



fermodel

RIVISTA BIMESTRALE

news

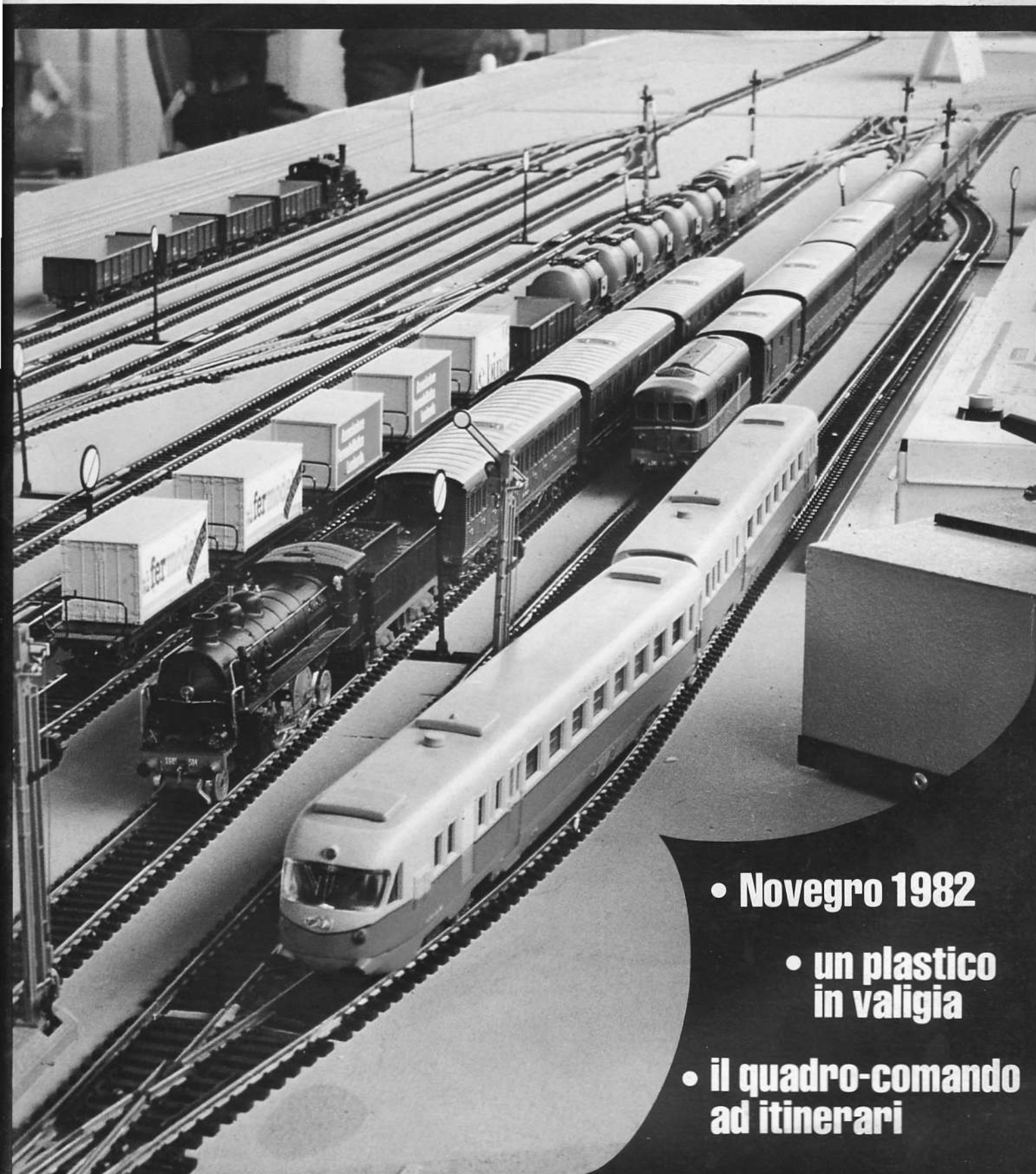
n. 10

anno 2

luglio-agosto 1982

la rivista del modellista ferroviario

L. 3.500



• Novegro 1982

• un plastico
in valigia

• il quadro-comando
ad itinerari

IL PLASTICO IN VALIGIA

(in scala Z, Märklin)

Dal n. 2/1981 della rivista "Märklin Magazin", abbiamo ritenuto di pubblicare l'articolo che segue, per dare una dimostrazione concreta che ci si può divertire anche in poco spazio...

Mettiamo in evidenza che esso è opera di un appassionato, il sig. G. Otschnik, e che il testo figura nella rubrica originale "gli amici ci scrivono". La traduzione dal tedesco è di Paola Angelini. L'entusiasmo dell'autore per questa sua mini-realizzazione che traspare qua e là nello scritto, è una ennesima prova di quanto interesse possa suscitare una ferrovia in miniatura anche in scala minima quale lo Z Mini-Club della Märklin con solo 6,5 mm. di scartamento (1:220).

Ogni trasloco, come si sa, pone dei problemi. Per me, un appassionato dell'"H0" fin dal 1960, l'ingresso in una nuova casa ha avuto un significato molto particolare poiché, per mancanza di spazio, non ho più potuto installare il mio impianto. Chi è abituato da anni a pensare, progettare e costruire nell'ambito della dimensione "H0", familiarizza a fatica con l'"N" o con lo "Z". Mentre cercavo disperatamente una via di uscita, mi venne in mente l'idea della valigia: l'avevo forse già vista o avevo letto qualcosa in merito? Non mi ricordo. Sta di fatto che nella valigia vedevo il "Deus ex machina", la soluzione al mio problema di spazio. Così mi misi a cercare la valigia adatta, in base alle cui misure avrei potuto stabilire i binari, il materiale rotabile e gli accessori che mi servivano sia per l'"N" che per lo "Z".

Sopra l'armadio della camera da letto, dove avrei dovuto riporre l'impianto, si poteva liberare uno spazio profondo come tutto l'armadio e largo 1 metro, cioè 100x50, fino a un massimo di 60 cm! Allora non vi resta che trovare una valigia robusta che poi... ma questa è la seconda fase.

Non dimentichiamo che per l'"N" e lo "Z" ci sono i manuali dei tracciati! I "vecchi volponi" sanno che all'inizio bisogna servirsi almeno di un abbozzo di tracciato; e sanno anche, grazie alla loro lunga esperienza, a quali modifiche deve essere sottoposto un tale progetto. Non occorre che risulti perfetto, ma deve fornire un quadro d'insieme. Compresi subito che la mia idea si sarebbe potuta realizzare solo con il mini-club. Si trattava semplicemente di "cambiare treno": dall'"H0" allo "Z"!

Ben presto fui in grado di stabilire sulla base del mio progetto di tracciato le esatte dimensioni della valigia. E dato che un secondo piano, e cioè la linea sopraelevata, richiedeva naturalmente un maggiore sviluppo di binari e che comunque avevo "bisogno" almeno di un ponte, dovetti definire anche l'ingombro approssimativo in altezza. C'era solo un piccolo problema: una valigia in alluminio, sarebbe costato circa 200 Marchi (circa 110.000 lire - n.d.t. -) e comunque non avrei trovato una valigia abbastanza alta. Senza pensare poi a quanti binari (carri o deviatori) si possono acquistare con una tale somma. Conclusione: la valigia me la costruisco da solo!

Allora sì che può essere alta, come poi è in realtà, anche 22 cm, con base di 54x103 cm, cioè proprio l'ideale per il mio tracciato! E dato che per costruirla sono sufficienti del compensato e dei listelli adatti, il tutto dello spessore di 10 mm, alla fine il lavoro viene a costare meno di 50 Marchi (così rimangono 150 Marchi per la "ferrovia")! Detto, fatto! Nella figura 1 vedete la valigia finita. Non è ancora stata verniciata perché mi è mancato il tempo e inoltre sto sempre aspettando l'idea giusta. Vicino alle maniglie si possono vedere gli attacchi per i collegamenti elettrici, di cui parlerò tra poco. Ma che cosa si vede all'interno? La figura 2 mette in rilievo gli elementi essenziali, sebbene la parte di destra non sia ancora ultimata. Essa mostra anche il banco di manovra con schema geografico, comprendente tasti singoli (contatti di chiusura) per ogni funzione. Nel lato destro vi sono quattro prese per l'alimentazione dal trasformatore, non visibile in questa foto. Dal banco di manovra tutti i fili di connessione raggiungono l'impianto attraverso i due attacchi già menzionati.

Il banco di manovra e le prese sono un po' un'anticipazione rispetto all'attuale fase di costruzione dell'impianto. Ma perché, vi chiederete, la metà inferiore della valigia è alta 6 cm? Perché... osservate la figura 3! No!

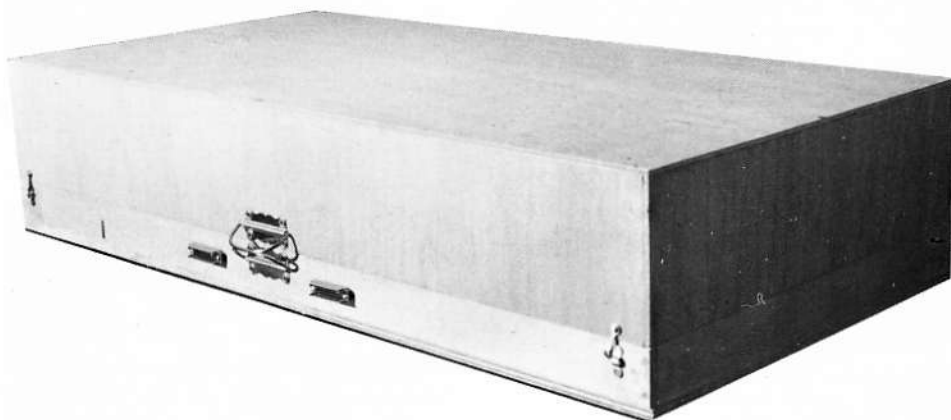


FOTO 1 La valigia (cm 103x54x22 di altezza) chiusa e pronta per essere trasportata ovunque si voglia.

Non dovete guardare il "reticolato" (leggi cablaggio)! A questo proposito, tengo comunque a precisare che io non considero il cablaggio "volante" assurdo, se si continua poi a costruire. E chi non fa così? I fasci di cavetti, e ne avevo anche nell'"H0", sembrano, incredibilmente ordinati, ma che fatica se si devono fare modifiche o cercare guasti! Io sono per quelli "volanti" finché si ha posto a disposizione (naturalmente non è detto che dobbiate per forza essere d'accordo con me).

Ciò che è veramente interessante in questo "sottopiano" sono gli spazi per riporre le locomotive (finora 3), i veicoli (finora 14), il materiale per la manutenzione e altro. Ma anche questo è ancora in fase di sviluppo.

Torniamo di nuovo alla parte superiore del mio "mondo in valigia". La figura 4 mostra un quadro d'insieme visto dalla parte terminata (sinistra). Il motivo dominante è una stazione di linea secondaria con un tratto sopraelevato che conduce a una stazioncina di montagna (un po' di fantasia ci vuole anche nelle piccole proporzioni). Nella parte anteriore sinistra della figura 4 c'è un lago costituito da un fondo dipinto di azzurro e dal cosiddetto vetro cattedrale, un metodo vecchissimo e forse la sola cosa che si può riprendere dall'esperienza fatta con l'"H0". Il lago sfocia in un piccolo ruscello che conduce alla rimessa locomotive e più avanti aiuta a motivare la presenza del ponte ad arco (figura 7). Ma c'è ancora qualcosa da dire sulla rimessa locomotive (figura 6). Così come viene venduta non mi soddisfaceva, poiché le sue dimensioni non erano adeguate allo spazio previsto (è lunga anche più di 150 mm), e del resto a me una tale lunghezza non serviva per niente. Il mio impianto non è adatto per locomotive come la BR 03 o la BR 41. Potrebbe anche andar bene per una BR 24, ma in tutti i casi è meglio utilizzare locomotive-tender, come ho fatto finora.

E in base alla lunghezza che effettivamente mi necessitava, ho accorciato il fabbricato principale della rimessa, al quale è affiancato un altro fabbricato ancora più corto. Però il meccanismo per l'apertura e la chiusura delle porte ha dovuto essere eliminato. Il secondo fabbricato è

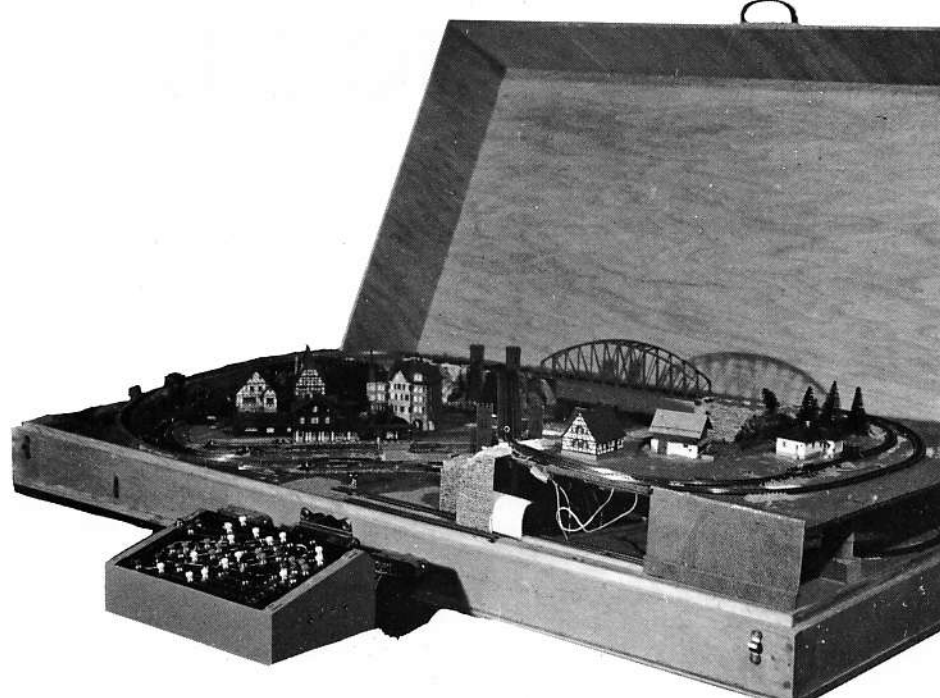


FOTO 2 Ecco come, sollevato il coperchio, quasi un gioco di prestigio, ci si rivela un "pezzo" di mondo riprodotto in scala 1:220. Un plastico molto realistico, e perfettamente funzionante.



FOTO 3 Nulla è sprecato quando si dispone di poco spazio e quindi la parte inferiore è utilizzata per riporre le locomotive, i carri, le carrozze e tutto il materiale utile alla manutenzione ordinaria del tracciato.

adatto per la BR 89 oppure, come del mio caso, per la BR 260. Questa riduzione di lunghezza mi ha anche permesso di installare un piccolo deposito di carbone e una gru idraulica (figura 6). Nel deposito di carbone, tra l'altro, c'è del vero carbone (da locomotive) raccolto, sembrerebbe, lungo la linea ferroviaria al tempo in cui circolavano ancora i cosiddetti "cavalli di acciaio". Il

deposito è di legno impiallacciato con fenditure e imita lo stesso sistema con cui, in passato, si costruivano nelle cantine o altrove recinti per il carbone, cioè mediante lunghe assi e paletti di sostegno. La BR 74 nella figura 6 sta facendo rifornimento. Ho evitato di proposito la fossa a fuoco per le scorie, che però potrebbe venire benissimo realizzata. La "neve" vicino alla locomotiva, ai piedi di una delle torri di accesso al ponte, non è

altro che una parte di paesaggio non ancora ultimata. Se lo si guarda dall'altro lato, lo stesso tratto appare invece completo. La figura 5 mostra la stazione con il Fabbricato Viaggiatori, il piazzale esterno e la locanda della stazione (vi accorgete, intanto, che il coperchio della valigia è stato tolto — aprendo le cerniere — e messo da parte).

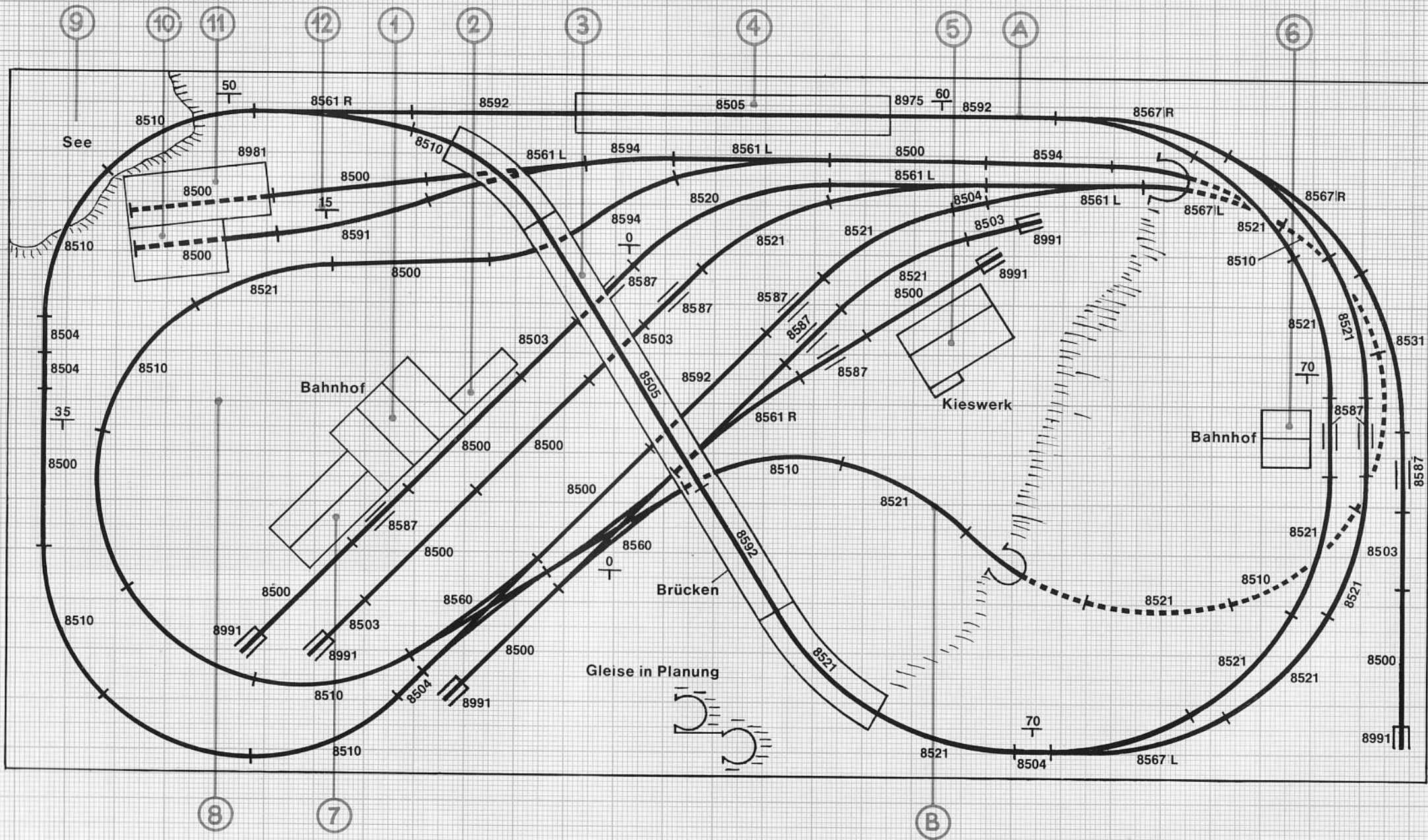


FOTO 4 Una panoramica di questa valigia molto ferroviaria (sperando che quanto prima possa ricevere il medesimo trattamento delle valigie diplomatiche) ripresa dal lato già quasi terminato. Molti appassionati delle scale maggiori non sanno come più ridotta è la scala quanto sia più importante il particolare per fornire un tocco di realismo al plastico.

Naturalmente su una superficie piccola come questa non è possibile costruire un'intera città, ma soltanto alcuni suoi elementi. Ma... mi viene in mente una cosa: si potrebbe realizzarla come sfondo nel coperchio... magari a mezzotondo... oppure dipinta...!? Del resto, avete mai visto un impianto in miniatura del tutto ultimato? Come Fabbricato Viaggiatori ho scelto il modello Kibri "Chateau de Oex", senza modificarlo. Solo per quanto riguarda i colori, li sottopongo regolarmente a una "cura di invecchiamento": nero, grigio, marrone — anche un po' di sporco — in un diluente adatto (molto diluente e poco colore). Ciò "toglie lucentezza e porta naturalezza"! La presenza di pochi viaggiatori sul marciapiede dipende anche dal fatto che l'automotrice ("autobus su rotaie") che sta per entrare in stazione, ripartirà in direzione della stazione di montagna soltanto molto più tardi.

FOTO 5 In primo piano la stazione Kibri e, sullo sfondo alcune case del borgo in via di costruzione. Sulla sinistra la locanda del Cavallino Bianco che, con l'albero in fiore ed i tavolini all'aperto, ci richiama quella della celebre operetta che la televisione ci ha già proposto più volte.





- 1 Fabbricato viaggiatori (scatola di montaggio Kibri)
- 2 Tettoia
- 3 Ponte in metallo con arcata centrale prolungata (Kibri)
- 4 Ponte ad archi in metallo (Kibri)
- 5 Deposito carburanti Esso (Kibri)
- 6 Stazione di montagna della linea secondaria (Kibri)
- 7 Magazzino merci
- 8 Area dove sta sorgendo il borgo (scatole Kibri)
- 9 Laghetto ottenuto con una lastra di vetro bugnato posta ad una certa distanza dal fondo dipinto.
- 10 Rimessa locomotive ottenuta accorciando la rimessa standard Kibri
- 11 Rimessa locomotive
- 12 Gru idraulica e deposito carbone autocostruito.
- A Linea secondaria di montagna
- B Linea principale ancora in costruzione

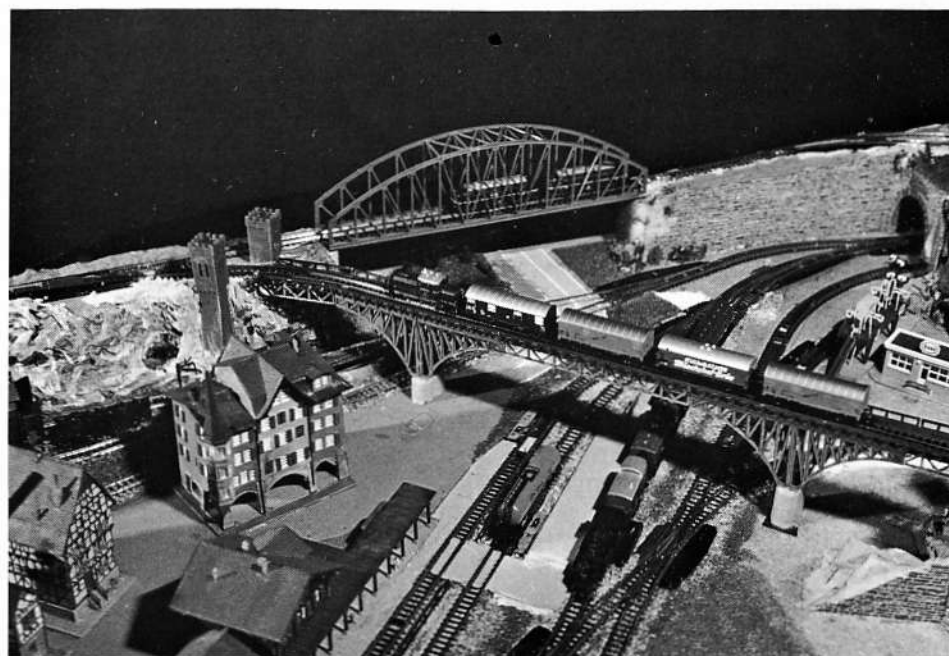
- 10 deviatori
- 2 deviatori inglesi doppi

Lo sviluppo dei binari non è indicato in quanto il tracciato sarà ampliato.



FOTO 6 Un particolare della rimessa locomotive, modificata dall'autore del plastico, in quanto le locomotive utilizzate su questo tracciato (linee secondarie) sono tutte locomotive tender della lunghezza molto contenuta.

FOTO 7 Una panoramica che permette di ammirare il gioco dei viadotti in metallo e come la scala Z (1:220) permetta quote differenziate in dimensioni veramente molto ridotte. Sulla destra in basso è visibile il deposito carburanti, almeno parzialmente, che l'autore dichiara di voler sostituire con qualche cosa di più appariscente.



Perché si possano nel frattempo effettuare manovre o far circolare convogli in altri punti dell'impianto, ho reso tutti i binari a marciapiede disinseribili elettricamente. Come si può vedere dalle figure, tutti i binari sono o dovranno essere posati su ballast. A questo scopo è adatta la sabbia per canarini, nel mio caso

mescolata con sughero finemente tritato. Tra i binari prevale qua e là il sughero o cresce un po' d'erba (fili di paglia). Il tentativo di ridipingere le casse di manovra dei deviatori e dello sganciatore automatico, come si può constatare nella figura 5, non ha dato risultati soddisfacenti.

NOME

La linea aerea a "Sospensione semplice" e "catenaria"

Se si prende un filo di materiale qualsiasi e lo si tende fortemente fra gli estremi, mantenendoli ad eguale livello, non sarà possibile fargli assumere la posizione perfettamente orizzontale. Infatti, nel gioco delle forze in campo, la componente "peso" del filo ha la sua parte, per cui il filo stesso viene ad assumere l'andamento della figura geometrica detta "catenaria".

A tale dispositivo fu necessario ricorrere allorché, dovendosi passare dalle prime tranvie e dalle primissime ferrovie elettriche alle moderne ferrovie, dove la velocità cominciava a manifestarsi ed era richiesta grande regolarità di alimentazione dei motori, la primitiva "sospensione semplice" o "tranviaria" non bastò più: infatti, le cuspidi (altra figura geometrica) che si formavano sotto gli attacchi, male si addicevano alle "rotelle" dei trolley o agli striscianti dei panto-

grafi producendo deleteri scintillii e rendendo discontinua l'alimentazione elettrica: ci si rese conto, quindi, della necessità di avere un *filo di contatto praticamente orizzontale*. Di conseguenza fu ideata la "sospensione a catenaria" dove la "corda portante", mediante "pendini" verticali — posti alla distanza di 5 - 6 metri l'uno dall'altro — sorregge il "filo di contatto".

Tale complesso, viene oggi chiamato "catenaria" espressione che sintetizza quella più completa di "linea aerea con sospensione a catenaria" ed è giusto riferirsi a "sospensione" in quanto è la parte fondamentale del sistema.

È da aggiungere che la corda portante è sotto tensione, parimenti al filo di contatto, ma che è solo quest'ultimo a trasmettere la corrente ai mezzi di trazione, mediante lo strisciamento del pantografo.

In effetti, parlando delle nostre questioni tecniche, non avremmo dovuto "soffermarci" sui binari bensì, attraversando il piazzale della stazione, andarci a bere una bella birra sotto l'albero in fiore nel giardino della locanda (figura 5). Poco distante abbiamo parcheggiato l'auto che, come le due case Kibri, ha subito un trattamento per quanto riguarda i colori. Il passaggio fra i due edifici (figura 6) è la via più breve per recarsi dal Fabbricato Viaggiatori alla Rimessa Locomotive; del resto anche passando dal giardino della locanda "Al Cavallino Bianco" non si fa poi molta strada in più! Lo spazio ancora vuoto nella piazza è solo provvisorio. Molte sono le possibilità per renderlo più animato, praticamente tutte quelle che vi vengono in mente. Ma ecco che la nostra automotrice è partita. Nella figura 7 la vediamo percorrere il ponte ad arco che sovrasta la valle, occupata dal ruscello di cui abbiamo già parlato e dalla strada principale. Questo scorcio mostra anche il lungo ponte rettilineo installato sopra il fascio di binari della stazione. Dato che la campata del ponte non era abbastanza ampia, ho "barato" inserendo nella parte centrale un elemento di traliccio rettilineo. Lo so che... ma gli esperti dovrebbero perdonarmi, perché la campata doveva per forza venire prolungata. Il ponte chiude il tratto in montagna in un percorso a racchetta. Ambedue i percorsi di questo tipo presenti nell'impianto sono regolati da relé, per essere in armonia con la direzione di marcia (lo "Z" Marklin è in corrente continua - n.d.t.

-). I tracciati a racchetta sarebbero da evitare nelle parti sopraelevate ma anche sul piano principale, per maggiore semplicità di collegamenti elettrici. Io, comunque, mi sono divertito a fare in questo modo!

Il posto di rifornimento carburante Esso (figura 7) non rimarrà certamente così. Per questa zona rocciosa penso piuttosto a un deposito di ghiaia; e comunque ci sono ancora parecchie cose da completare e da migliorare.

Prima di tutto bisognerebbe finire di posare i binari sulla massicciata fino all'ingresso della galleria (a destra nella figura 7).

Günter Otschik

