simboli originali, e modificati ad uso personale.

Segnali

Il regolamento segnali è autocostruito, e ha richiesto anni di lavoro. Tutti i segnali del plastico possono dare ogni aspetto previsto, e lungo tutti i binari si trova ogni segnale necessario.

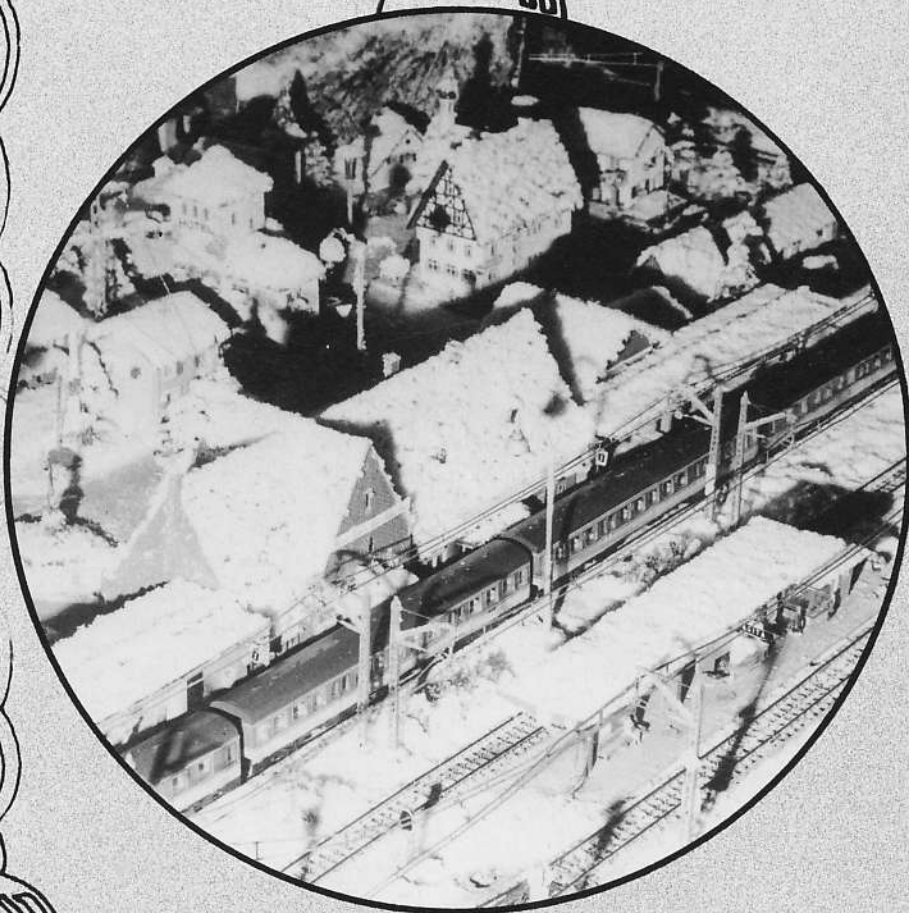
Plastico

È costruito da due ovali, uno elettrificato pianeggiante, l'altro esterno, non elettrificato, riuniti in una stazione dotata di tutti gli accessori utili. Nel mezzo un villaggio.

Nel complesso, pur non essendo ricorso a mezzi raffinatissimi, il paesaggio è abbastanza realistico.

Esercizio

Esiste un orario di servizio per tutti i treni passeggeri e merci che percorrono le linee dell'ipotetico stato; da notare che sono linee esistenti realmente, nulla è cioè inventato. Prescelto il treno che si vuole far correre lo si compone, dal deposito al binario di partenza. Si compila il foglio di corsa, sul quale



vanno scritti tutti i veicoli del treno, si calcola il peso frenato, il rapporto di frenatura, e si consegna il tutto all'ipotetico macchinista. Il treno è pronto, e si esegue con gli opportuni segnali la prova-freno.

Fatto questo inizia il viaggio. In scala 1 : 87 ogni giro del plastico corrisponde a circa 500 metri. Il treno percorrerà quindi tanti giri quanto lunga è la linea. Ad es. Trieste — Udine, km. 83 = 166 giri.

Il treno percorre quindi uno dei due ovali, a seconda se la linea reale è elettrificato o no, e trova ogni tanti giri i segnali accesi, che danno l'indicazione dei posti di blocco, delle stazioni, dei bivi, ecc.

La velocità del treno viene regolata in modo da essere realistica. Succede così che ad es. il tratto Trieste — Grignano, 8 km = 16 giri viene compiuto in 7 minuti, cioè in tempo reale.

Il viaggio totale dura, ad esempio per Trieste — Udine, 59 minuti. Ovvio-



no e di notte, l'impianto è tutto illuminabile; le vetture passeggeri sono tutte illuminate ed i treni sono dotati dei segnali diurni e notturni di testa e di coda.

I treni marciano a destra, e la marcia avviene per il 90% in corrente alternata, avendo adottato il sistema Märklin. Per i rotabili non Märklin esiste un raddrizzatore autocostruito inseribile sul circuito di trazione, in modo da permettere il funzionamento in corrente continua.

Le modifiche che apporto via via al plastico riguardano soprattutto l'aggiornamento del materiale rotabile, degli impianti fissi, e le modifiche alle casette e alle strade, più o meno come può avvenire in una qualsiasi cittadina reale.

Questo plastico presenta quindi una caratteristica fondamentale: la ferrovia non è vista come di solito, cioè dall'esterno, ma dall'interno, cioè dal punto di vista di chi lavora in essa. Per l'esattezza sono già 26 anni che faccio servizio (si fa per dire) per le FFVG!

mente, man mano che sfilano le stazioni, il treno transiterà, si fermerà, farà manovra, ecc., in base al tipo di convoglio prescelto.

Vi sono anche, ma contenuti, i ritardi; in genere le FFVG viaggiano con una puntualità del 95%!

Anche l'evolversi delle stagioni è riprodotto: lanciando in aria in novembre lo spray-neve natalizio, esso si solidifica in aria e si deposita lentamente sul terreno. Lo spazzaneve libera i binari e i treni devono correre, anche fra la neve! In primavera, con l'aspirapolvere, pian piano ritorna il verde...

Vista la stagione il plastico non poteva avere, attualmente, che un aspetto invernale, dopo un'abbondante nevicata.

Particolare realistico: dopo aver fatto circolare i treni per ore si è stanchi come nelle ferrovie reali, soprattutto se si è fatto notte.!

Dovendo manovrare il plastico in base all'ora reale, cioè con la luce del gior-

