

QUANDO NASCE LA PASSIONE PER I TRENINI ?

In che momento nasce in noi la passione per i trenini? Quand'è che si manifesta per la prima volta il desiderio di giocare con un trenino o anche solo, quand'è che si comincia a riconoscere che è gioia ciò che si prova nel vederne uno? Di sicuro è un fatto soggettivo, ma nel mio caso sono convinto che questa passione sia nata con me. Non c'è un solo momento della mia infanzia, e ho ricordi che arrivano a prima dei due anni, in cui non sia stata vivissima l'attrazione verso i treni e i trenini. Una linea di confine selettiva, comunque, esisteva: erano necessarie delle rotaie e delle rotaie metalliche. Tutto quanto non si muoveva con ruote di ferro su rotaie di ferro non lo trovavo interessante, compresi i giocattoli a forma di treno, ma con ruote automobilistiche e, soprattutto, senza binari. Superato questo confine, tutto era bello e meraviglioso: littorine, vaporiere, merci, passeggeri ... linee principali o sperdute rotaie in mezzo ai campi. Anche le ferrovie industriali o i binari a scartamento ridotto per i vagoncini di servizio di una segheria, avevano un fascino che muoveva qualcosa di profondo nel mio subconscio. Come dicevo, ho ricordi che arrivano ai primissimi mesi dell'infanzia e di questi ricordi fanno parte anche strani, ma precisi sogni di intrichi di rotaie dove treni e passeggeri improbabili, come in un fantastico plastico, si incrociavano e dove io ero spettatore e protagonista allo stesso tempo. Ha radici profonde la considerazione che la bellezza di un bel pacco di binari non sta sicuramente nel classico e inevitabile ovale, ma sta nella libertà di comporre percorsi che si snodano in modo imprevedibile verso mete sconosciute, ma certe... certe come l'esaurimento della scorta di binari disponibili ☺.

Attrazione inesorabile, a volte fatale. Spesso ci dimentichiamo che queste passioni, così radicate nel profondo dell'anima, si portano dietro anche manifestazioni che hanno del compulsivo ... si portano dietro o ne sono diretta conseguenza, chi lo sa. Manie di possesso, di acquisto; una possessione diabolica in cui il trenino prende il posto di ogni altro interesse. Si potrebbe obiettare che normalmente non è così, che questo non è la vera natura del collezionismo, che quantomeno non è sempre così. Posso anche essere d'accordo; nel mio caso c'è stata qualche esagerazione, e quando è comparso questo fenomeno ed è stato identificato, ho avuto una reazione di autodifesa, tutto sommato salutare, con conseguente repressione totale per un lungo periodo di una parte della mia personalità, quella dedicata ai trenini. Sono convinto che sarebbe un terreno interessante per un analista ... ma non è questo il luogo.

LA LUNGA STRADA VERSO BELLEVUE



Mi chiamo Luciano Pasian, classe 1956, e la mia adesione al mondo Märklin risale solo ad Aprile 2010, ma la mia passione per i trenini arriva da molto più lontano. Quella che vi racconto è la storia che mi ha portato ad arrivare a "Bellevue", il mio attuale tracciato.

Nota: come è intuibile, il nome Bellevue non ha un particolare significato, ma più semplicemente è stato scelto tra quelli a disposizione in un set di accessori della Faller.

Il mio primo trenino è arrivato a casa quando avevo 5 anni, all'inizio degli anni 60 e al tempo vivevo a Gorizia. Questo trenino era un giocattolo, beninteso, ma era bellino: di latta, funzionava a pile e la scatola delle pile era decorata come fosse una stazione; era composto di ben quattro elementi e imitava un treno TEE che, adesso lo so, era il VT 11.5 tedesco. Al tempo cominciavo ad avere una nozione anche se vaga, del fatto che esistevano trenini di ben altra qualità, e i nomi di cui avevo nozione erano Rivarossi e Märklin, perché ne vedevo le scatole, esposte nella vetrina del negozio di modellismo. Per il mio TEE costruivo stazioni con il Plastic City e alberi con i gambi dei finocchi, ponti con le mollette da bucato e gallerie con le scatole. Ho anche tentato di mettere sul VT11 dei pantografi costruiti con i rametti... senza successo, naturalmente. Poi, inesorabilmente, il TEE si è rotto e sono rimasto senza trenino.

Il mio secondo trenino è arrivato sugli otto anni, quando i miei si erano trasferiti da Gorizia a Chieri, in Piemonte. Giusto per precisare, al tempo parlare di Märklin sarebbe stato economicamente eccessivo, per cui io puntavo ad un Lima, ma miei genitori fecero uno sforzo non previsto e mi regalarono una confezione base della Rivarossi, un merci trainato da una E424. Una confezione molto base, a dire il vero: il trasformatore non aveva regolazioni e neppure l'invertitore di marcia. Acceso o spento, 10 volt DC o zero; solo invertendo i collegamenti al binario potevo fargli cambiare direzione. Per me era ugualmente bellissimo, e vedevo benissimo la differente qualità rispetto ai giocattolosi Lima, ma restavano pochi margini concreti per dare sfogo alla mia fantasia: ciò che avevo era un ovale da percorrere a velocità fissa. I LIMA sarebbero stati meno convincenti, ma economicamente più abbordabili, e questo mi avrebbe dato qualche opportunità in più di ampliare la mia ferrovia con qualche binario, qualche rotabile e un vero trasformatore; così, invece, nel corso degli anni il mio Rivarossi si arricchì solo di due scambi manuali e di una carrozza. Stop. Ci costruii intorno delle case, delle stazioni, delle strade, delle gallerie usando carta, cartone, gesso, compensato ed ogni altro materiale che potessi e sapessi maneggiare, ma la mia fantasia ferroviaria era alquanto frustrata.

Di quegli anni, un ricordo in particolare ha segnato la mia coscienza modellistica: nel periodo natalizio il locale negozio specializzato, che vendeva cartoleria, giocattoli, trenini, navi e aerei, modellismo statico e dinamico e tutto gli accessori del caso, un bazar impossibile da immaginare al giorno d'oggi, esponeva in vetrina un bel plastico, non grande, ma su due livelli e molto interessante per me. Era Märklin; quello è stato il primo Märklin che abbia potuto esaminare ed osservare bene. Ciò che mi teneva per tempi patologicamente lunghi davanti quella vetrina, era il fatto che i trenini non solo era belli, non solo si muovevano, ma si muovevano con degli automatismi: c'erano semafori, racchette, treni che si aspettavano... sapevo che dietro tutto quello c'erano dei relais e altre diavolerie che, stante la mia passione per tutto ciò che era tecnologia, cominciavo a comprendere. Avevo anche compreso che non tutto ciò che era possibile sui Märklin, che avevano la linea di contatto centrale, si poteva fare anche sui due binari. Di quel plastico, che tanto mi affascinava quanto mi rendeva tristissimo quando lo trovavo spento o quando veniva rimosso dalla vetrina, ho sempre ricordato in particolare due delle locomotive che venivano fatte girare: un coccodrillo verde e la V200. Oltre a queste due onnipresenti, un'altra locomotiva che avevo imparato a conoscere era la BR89, che un mio fortunato compagno aveva nel suo piccolo set di base. Tant'è, il mio plastico con la E424 non prese mai il largo, ma la voglia repressa rimase, insieme alle immagini indelebili di quei Natali passati a osservarne uno in vetrina impregnato del mito di Märklin.

Altre cose avvennero nella mia vita, altri fatti, doveri, piaceri e passioni si avvicendarono e i trenini rimasero un sottofondo molto sfuocato, tra tutto ciò che facevo e pensavo. Nel frattempo mi ero trasferito a Torino, dove vivo tuttora.

Il mio terzo trenino arrivò quando, ormai uomo assai fatto (non oso dire maturo), trovandomi a New York per lavoro, visitai un negozio di modellismo e incappai in quello che mi sembrava un paese dei balocchi pieno di treni: alla vista di una bella Mikado della Bachman un perverso demone si risvegliò. Tornai dagli Stati Uniti con una quantità di rotabili impressionante, seppure di tipo economico. Inizialmente avevo l'idea molto conservativa di piazzare in garage un tavolone con un doppio ovale per far girare in tondo quei nuovi trenini americani. Non sapevo, purtroppo, cosa mi stava per capitare: la febbre del modellista stava iniziando a divorare sia me che, pian piano, le mie risorse economiche. Macchina su macchina, carro su carro, iniziai ad accumulare qualunque cosa vedessi, con l'unico limite di restare aderente, o quasi, all'ambientazione italiana, dopo aver abbandonato del tutto i treni a stelle e strisce. Solo il tracciato non cresceva, restando un doppio ovale, con un po' di binari tronchi e percorsi di manovra; tutto senza automatismi, ma intorno agli ovali il paesaggio cresceva, cresceva, cresceva.... Stavo andando in corrente continua, su cui ero ricaduto a causa dei pezzi americani e da cui ero ripartito iniziando ad accumulare Roco e i nuovi Lima/Rivarossi in scala esatta. In pochi mesi, sei per la precisione, ero diventato un maniaco collezionista: scrutavo con ansia le novità e cercavo qui e là pezzi nuovi ma anche vecchi, senza freni. La cosa orribile era che tutto questo non mi procurava gioia: come un tossicomane "dovevo" continuare a nutrirmi di nuovi pezzi che adoravo possedere e guardare, ma nel momento in cui erano messi sui binari non mi procuravano quel piacere che volevo, che alenavo con rabbia, quel piacere che sapevo possibile perché l'avevo provato tanti anni prima nel vedere i trenini che percorrono i binari di un plastico e che non riuscivo invece ad ottenere. Il plastico, d'altro canto, al di là della cura o della abilità con cui potevano essere stati realizzati i paesaggi, e che non erano neppure male, non era molto interessante; l'armamento stesso era eterogeneo e di bassa qualità. In realtà, era stato completamente sbagliato il modo in cui avevo lasciato libero di esprimersi quel desiderio così profondo e poco coltivato: non c'era stato un progetto preliminare, una idea guida, tutta nasceva giorno per giorno, improvvisato e istintivo, improvvisato ma condizionato dall'esistente e, quindi, un po' rappezzato. Soprattutto, era incontrollato e patologico: quando riuscii a rendermi conto che questa febbre mi stava facendo più male che bene, troncai di colpo e mi disfai di quasi tutta la mia collezione e del plastico. Quel poco che rimase venne chiuso in una scatola e dimenticato. Ma questa non è una passione che si può reprimere in modo totale e definitivo, anche se ormai era fortissimamente monitorata e controllata: treni e trenini era sempre oggetto di interesse, sebbene mi tenessi ben distante da loro in modo da essere certo che non ci avrei provato di nuovo.

LA RIPRESA CON MÄRKLIN

Il mio quarto trenino (diciamo così..) arrivò dopo che erano passati di nuovo moltissimi anni e si era arrivati ad Aprile 2010. Al mio 54° compleanno ricevetti un regalo inaspettato: una persona che sapeva solo vagamente che io avevo questa passione non coltivata, senza sapere esattamente cosa stavo facendo, e senza sapere nulla di AC/DC (oltre al fatto che è anche il nome di un gruppo rock...) mi regalò una Märklin 30000, scatenando in me una reazione ad elevato contenuto energetico. Due cose erano gli agenti fondamentali della mia nuova eccitazione: 1) si trattava di una Märklin e 2) era la BR89 che sempre era rimasta nel mio immaginario, tanto quanto neppure io avevo ancora realizzato. Anzi, avevo tanto idealizzato la povera BR89 che un po', lo ammetto, ero rimasto sorpreso nel vedere, reale e concreta, la 30000 così parca di dettagli (l'articolo fa parte della serie Hobby) mentre io, nei filtri della memoria, me la ricordavo con i bellissimi filettati di rosso e completi come le vaporiere che avevo visto dopo. Ma la reazione era stata innescata, e stavolta era una reazione controllata. Per prima cosa recuperai la scatola dei ricordi.

Nella vecchia scatola c'erano ancora tante cose, e un po' mi stupii nel vedere che avevo ancora cinque pezzi motore e una ventina di vagoni. Veramente, i pezzi motore sarebbero stati sei, perché vi era compresa anche una 940 Fulgurex, ma quella va considerata a parte, essendo un oggetto più che altro da

esposizione, poco usabile in un plastico, nonostante il suo valore intrinseco. C'erano anche dei binari e un trasformatore, ma tutto per la continua. Che fare? Tirare fuori tutto dalle scatole solo per lustrarsi gli occhi e poi basta oppure fare qualcosa di concreto? E in che direzione? La decisione era trainata dalla 30000, ma in realtà era già stata presa molto tempo anche se inconsciamente: andare a tre rotaie.

Il nascosto desiderio di avere un Märklin c'era sempre stato ed era finalmente arrivata l'ora di prendere il largo.

I passi erano pochi e semplici: procurarsi un ovale di binari C, procurarsi un trasformatore Märklin... e iniziare con gli esperimenti per trasformare il parco rotabili già esistente per le tre rotaie. L'obiettivo non era tanto oscuro, stavolta: sapevo che l'unica cosa che mi avrebbe dato soddisfazione, sarebbe stato metter in piedi delle "rappresentazioni" in cui i trenini giravano, si fermavano, si alternavano tra loro in una danza che io potessi osservare incantato e quasi in trance. Ritornare bambino, ma con tutta la consapevolezza e la "scienza" da adulto.

Nel giro di qualche settimana, grazie a internet, avevo accumulato un po' di informazioni fondamentali per agire. La macchina su cui ho fatto i primi esperimenti è stata una vecchia V215 di ROCO. Metterle il pattino è stato "quasi" facile; modificare i collegamenti elettrici e metterci un decoder è stato facilissimo.

La mia esperienza inizia in analogico AC, ma in modo consapevole; analogico, perché fin dall'inizio il piano era di intrattenermi in un periodo analogico prima di sfruttare in pieno il digitale, un periodo dove giocare con i relais e tutti quei meccanismi "vintage" che tanto mi avevano tanto affascinato 40 anni prima. Solo in un secondo momento, seppur senza avere l'intenzione di aspettare troppo (io sono tecnologico per natura), mi sarebbe interessato puntare anche al digitale vero e proprio.



La Principessa con il make up, solo un po' di rossetto, le luci posteriori (che ovviamente qui non si possono vedere), i vetri e qualche altro ritocco, oltre che essere completamente digitalizzata. Per le bielle che mancano... pazienza.

In tutto questo c'è stata anche una quasi vittima, se così si può dire: proprio la 30000. Questo piccola locomotiva, ribattezzata "Principessa", ha subito l'aggiornamento del motore e del decoder, contestualmente ad alcuni ritocchi, un piccolo make-up, tanto per avere il look, almeno quanto basta a me, delle sue colleghe più grandi.

Devo confessare, che fin dall'inizio non ho voluto sposare in esclusiva il System (mfx) decidendo di restare su una strategia di locomotive dotate di decoder multiprotocollo. Che io non abbia avuto del tutto torto, lo ho poi visto dal fatto che Mobile e Central Station si sono adeguate a supportare anche il

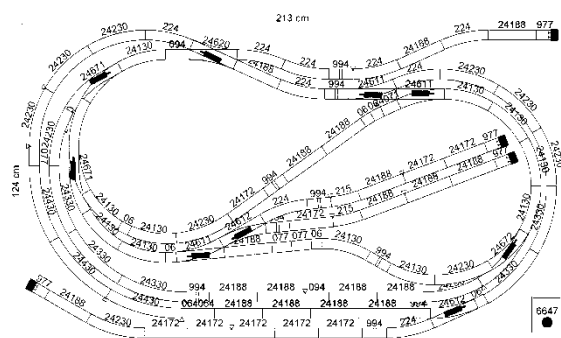
protocollo DCC: oggi i nuovi decoder di Märklin me lo confermano ancora di più.

Avevo anche cominciato a cercare su Ebay vecchie locomotive Märklin, con l'idea di modernizzare e trasformare, convinto di riuscire in questo modo a procurarmi alcuni pezzi che mi intrigavano, senza dissanguarmi con i prezzi del nuovo. Ma facendo così ho scoperto alla svelta alcune "acque calde" interessanti: come il fatto che per quanto il motore sia dichiarato come "buono" o "discreto", bisogna mettersi il cuore in pace e pensare che in una macchina anziana e usata anche se la trasmissione più o meno funziona, gli ingranaggi sono da sostituire... eppoi, a parte il divertimento di smanettare con gli

attrezzi, tutto sommato, non è sempre una grande idea modificare vecchie locomotive a meno che uno non le abbia già nel cassetto; diversamente, sia dal punto di vista economico che nell'ottica dei risultati, forse è meglio prendersi delle macchine nuove, che contengono tutta una serie di migliorie nate nel corso del tempo; migliorie che non è né facile né sempre possibile aggiungere a macchine vecchie.

Nel mio primo periodo, i mie esperimenti correvano su un tracciato che, a causa di problemi di spazio, doveva essere facilmente spostabile e "verticalizzabile", per cui niente paesaggio e niente linea aerea. Le macchine dovevano essere solo diesel o vapore... ma ho dovuto cambiare idea. Potevo forse rinunciare al coccodrillo? No! Libero accesso anche alle macchine elettriche, dunque, ma facendole girare a pantografi abbassati... lo so , è un orrore, ma chissà, magari una linea aerea sarebbe arrivata, prima o poi .

Il mio interesse era focalizzato sulla circolazione e gli automatismi. Il grosso problema, come usuale, è stato lo spazio: il massimo che ero riuscito a mettermi a disposizione era un piano di 213x124; un piano a un solo livello, ovviamente, sempre per la necessità di metterlo in piedi in caso di richiesta di accesso allo spazio della cantina da parte del resto della famiglia... Su questo spazio, ci avevo fatto stare un tracciato di due quasi ovali, con un cappio, e quattro binari tronchi. La mia idea era di farci girare in automatico i treni, in analogico, controllati da una logica di relais.

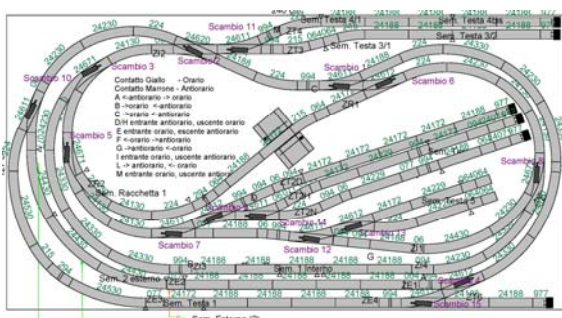


Su questo ho lavorato per un bel po' di mesi, senza fretta: contemporaneamente ho messo a posto il parco rotabili, intendendo le conversione dei motori e configurazione dei decoder. Avevo così realizzato diverse versioni, migliorate via via, di un sistema di controllo che permette la circolazione di più treni, anche pendolari: all'inizio ero partito da uno schema di 16 relais, con cui riuscivo a far circolare 3 treni. La cosa inizialmente mi aveva spaventato, per il costo intendo. Poi ho provato, con successo, ad usare relais da circuito stampato che costano mooolto meno dei Märklin o dei Viessman, oltre ad essere molto più piccoli; l'unico vero ostacolo, è che questi relais sono alimentati esclusivamente in continua, per cui è necessaria una tripla grande attenzione nel mescolare questi automatismi ai dispositivi (scambi) alimentati in alternata, ma è una difficoltà abbastanza risolvibile.

QUANDO LA PASSIONE CONTINUA

A distanza di un anno da questa rinascita, ora siamo nell'estate 2011, l'evoluzione del mio "gioco" è continuata in modo coerente.

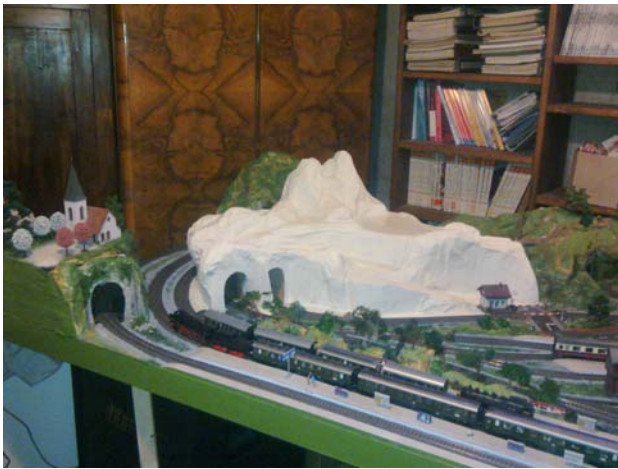
La novità più rilevante è che ora c'è un paesaggio: a tutti gli effetti è nato un plastico. I limiti sono sempre gli stessi, per quanto abbia rubato spazio sempre più, fino ad arrivare ad un piano di 240x127cm. Vale sempre il fatto che devo poter togliere di mezzo il tutto velocemente, quindi i paletti sono che:



1. Non ci può essere linea aerea .
2. i binari sono fissati al tavolo e il cablaggio è tutto sotto plancia, ma il paesaggio NON è fissato al tavolo, è solo appoggiato ed è costituito da elementi che siano maneggiabili da una sola persona.
3. Tutto il tracciato è su un solo livello.

E' un tracciato ben fitto e ci sono pochi spazi per far respirare un paesaggio. Questo mi ha portato a cercare di frazionare il tracciato in diversi poli di attenzione, usando molte gallerie. Dato che ci sono tante gallerie, ci sono anche tanti portali, sparsi ovunque e quasi sempre su tratti in curva... e si parla di curve strette! L'effetto è che i portali devono essere più larghi del normale per non farci incastrare i rotabili lunghi. Così i portali non sono quelli standard, ma ho preferito ricavarli banalmente dal cartone e accennarci intorno un arco in pietra con il gesso.

Per leggerezza ed economicità ho costruito tutto in cartone e cartapesta... del resto non credo che la stabilità e la durata siano un valore per questa realizzazione. Siamo in evoluzione, e non dispero in qualche miracolo che mi consenta di avere un telaio dove avere più livelli e linea aerea.



In queste tre foto illustro il concetto del paesaggio mobile: nella prima foto si vede che c'è una parte del paesaggio in fase di realizzazione e che è stata appoggiata sul piano dei binari per verifica.



Nella seconda foto il modulo in questione è stato sollevato per essere asportato e momentaneamente appoggiato sul tavolo per essere fotografato. Come si vede, la struttura è completamente in cartone, mentre la parte in vista è realizzata in cartapesta usando la solita miscela di vinavil e gesso.

Nell'ultima foto, il modulo è in lavorazione per essere completato.

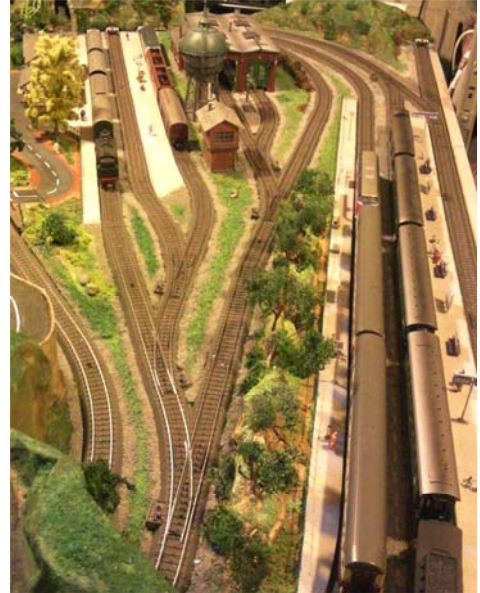


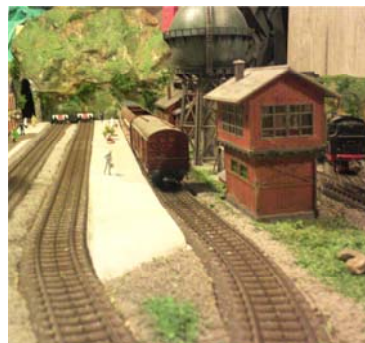
Questo vale anche per ogni altro particolare, comprese le banchine. Eccone una, che se asportata dal piano dei binari si porta dietro tutti gli accessori:



Altra conseguenza non da poco di questa architettura, è che non si può pensare ad un inghiaamento serio; la ghiaia è solo accennata ai lati dei binari. E' poco, ma funziona.

Qui di seguito, vi propongo una serie di foto del plastico, comprese di particolari della mia cantina ☺, prima di descrivere altri dettagli sul controllo elettrico/onico. Date le dimensioni della cantina non sono riuscito a fare una foto panoramica dell'insieme del tracciato completo.









CONTROLLO E AUTOMATISMI

Il movimento dei treni è ancora in analogico e pilotato da un controller basato su relais e ci sono sei treni che si muovono. Questi treni oltre che girare e pendolare, sci scambiamo anche i ruoli, in modo da rendere più interessante lo “spettacolo”.

Il controller non è puramente a relais, perché ho dovuto realizzare alcuni circuiti elettronici, per integrarlo, altrimenti non sarei riuscito ad eseguire alcune operazioni. La più importante era quella di ottenere un unico impulso da usare per comandare l’inversione, dal passaggio del pattino su uno binario di commutazione: poiché su un treno ci possono essere più pattini, dovevo essere sicuro di inibire per qualche secondo il sensore per dare modo a tutto il treno di passarci sopra, ottenendo così un solo impulso dal passaggio di un treno completo. Inoltre bisognava anche filtrare i rimbalzi della levetta. Anche il controllo del passaggio livello l’ho realizzato in elettronico, è stato molto più semplice.

Il risultato finale è soddisfacente per me. Ha il limite è che lo “spettacolo” è quasi imm modificabile: ci sono una trentina di relais e il numero di filature ha raggiunto un livello che rende impossibile ogni modifica, è già difficile effettuare interventi nei (per fortuna rari) casi in cui un filo si dissalda o si rompe. Quindi, neanche a parlarne di modificare la sequenza dei movimenti dei treni.

In questo modo il divertimento è un po’ limitato, per cui il prossimo passo sarà di passare al controllo via computer e questo mi consentirà una movimentazione completamente digitale, con indubbi vantaggi. E dunque, perché non l’ho già fatto?

Il problema è che realizzare lo stesso tipo di automatismo nei movimenti che ho ottenuto dal mio controller analogico, è quasi impossibile (anzi, impossibile) dai programmi commerciali (od open) a cui ho dato uno sguardo. Sembrerà assurdo ma è così.

Sto studiando il problema, ma temo che l'unica soluzione sia di usare una interfaccia che usi il protocollo SRCP, offerto da alcuni programmi, e scrivermi degli script per pilotare come voglio io il tracciato. Siamo nel campo del possibile: nei prossimi mesi ci lavorerò e vedremo che ci ricavo.

Per ora, chiudendosi il capitolo dell'automazione e del paesaggio, mi occuperò di nuovo di modellini e cercherò di godermi quelli che ho, aggiungendo qualche realizzazione, rigorosamente Märklin, tra le ultime proposte dal nuovo corso.

Che la Märklin sia con voi. ☺

Luciano Pasian

l.pasian@piemme.it

