

FS ETR 401 A VIBADEN II PARTE

(si ringrazia il modellista Marco Briziarelli)

Protagonisti

*(elaborati meccanicamente ed elettronicamente in parte, Carro motofurgone
assemblato da un Kit SAFER da Marco Briziarelli)*

- LIMA FS ETR 401 149712? - Märklin 120 di serie art. 3348

+ Carro furgone motogeneratore nVDrec in livrea MDVC + carrozza Dienst üm 312 art. 49961 -

Dopo un'attesa di 20 anni arriva il furgone motogeneratore!!!

Marco Briziarelli con una rapida ricerca in rete ha trovato il furgone motogeneratore nVDrec in livrea MDVC come quello della **foto n. 2 bis, della I parte**, tratta da una rivista tedesca, **foto n. 1 e n. 2**.

Veniva prodotto dalla SAFER, come modello finito, ma la produzione era alquanto ferma, la caparbia di Marco ha fatto sì che proprio quella Ditta gliene inviassero almeno uno in KIT.

L'amico non mi ha detto nulla per qualche tempo, mentre nei minimi ritagli di tempo (è diventato felice papà nel 2013) si stava dedicando all'assemblaggio del *mio sogno nel cassetto*!



Foto n. 1: il Carro riscaldo motogeneratore in una foto di Raffaele Bonaca nel maggio del 1992



Foto n. 2: il Carro motogeneratore prodotto anche da Treni & Treni.

La sorpresa!

Marco Briziarelli, ha assemblato con cura il Kit del Carro furgone nVDrec, così il 1° di novembre 2013 me lo ha portato, insieme alla sua signora e al loro piccolo Andrea che, avendo meno di 4 mesi, era prematuro entrasse nell'ambiente del mio plastico di Vibaden il suo, diciamo, *battesimo fermodellistico* avverrà tra qualche tempo! Con trepidazione (no, non è retorica!) siamo entrati nella sala hobby e abbiamo iniziato a comporre il convoglio tanto desiderato...



Foto n. 3: il Carro motogeneratore assemblato da Marco Briziarelli.



Foto n. 4: il Carro motogeneratore, particolare dei carrelli.

La scatola!

Credevo che la bella scatola (**foto n. 5 e n. 6**) fosse stata fornita dalla SAFER, in realtà anch'essa è stata realizzata da Marco e la grande scritta O.G.R. di Capriano di Montefreddo, riguarda la località (a qualche kilometro da casa mia) dove abita il mio amico! La ditta da tempo fornisce il kit solo in una busta con le istruzioni.

Il convoglio completo, finalmente!

Seguendo sempre la **foto n. 2 bis della I parte di questo Capitolo**, abbiamo iniziato a comporre il convoglio: seguite le didascalie delle foto successive, debbo solo dire che all'inizio neanche io (*che poi l'ho anche scritto!*) ricordavo che la elettrica 120 non è la 005, ma la 003-9, come del resto non saranno sicuramente corretti i numeri di serie del furgone FS nVDrec, e della carrozza misure tedesca Dienst üm 312, mentre per l'ETR 401 non ci sono dubbi: è lui!

Nella **foto n. 9** si vede che per errore è stato alzato il pantografo posteriore, mentre, certamente per evitare interferenze con il nostro motofurgone FS, veniva nel 1987/88 alzato il pantografo opposto.

La posizione del nostro carro nVDrec e della carrozza Dienst üm 312 è stata rispettata seconda la foto del convoglio reale.



Foto n. 5: la bella scatola speciale ideata da Marco Briziarelli.



Foto n. 6: il Carro generatore a tiratura limitatissima!



Foto n. 7: il Carro generatore agganciato alla 120 003-9.



Foto n. 8: Carro nVDrec, particolare del tetto con griglia traforata.



Foto n. 9: per errore all'inizio è stato alzato il pantografo posteriore.



Foto n. 10: Marco prende la carrozza misure tedesca Dienst üm 312.



Foto n. 11: il Carro generatore tra la 120 e la carrozza misure DB.



Foto n. 12: il nostro ETR 401 (LIMA) agganciato alla Dienst um 312.



Foto n. 13: il Carro generatore visto dal lato opposto.



Foto n. 14: prova dei pantografi mobili della carrozza misure.



Foto n. 15: prova a passo d'uomo, pantografo è alzato correttamente.

Il furgone FS nVDrec, trainato dalla 120, agganciato alla carrozza DB Dienst üm 312, viene provato accuratamente nelle curve a causa dei bordini ridotti rispetto allo standard Märklin. Ci preoccupava anche il carico ed il comportamento dei ganci ad occhiello (**foto dalla n. 15 alla n. 20**), giacché non era stato possibile utilizzare i ganci corti classici della casa tedesca, per problemi di sagoma dei respingenti che i modellisti conoscono se sono soliti miscelare, per così dire, le Marche. Le prove sono state molto accurate e i primi metri in H0 sono stati percorsi in assoluto silenzio (per percepire qualunque rumore che ci facesse sospettare uno sviamento).

Dalle **foto** aeree (da **n. 17 a n. 21**) si è verificato che pur in curve strette rispetto alla realtà, la carrozza FS nVDrec *motogeneratore* si comportava egregiamente e non si sono riscontrati sviamenti nemmeno se agganciata al convoglio completo, tuttavia (**foto n. 24 e n. 26**) per prudenza all'inizio è stato trainato solo un elemento del nostro Pendolino, seppure il più pesante a causa di parte degli ingranaggi ancora presenti nel carrello motore di un tempo: ricordo a chi non avesse letto il **48° Capitolo** o riletto la I parte di questo **86°** che al vero l'ETR 401 era trainato e in H0 reso folle (demotorizzato) da me.



Foto n. 16: verifica del comportamento del carro nella curva.



Foto n. 17: verifica del comportamento del carro nella curva.



Foto n. 18: verifica degli agganci tra nVDrec FS e DB Dienst üm 312.



Foto n. 19: vista dall'alto dell'aggancio tra ETR 401 e Dienst üm 312.



Foto n. 20: vista dall'alto degli agganci tra carrozze dell'ETR 401.

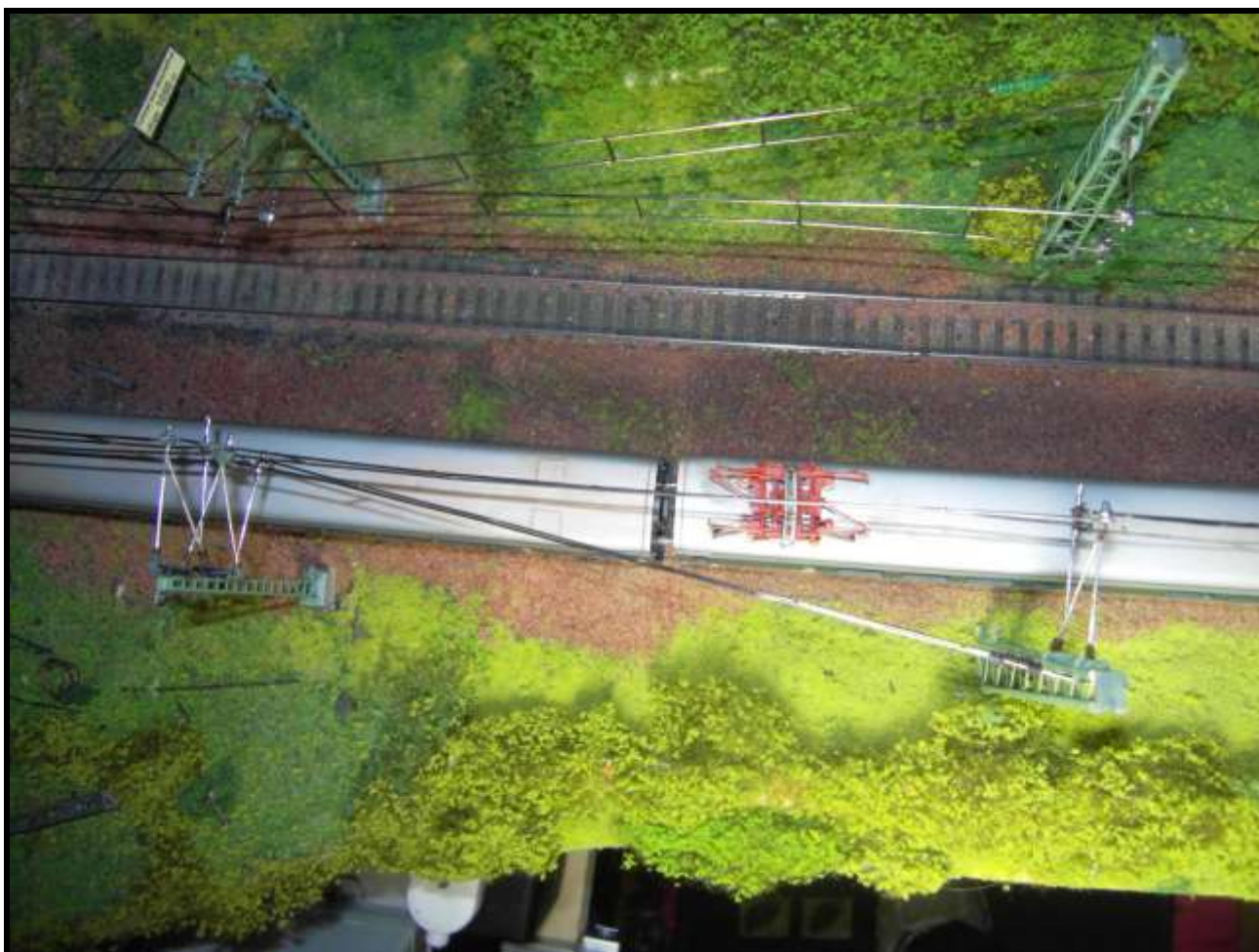


Foto n. 21: vista dall'alto degli agganci tra carrozze dell'ETR 401.



Foto n. 22: il convoglio riceve il via libera e inizia la corsa.



Foto n. 23: il convoglio entra in stazione sul 3° binario (molto lungo).



Foto n. 24: il convoglio in una Vibaden quasi cronologicamente perfetta, corre l'anno 1990 circa.

Unico rammarico, ma veramente minimo, è che proprio alcuni giorni prima avevo messo in servizio una elettrica 243 DR (poi 143 nella nomenclatura attuale) che, intorno al 1989/1990, insomma dopo la *Riunificazione* fu tra i primissimi gruppi che ebbero libero accesso per prove di compatibilità con la rete dei *fratelli occidentali* (DB).

Nelle foto compare, ma non credo che fosse possibile una sua presenza durante il periodo delle prove del *nostro* ETR 401 in Germania.

In conclusione

Inutile ribadire il profondo ringraziamento all'amico Marco, ma una cosa è certa quando la passione per le ferrovie modello è sincera non ci sono diatribe tra appartenenti a correnti (continue e non!) di pensiero. Ho sempre avuto per il mio amico *Landmesser* (Marco è un affermato geometra) il massimo rispetto e lo spirito di collaborazione è stato sempre altissimo. Le **foto dalla n. 27 alla n. 31** riguardano le prove finali con il convoglio completo.



Foto n. 25: il convoglio sosta accanto ad una elettrica 243 DR.



Foto n. 26: nei primi tentativi trainato solo un elemento dell'ETR 401.



Foto n. 27: coda del convoglio in uscita dalla galleria di Vibaden.



Foto n. 28: gli elementi dell'ETR 401 sono ben ravvicinati.



Foto n. 29: il convoglio affronta di nuovo la curva esterna.



Foto n. 30: il locomotore 120 con pantografo correttamente alzato.



Foto n. 31: i carrelli del motogeneratore reggono bene la curva.

Questo 86° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 51 volte, mi scuso se, nonostante tutto, vi fosse qualche refuso e, come mi disse il mio professore di lingua italiana, in un testo fu scritto, in calce nell'ultima di copertina e nell'ultima parola:

“questo libro è privo di errori di stampa”

(II parte e fine)

Gian Piero Cannata

