

sull'orario ferroviario non c'è

la stazione di Santa Maria Perellera

Si ispira a Perugia ma riproduce anche spunti di altre due stazioni umbre questo grande diorama operativo, parte di un plastico modulare il cui primo elemento è stato presentato su iT 67.

Gian Piero Cannata

Ora che è terminato posso dirlo: è stato un lavoro immane! Ho incominciato sin dal 1985 il diorama della stazione di un'immaginaria cittadina del centro Italia, destinato a collegarsi con il mio precedente lavoro apparso su iT 67. Già il nome della stazione ha comportato una scelta travagliata, perché tutto il mio materiale, raccolto in tanti anni, poteva ricollegarsi ad almeno tre stazioni umbre da me cono-

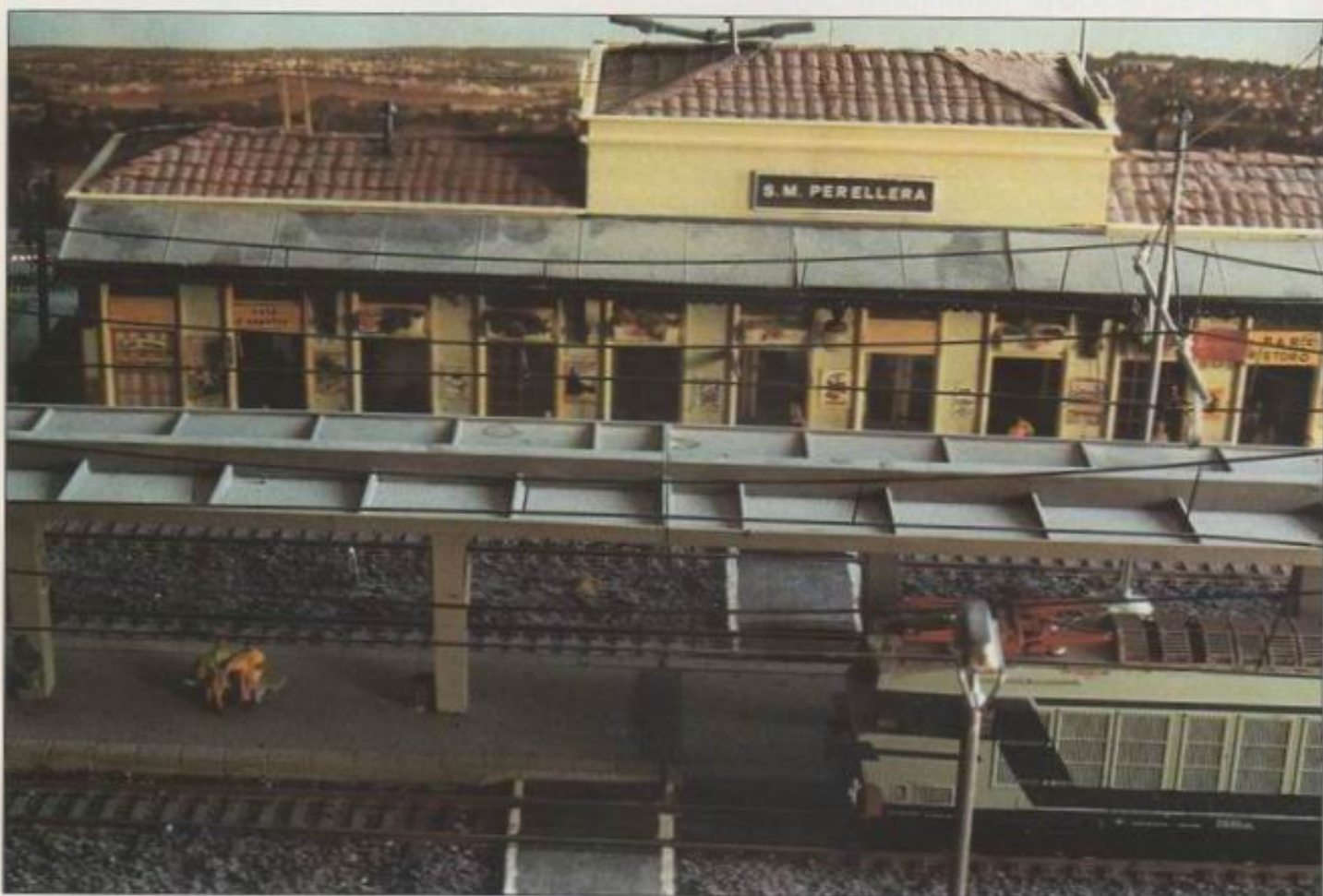
sciute. La prima è Assisi, il cui scalo però non è nei pressi della cittadina del Santo Poverello bensì a qualche chilometro di distanza, nella non meno famosa Santa Maria degli Angeli (d'altronde le vicende storiche medioevali costrinsero i fraticelli a rifugiarsi in luoghi inaccessibili allora ai malintenzionati, oggi ai treni), sicché Santa Maria è la prima parte del nome. La seconda viene da Perugia: la di-

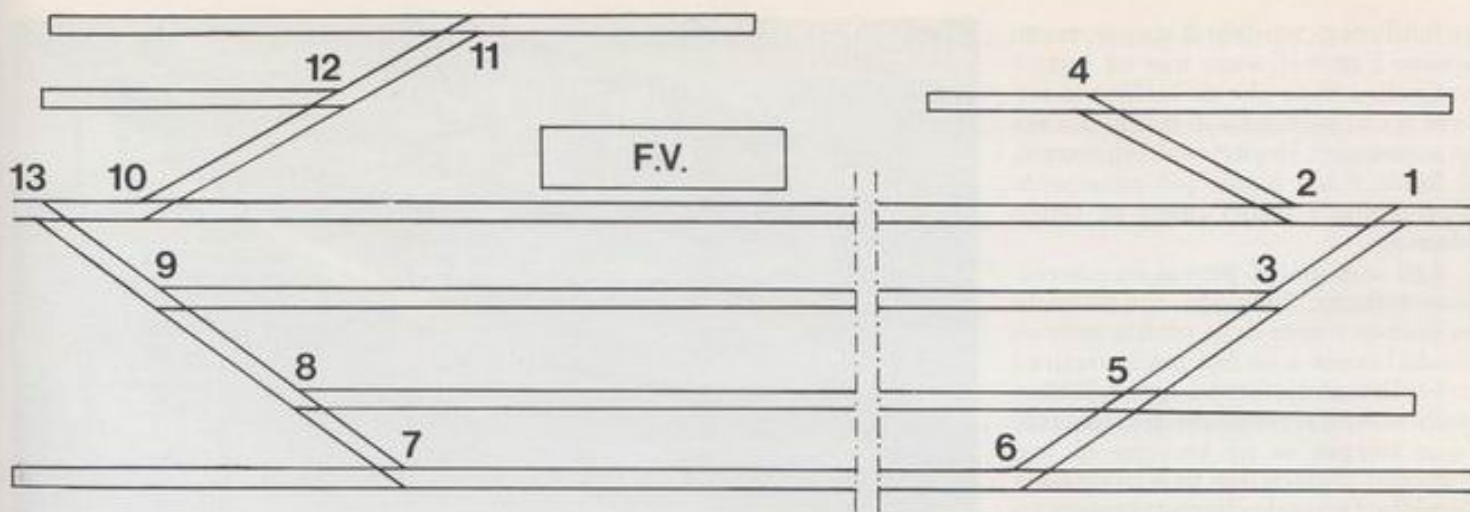


qui sopra
Un particolare dell'ala sinistra del fabbricato di stazione dal lato della strada

in basso
La stazione vista dal lato dei binari con una luce radente che fa risaltare i numerosi particolari che la impreziosiscono

nella pagina opposta
Schema della disposizione dei binari di stazione, non in scala (la lunghezza dei binari è ridotta)





sposizione generale della mia stazione non rispecchia fedelmente quella del capoluogo umbro, ma ne è pur sempre chiaramente ispirata. Infine Ellera-Corciano: vari particolari come la disposizione dello scalo merci ricordano anche questa fermata presenziata, a pochi chilometri da Perugia, vicino alla mia abitazione e destinata in un prossimo futuro a divenire un polo importante per il servizio merci nella regione. E così si completa il nome Santa Maria Perellera.

D'altro canto già durante la costruzione dovetti pormi il problema della collocazione temporale: corrispondente al momento in cui avevo cominciato a costruire o a quello in cui avrei compiuto l'opera? Per un "pignolo" come me la differenza non era di poco conto. Tanto per fare qualche esempio, quando nel 1985 iniziai i lavori sul mio diorama il quarto binario della "vera" stazione di Perugia non era ancora dotato di sottopassaggio, i pali della linea aerea avevano i vecchi tiranti a "zampa di ragno" con isolatori di porcellana e risultavano molto invecchiati; avevo appena terminato la posa delle banchine e dei pali (Navitren), invecchiando il tutto, che già erano iniziati in Perugia gli ammodernamenti e così un bel giorno mi ritrovai una stazione (vera) con i pali riverniciati, gli isolatori moderni e con il quarto binario perfettamente agibile dai viaggiatori tramite il nuovo sottopassaggio. C'era da diventare matti!

Ho deciso perciò di non intervenire in tutti i cambiamenti per seguire la realtà momento per momento, ché rimettere le mani sul lavoro già fatto sarebbe stato in pratica irrealizzabile. In definitiva in questa situazione in continua evoluzione ho rinunciato a dare un nome e una collocazione pre-

cisi alla "mia" stazione.

L'impianto

E veniamo al tracciato. Perugia stazione presenta alcune diversità, la più evidente riguarda il primo binario, servito non in corretto tracciato ma con una deviata; nel mio diorama invece il primo binario è in corretto tracciato e agli altri si accede attraverso deviate successive.

Anticipando i tempi rispetto alla realtà, sin dall'inizio ho sistemato all'ingresso del lato est della mia stazione un segnale luminoso a doppia vela (al vero sta per essere attivato solo ora), mentre per le solite ragioni di spazio ho semplificato i binari dello scalo merci; anche la posizione della pesa e della sagoma limite (Pocher) è diversa (di qualche decina di metri nella realtà).

Gli scambi (*Profi-gleis* Fleischmann) hanno tutti i motori sottopancia e hanno richiesto un lavoro non indifferente. Francamente non ho capito la filosofia del costruttore tedesco, che in teoria voleva certamente semplificare la posa di binari e scambi; le piccole fessure lasciate ai lati del finto ghiaietto si sono subito imbevute di colla, che penetra in ogni pertugio bloccando gli organi interni. Nè è servito a qualcosa chiudere il tutto con del nastro adesivo, perché con l'arrivo dell'estate queste protezioni fondono, e poiché il guaio avviene nella parte sotterranea del diorama, se ne viene tristemente a conoscenza solo al momento di dare corrente!

Per ovviare al grave (per le tasche) problema, si può rinunciare ad incollare la ghiaia, utilizzando eventualmente negli spazi tra i binari del ghiaietto grossolano non incollato, ma ogni volta che si sposta il diorama (il mio è un impianto modulare) occor-

re rifare il lavoro! Allora ho optato per delle complesse mascherature di cartoncino, incollate (ben lontane dagli scambi!) e posate poi in modo da combaciare con il tracciato dei binari. Un lavoro delicato, ma che mi ha ripagato ampiamente: a due anni dal completamento della prima parte (lato est) e ad un anno dal termine della seconda, non ho perso neanche uno scambio; l'esperienza mi ha comunque insegnato che è meglio lasciare un'apertura nella zona sotto le bobine elettromagnetiche (non si sa mai), così sarà sempre possibile sostituirne una ... corna facendo! Per quanto riguarda l'estetica, qualche tocco di pennarello nero, là dove si muovono gli aghi, simula egregiamente il grasso, sempre presente in abbondanza tra le traverse.

Come nella realtà nel mio impianto convivono scambi a comando manuale (con "macachi" non funzionanti C.O. Models) e scambi elettrici i cui motori sono stati da me fotografati e riprodotti sin nei minimi dettagli: in un negozio romano ne mostrai una foto in bianco e nero ad alcuni modellisti e una buona parte di essi credette che fosse un'immagine dal vero!

La parte ovest

Terminata (ma per un diorama questo termine non esiste mai veramente) la parte est del diorama nella primavera del 1986, cominciai nello stesso periodo l'altra metà della stazione, che mi ha tenuto impegnato per oltre un anno. Per la descrizione degli innumerevoli particolari si può partire proprio dal cartello d'ingresso con il nome della mia stazione. Quasi sempre il tipo classico è montato su due pali, con il nome stampato in bianco

su fondo nero, bordato di bianco; molto spesso i cartelli sono due ed hanno un'inclinazione che ne facilita la lettura sia al personale di macchina sia ai passeggeri. In altri casi, più recenti, il fondo è blu e solo più raramente s'invertono i colori (nero su fondo bianco).

Agli inizi dell'85 provai un macchinoso sistema: fotografai con pellicola in bianco e nero delle scritte nere su fondo bianco e ne feci poi invertire i colori in fase di stampa. A prescindere dalla strana espressione del fotografo (non sempre se ne trovano di ben disposti), il gioco non vale la classica candela. Dovendo oltretutto creare un nome di fantasia, penso che la migliore tecnica sia la seguente: cartoncino nero e trasferibili bianchi. Per riprodurre al meglio la scritta non resta che farne fare tutte le copie necessarie con una fotocopiatrice, eventualmente variandone anche le dimensioni: se ne otterrà così con poca spesa un numero tale da permettere anche qualche errore nella realizzazione. Con la fotocopia poi si annullano eventuali imperfezioni dovute alla pressione esercitata sulla carta nera per applicarvi i trasferibili.

Il binario d'ingresso della stazione è mobile per consentire un facile collegamento con il diorama contiguo; tutti i tratti dell'armamento sono stati verniciati con colore ruggine eventualmente si possono mescolare alla tinta piccole percentuali di giallo o del nero (Humbrol 34 opaco), per variare la tonalità della "ruggine". Con un pennello più sottile si passerà il colore anche sugli aghi degli scambi... ma con molta prudenza!

Veniamo ora alla linea aerea. Avevo a suo tempo scelto i pali Navitren, con i quali ho potuto far fronte a quasi tutte le situazioni che l'impianto (semplice ma non troppo) richiedeva; là dove non è stato possibile usare del materiale standard ho provveduto all'autocostruzione: a volte è stato necessario solo allungare od accorciare un braccio, altre volte l'intervento è stato più complesso. Per esempio i pali tendifilo senza bracci porta mensole (usati in curve particolarmente strette) li ho fotografati a Perugia Fontivegge e poi costruiti ex novo. Vari cartelli (fotoincisi e no) hanno completato il tutto; in particolare ogni palo ha subito un "maquillage" notevole: base in cemento (pasta per modellare Das), targa alla base (ricavata da foto), messa a terra, verniciatura degli isolatori eccetera. Il filo di contatto, Lima o Sommerfeldt (modificato), è stato verniciato e tagliato a





misura secondo i casi, saldato dove possibile; sono stati lasciati mobili i quattro tratti di sezionamento relativi ai binari dei due diorami adiacenti (est ed ovest). Questa linea è a prova di pantografi ottimi, ma con striscianti quasi in scala, quali quelli della 3R tipo 32 FS, vi lascio quindi immaginare la cura necessaria per la tesatura!

Tra i particolari indispensabili vi sono le traverse limite di stazionamento, presso gli scambi, utilissime anche nel movimento dei modelli. Queste sono state dipinte con bianco opaco e rastremate per evitare interferenze con i carrelli di tutte le locomotive e i

loro innumerevoli aggiuntivi. A proposito di interferenze è stato necessario provare ogni rotabile su ogni tratto del tracciato, perchè la diversa sagoma limite delle varie marche in mio possesso (Rivarossi, Lima, Fulgurex, Roco ed artigiani vari) non lasciava alternative. Ma le tanto conclamate norme di unificazione europee (NEM) che ci stanno a fare? Soddisfacente in generale il risultato, anche se talvolta è stato necessario orientare in determinato verso qualche motrice, che magari accusava difficoltà in un solo senso di marcia; caso tipico le locomotive a vapore Fulgurex come la 740, che nella marcia a tender avanti poteva avere dei problemi su qualche scambio, a causa dei bordini delle ruote bassi, favolosi esteticamente ma di certo molto ridotti per un uso operativo! Ovviamente ho dovuto stilare un corposo promemoria, quasi una "Prefazione generale all'orario di servizio" (che non c'è). Solo le macchine che non hanno subito troppi miglioramenti possono circolare indifferentemente in ambedue i sensi, anche se con il "muso" modellistico (quello addobbato con tutti i particolari aggiuntivi e senza gancio di trazione) comunque orientato in avanti.

Altri innumerevoli particolari sono stati autocostruiti, quali i picchetti

giallo-rossi, le sbarre bianche e rosse di protezione per evitare immissioni errate di carri dal piccolo scalo merci (articolo su *IT* 2, pag. 40), i paraurti, verniciati in vario modo, i tombini, la rimessa locomotive (ispirata quella descritta su *IT* 30 e 31) e la fossa di visita. Elaborando su base C.O. Models ho migliorato la pesa, allungandone come nella realtà la bilancia posta fra le rotaie. Di Trenomodel è la stazione di rifornimento per i mezzi Diesel, di Pocher il piccolo serbatoio all'ingresso ovest e uno dei rifornimenti d'acqua per le locomotive a vapore. Basandomi su una foto comparsa in uno degli ultimi numeri della rivista *Italmodel*, ho ideato un terrapieno, agibile con una pala meccanica, che sostituisce gru o altre attrezzature per il rifornimento di carbone delle locomotive a vapore, ormai del tutto assenti nei depositi italiani ambientati ai nostri giorni. Potrò perciò rifornire "modernamente" di carbone le mie vaporiere e organizzare treni speciali con plausibile realismo; sarebbe infatti relativamente facile per degli amatori noleggiare una pala meccanica per rifornire velocemente e senza molta mano d'opera una macchina a vapore. I cancelli di protezione delle aree FS sono C.O. Models e Rivarossi (preso dalla stazione di San Nazario),

in alto
Una preziosa 740 Fulgurex in manovra alla luce del tramonto sotto la ragnatela della linea aerea autocostruita

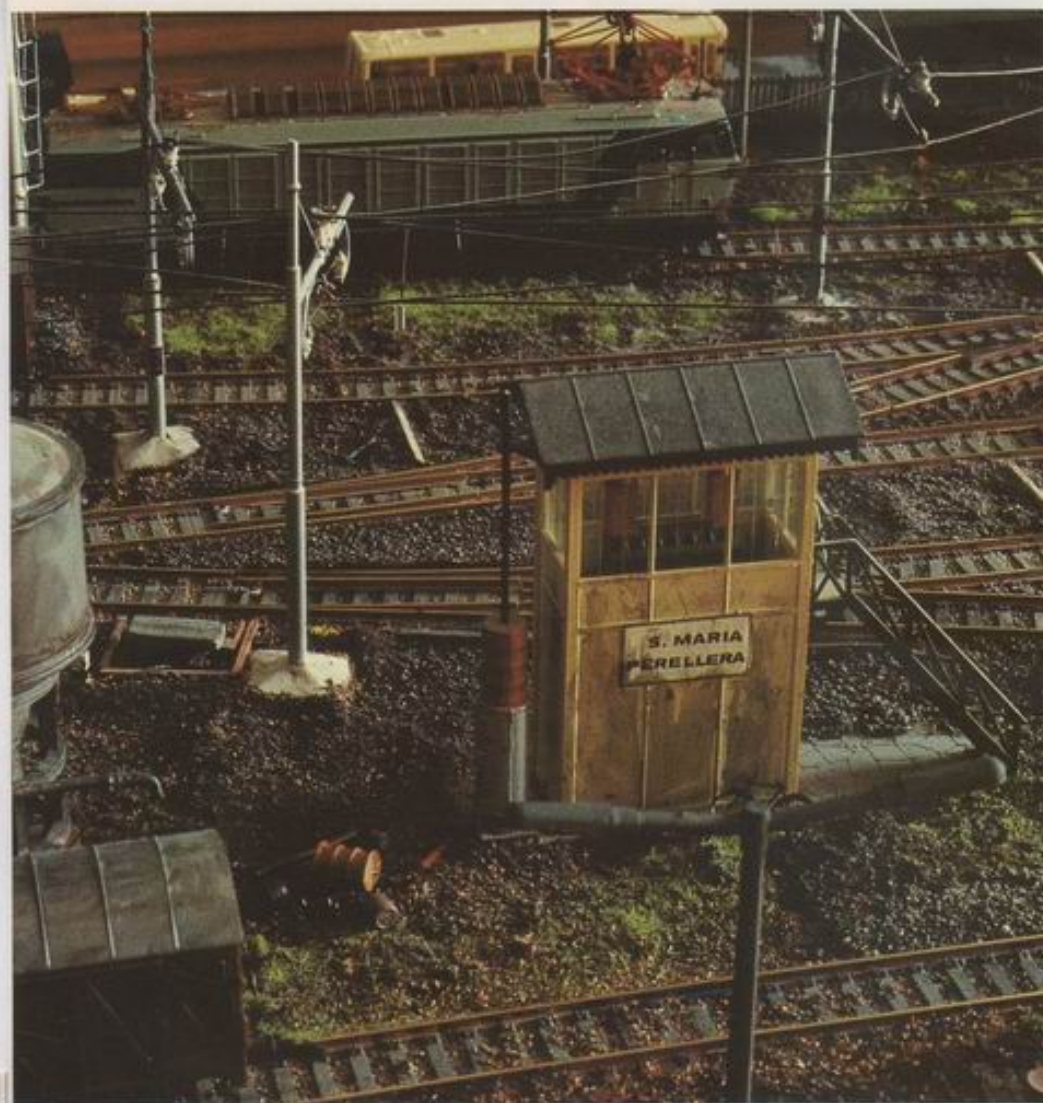
nella pagina opposta dall'alto in basso
Una "Tigre" Rivarossi elaborata con alcuni particolari riportati e i pantografi modificati per maggiore realismo, in sosta sul terzo binario

Vista dall'alto dei binari sul lato ovest della stazione



La facciata lato strada della stazione, ricavata da un modello Jouef profondamente rimaneggiato e decorato per dargli un aspetto tipicamente italiano

La cabina di blocco all'estremità ovest della stazione: si nota anche una delle casse di manovra autoconstruite per gli scambi



la staccionata, in due punti interrotta da un muro e da una rete, è la classica Rivarossi, interamente riverniciata.

Passiamo alla parte non propriamente ferroviaria. In generale tutte le insegne (tabaccaio, telefono eccetera) sono state ricavate da foto o da ritagli di giornale; ho poi costruito un cassonetto per le immondizie, una moderna cabina ENEL, una cabina telefonica (senza porte a causa dei soliti atti vandalici), la palina di segnalazione della fermata d'autobus (di una linea di Perugia), vasi d'agavi e tante altre cose.

Per quanto riguarda il pezzo forte di ogni stazione, il fabbricato viaggiatori, esso ha richiesto non so quante ore di lavoro, diluite in vari anni. Di produzione Jouef, in origine era piazzato sul plastico "vecchio stile" costruito da me negli anni 1979-'81; era il fabbricato principale di una stazione di stile tedesco, affiancato da un altro edificio, teutonico veramente, con pensiline franco-italiane e indicazioni metà in tedesco e metà in non so più quante altre lingue. Ora l'edificio ha subito molte modifiche, con aggiuntivi Franco Model, l'aggiunta di una tettoia ("cannibalizzata" da un altro edificio) molto simile al tipo italiano, il paziente rifacimento del tetto (2.000 tegole di cartoncino posate sul tetto originale una per una!) e tanti altri piccoli ritocchi (manifesti pubblicitari, indicazioni varie eccetera), compreso il sottopassaggio che lo collega idealmente con le banchine Rivarossi, anch'esse pazientemente impreziosite da tanti particolari. ■