

# I Racconti di Gipo - 2° capitolo



**Egidio Bisotti** 

3rotaie.it / .net



22/11/2006 ora: 21:30:28



22/11/2006 ora: 22:10:46 fermarklin Su consiglio di Tito, ben accetto, apro un'altra serie di pagine perchè ,effettivamente ,era diventato lungo il caricare le pagine di quello precedente.

Apro con la storia del viaggio che causò l'accantonamento della 640-035.

Siamo all'inizio degli anni 70,il vapore in alta Italia era al tramonto,alle loc. a vapore non venivano più effettuate le grandi riparazioni,l'ultima grande riparazione effettuata ad una 640 fu alla 088 che oggi è conservata a Pietrarsa.L'ho gia detto,la utilizzai dopo il suo rientro da Verona con un treno OL per riportarla a Chivasso.

In quegli anni il turno loc.640 prevedeva il rientro da Torino a Chivasso della loc. isolata dopo avere svolto il treno 2200 da Casale M. a Torino PS.

Arrivati a TO PS si scartava il materiale ed a loc. isolata si entrava a TO DL Sm. per effettuare la giratura della loc. e la sua rifornitura,quindi ci si riprentava alla partenza da TO Sm. per Chivasso da effettuare ad loc. isolata.

Il 2200 partiva da Casale M.molto presto, se non vado errato alle 4,30 ,per giunger a TO PS intorno alle 6,30 inviati in DL intorno alle 7 per ripartire alle ore 9,00 con arrivi a Chivassso alle 9,30.

Normalmente si saliva in macchina alle 3/3,15 per scenderne alle 11,00.

Era una mattinata normale ed ancora oggi non si è mai spiegato il perchè la 640 035 nell'entrare in stazione a Chivasso, sugli scambi posizionati in deviata, anzichè impegnarli a 30 Kmh li impegna ad 85 Kmh circa.

Un fatto è certo, la coppia di macchina (che per rispetto ometto i nomi pur conoscendoli bene) era una coppia perfettamente affiatata, erano anni che viaggiavano in coppia con ampia garanzia di responsabilità indipendentemente dal ruolo svolto durante il servizio.

Eppure il fattaccio avvenne,Il macchinista che era alla guida ha sempre sostenuto che il segnale era disposto per il ricevimento del treno isolato sul corretto tracciato della stazione di Chivasso,ossia VERDE il segnale di avviso del parco di Chivasso,VERDE il segnale di avviso e protezione del parco di Chivasso,GIALLO quello di protezione della stazione e





ROSSO quello di partenza.

Fatto sta che il treno trovò gli scambi girati per la deviata anzichè per il corretto tracciato all'ingresso del parco smistamento di Chivasso.

Potete immaginarvi il fatto,provate a fare una svolta a 90° viaggiando con la macchina o con la moto a 90 Kmh,inizzialmente la loc. si iscrisse sulla deviata a sinistra per poi sradicare letteralmente la controcurva a destra che immetteva sul binario parallelo,per poi adagiarsi sul fiancosinistro e continuare la sua corsa per altri 95 metri coricata su un fianco.Il piazzale fu letteralmente spazzato ed arato,non esistevano più scambi e binari.

La locomotiva, come da foto, ebbe il fianco sinistro completamente ripulito di tutti gli accessori esistenti per non parlare dell'imperiale e tettuccio della cabina.

La Torino Milano non fu bloccata perchè lo svio avvenne nel fascio merci con ingresso da binario deviato.

Il pdm fu incolpato dell'accaduto e come conseguenza il macchinista fu declassato alla manovra per un lungo periodo ,fisicamente non aveva avuto conseguenze perchè fu sbalzato via dalla loc. ,l'aiuto macchinista ne venne fuori con il bacino rotto ed altre conseguenze. Alle fine finì retrocesso a mansioni di ufficio.

Per la 640 - 035 fu la fine,rimase in DL a Chivasso alcuni mesi a disposizione per l'inchiesta e per finire poi sotto la fiamma ossidrica.

22/11/2006 ora: 22:15:01 fermarklin Questa è per legare con le pagine di " Il plastico di GIPO".



23/11/2006 ora: 10:58:05 parispalermo Ma che storia!

**U** 

Meriterebbe che questi racconti siano sistemati meglio ... con dei titoli per ritrovarli facilmente!





23/11/2006 ora: 19:06:00 fermarklin Ora vi racconto un'altra storia <sup>©</sup>che ha anche dell'icredibile ed in seguito aggiungerò delle foto spiegando le fasi dell'azione ripresa.

Alla maniera di un tempo: correva l'anno 1992,credo il mese di Settembre ed ero a casa di riposo. Ero affacendato con il mio solito plastico,entra la moglie proveniente da una visita al cimitero e mi urla; egidio corri ....corri.....vai a vedere al cimitero ,ho visto una loc. (era una 345)che se ne andava verso Montanaro piena di fumo e forse non c'era nessuno sopra.

Prendo la bicicletta e corro verso il luogo indicatomi,dovete sapere che la ferrovia TO\_Chivasso\_Aosta nel mio luogo di residenza corre addiacente al cimitero,pertanto se volete vedere i treni da due metri e senza barrire è il luogo ideale.

Giunto sul posto ho appena fatto in tempo a vedere in lontananza (verso Montanro) un pennacchio di fumo nero che nascondeva la loc.in fuga.La fuga l'ho poi realizzata,qualche minuto dopo, appena mi sono recato in stazione a chiedere lumi.

Come è potuto succedere il fattaccio, credo che tutti sapete che fino a pochi anni fa la linea Chivasso-Aosta era gestita dal Genio Ferroviari (i miei trascorsi di gioventù)e posso dire , senza problemi di smentita che forse questo fu l'ultimo fattaccio che servì per fare dire ,a chi di dovere, basta come linea scuola, era troppo trafficata ed bisognosa di ammodernamento e così non si rinnovò la convenzione e dopo tre anni il servizio passò al personale civile dando contemporaneamente inizio alla modernizzazione ed elettrificazione che dovrebbe entrare in opera a fine del corrente anno.

Rtorniamo al fatto:giunto in stazione mi si presenta un quadro drammatico, il CS che non sa a che Santo appellarsi, il PdM che aveva in consegna la 345 in un angolo cercando di sprofondare sotto il pavimento. Dato che tutti mi conoscevano rompo il gelo chiedendo subito spiegazioni e quali direttive il CS abbia preso. MI spiega che la loc. era fuggita perchè il Pdm inusitatamente era sceso dal mezzo perchè spaventato dal principio d'incendio scoppiato e non aveva provveduta a tirare almeno il freno a mano e neanche a fermare il motore. Il manovratore per parte sua non aveva pensato di staffare la loc. come le norme prescrivono in una stazione come Rodallo con i binari in pendenza.

Vi chiederete cosa ci faceva li una loc. isolata,era appena giunta in coda ad un treno locale per Ivrea e mentre veniva sganciata si accorgevano dell'incendio,serviva a Rodallo per prelevare dei carri di traverse alla Margaritelli.

Il PdM poco pratico od informato (giovani allievi del Genio Ferrovieri)hanno avuto il terrore che i 1500 litri di nafta stoccati nel serbatoio potessero esplodere e questo è bastato a farli letteralmente fuggire senza pensare minimamente a cercare di a limitare l'incendio,neanche fu azionato il dispositivo dell'antincendio automatico che era sicuramente sufficiente a spegnere quello appena scoppiato.

Pausa cena....riprendo poi.

23/11/2006 ora: 21:19:36 Riprendiamo con il racconto......





#### fermarklin

Il CS aveva provveduto subito a chiamare i Vigili del Fuoco, la loc.per tutti ra ferma sul primo binario abbastanza distante dla fabbricato viaggiatori, circa 20 m. e questo per loro era già una sicurezza, maldestramente nessuno ha minimamente pensato che la loc. potesse muoversi, come invece è successo.

Questa prima molto lentamente e poi empre più velocemente questa si è avviata verso la stzione di Chivasso.Quando il primo dei presenti in stazione si è ricordato della loc.è si voltato a guardarla ,questa era ormai a circa 400 m. dalla stazione con una velocità di circa 10 kmh.

Contemporaneamente si presentano al PL presente in stazione il cammion autopompa dei VVFF che non vedendo loc.in fiamme stanno per chiedere spiegazioni ma dai visi visti intuiscono l'accaduto e dopo poche parole d'intesa si mettono ad inseguire il loc.lungo la linea,quello che viene è l'incredibile. Durante il tragitto che hanno fatto a fianco della ferrovoia ,percorrendo la strada provinciale addiacente, hanno provato al volo alcune volte ad agganciare il 345,questo continuava inesorabilmente la sua corsa aumentanto lentamente ,ma sempre aumentando ,la sua velocità.Uno dei VVFF dall'autobotte lanciava ,sempre viaggiando,schiumogeno verso il 345.Questo inseguimento parallelo è durato circa 2 lunghissimi minuti.

Mentre avveniva quanto detto era scattato l'allarme di " treno in fuga " sulla tratta da Rodallo a Chivasso ed il preallarme sulla TO-MI.

La stazione di Chivasso aveva provveduto a fare allontanare tutte le persone presenti in stazione e bloccato la circolazione treni.

Visto il pericolo imcombente, il collega Capo Deposito in servizio presso il Deposito di Chivasso ordinava (prendendosene la responsabilità) al CS della stazione di Montanaro di fare l'istradamento dell'itinerario di arrivo della sua stazione lato Rodallo per il ramo deviato in modo che il loc. non proseguisse la sua corsa su Chivasso ma andasse a finire su un binario morto. E così fu.....si calcolò che entro in stazione a circa 65 kmh e non deragliò sugli scambi di ingresso perchè era una deviata percorribile anche a 60 kmh e ando' a terminare la sua corsa nei campi posti all'estrema sinistra della stazione distruggendo (disintegrando) il paraurti si affossò nel terreno morbido del campo che ne attutì la fermata. Quasi contemporaneamente giunsero i VVFF che provvederono quasi immediatamente a spegnere l'incendio.

Non so quali conseguenze ebbe per il pdm militare e per il personale di stazione una inosservanza generalizzata degli obblighi sulla sicurezza della circolazione dei treni,sicuramente non gli hanno dato l'encomio.

Il 345 dopo una lunga riparazione riprese serevizio regolare.

La foto che segue è presa all'inizio delle operazioni di recupero del mezzo.

23/11/2006 ora: 21:23:08





fermarklin



23/11/2006 ora: 21:29:31 fermarklin Nella seconda foto si vedono le binde posizionate per sollevare la loc. almeno al livello del terrapiendella stazione per poi preparare sotto le ruote due binari e tirarla sulla sede ferroviaria.

Mi accorgo di adoperare troppo il linguaggio ferroviario, se vi sono problemi, chiedete e cercherò di essere meno ferroviere.

23/11/2006 ora: 21:31:04 fermarklin



23/11/2006 ora: 21:33:22 fermarklin Nella terza è un primo piano della binda anteriore di sollevamento e del binario provvisorio preparato.

23/11/2006 ora: 21:39:23 fermarklin

Con questa chiudo il racconto e vi segnalo di guardare il carrello ant. del 345 trainato. Sotto si riconosce il carrellino di soccorso in caso di ruote bloccate. Appena messo sui binari, il 345, al traino evidenziò subito il mancato rotolamento delle sale, fu petanto deciso di trainarlo caricato sul carrellino apposito con velocità massima di 30 kmh.







24/11/2006

Un altro racconto veramente emozionante!!

ora: 09:02:38

Grazie Gipo!!!

Motokoala

Marco

Gipo,

24/11/2006

Ops, mi è scappata la locomotiva... 🤒

ora: 09:17:31 Almagik

24/11/2006

ora: 09:45:36

parispalermo

Come di solito un racconto troppo forte!

non c'era nessun sistema "uomo morto" a bordo di questi mezzi ?

24/11/2006 ora: 10:52:12 fermarklin

Stèphane, l'uomo morto ebbe alcune applicazione sulle 424 durante gli anni 40 per poi venire abbandonato. Oggi si sta applicando un altro tipo di uomo morto è una verifica costante della presenza del pdm in macchina tramite la presssione di un pedale ad untempo stabilito.

24/11/2006 ora: 11:22:10 fermarklin









24/11/2006 ora: 11:44:40 fermarklin Due foto per evidenziare un inconveniente alquanto frequente alle.loc modello e che induce i più a portare la loc. a riparare.Quando la loc.no da alcun segnale di vita guardare anche i raccordi sul pattino.

24/11/2006 ora: 13:34:27 salvo56 Stesso problema che ho avuto anche io diverse volte . Scoperto per caso su una 01 senza segni di vita ho pensato subito al decoder fuori uso, invece era lo stesso problema evidenziato da Gipo

#### Salvatore Mammoliti

25/11/2006 ora: 21:13:15 fermarklin Ho ritirato anche le due vetture nuova serie DB mancanti a comporre il treno ed ecco a voi il risultato.con le foto cha allego. Loc. 01 Marklin 39103 vetture 43910,43920 e 43950 in attesa delle 43930 e 43950. Una bella sfilata.









25/11/2006 ora: 21:21:43 fermarklin



26/11/2006 ora: 14:28:28 Callioni Nicola Stupende immagini, ma la loco 01 è quella 2006 con più funzioni oppure no? Ciao Nicola.

27/11/2006 ora: 12:29:00 fermarklin A memoria Ti rispondo,no è la prima che è uscita con la livrea che vedi credo nel

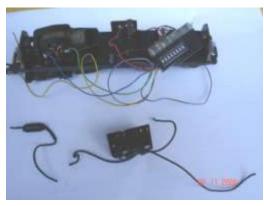
2002.

27/11/2006 ora: 17:55:35 fermarklin E' quella del 2004 (se non sbagio) ha il motore C Sinus ed i rumori di scappamento e fischio "Americano"......passami la parolaccia "una cagata".

27/11/2006 ora: 18:14:29 fermarklin









27/11/2006 ora: 18:37:00 fermarklin La conoscete questa loc. appena passata?

Credo che tutti noi l'abbiamo vista (e qualcuno sicuramente l'avrà )sui cataloghi dalla fine degli anni 50 fino a quando l'anno rifatta .Era la TE BD 41 art. 3034 ,per l'esattaezza, questa in fotografia era la 3834 ossia una HAMO.

Ebbene ,al mercatino di Torino di ieri l'ho acquistata per 50 euro (sicuramente ,come minimo ,a metà prezzo ch la sua sorella 3034), sapendo già che l'avrei digitalizzata per circolare sul mio plastico utilizzando uno dei due decoder 6081 (vecchia produzione anni 80 )in mio possesso.L'altro lo voglio montare con una motorizzazione nuova a 5 poli e vedere come va,so già che è senza controllo del carico del motore elettrico però ha i sette codici e luci comandate indipendenti.Avevo già detto in precedenza che mi erano costati 10 euro l'uno.

Il lavoro:come dalla prima foto,non occorre smontare il motore originale in C.C. montato è sufficiente tagliare via i fili che connettono al deviatore dele luci della loc.ed al diodo antidisturbo radio ed asportarli.

Saldare i fili :rosso alimentazione relais e NERO :terra,i due del motore :VERDE e BLU hai relativi portaspazzole ed i due delle lampadine frontali della loc.:GIALLO e GRIGIO.-

Faccio osservare che la Marklin oramai sono 30 anni che normalmente usa gli stessi colori per gli stessi organi di utilizzo.





E così la sala motori è fatta. Seconda foto, sottocassa della loc.: occorre smontare la piastrina che prima era l'alimentazione della loc. e previo allargamento del foro sistemarla che diventi così garanzia per il ritorno della corrente (massa) ed al suo posto montare il pattino tradizionale e la loc. è pronta per il sistema digitale.

Ha tutti gli effetti si può considerare una loc. con decoder Delta a 7 posizione con comando luci indipendenti. Come da foto,se si vuole,non occorrono necessariamente valvole varie.

27/11/2006 ora: 21:27:52 Errate corrige....od omissis (fa fine).

ora: 21:27:5 fermarklin

Dopo la parola sistemarla ,del settimo paragrafo, va aggiunto : sotto il carrello motore allentando (rimuovere e rimontare) la vite di fissaggio della ralla portacarrello motore.

01/12/2006 ora: 18:48:18 Callioni Nicola Grazie Gipo per la tua risposta, anche se mi aspettava un elettronica migliore. Grazie, ciao Nicola.

01/12/2006 ora: 21:41:30 fermarklin



01/12/2006 ora: 21:46:05 fermarklin Sono solo ferrivecchi....per voi ? opppure vi sviluppano dei pensieri.

01/12/2006 ora: 22:50:20 fermarklin Si vedono spezzoni di rotaia di varia misura. UNI 60,UNI 50, un contrago di scambio da 18 kgm e dulcis in fundo i resti di una eroica (<sup>29</sup>)colonna idraulica semplice,ossia senza il braccio (tubo) girevole..

Queste colonne ,con braccio a proboside di gomma era normalmente usata per la rifornitura dei carri riscaldo,sia essi Vir o Vdir.Erano molto più pratiche essendo il braccio di gomma utilizzabile a piacere senza l'obbligo di fermare il mezzo in un punto certo stabilito.





La loc. a vapore,in caso di rifornitura d'acqua al tender,non è che si potesse fermare in qualunque punto dell'impianto per rifornirsi.

Eri obbligato, per mancanza di flesibilità delle bocchette rifornitrici (colonna idraulica)a fermarti in punti prestabiliti ,indicati normalmente sul selciato della rete ferroviaria con delle pietre infisse nel terreno dallo stesso pdm.

Tale segno normalmente coincideva con la mezzaria formata dalle scalette esistenti tra loc. e tender. Se la loc. aveva il portellone di adduzione acqua a forma cilindrica (d. 50 cm.) avevi una tolleranza di circa 30 cm. per centrare il foro.Se era a forma rettangolare la tollerenza era di 50 cm.

Centrare il punto giusto di fermata era già un problema a macchina isolata, andatura lenta.....frenata....controvapore e dopo una certa pratica normalmente si centrava il punto al primo colpo......ma centrare il punto di rifornitura al primo colpo (ossia prima che il treno faccia il servizio per il quale è preposto), in una stazione , arrivando con un treno viaggiatori .....o peggio ancora con un treno merci.... e se vogliamo anche lo zuccherino di una seconda loc. di doppia trazione intercalata......erano c... amari.con il viaggiatori,sotto certi aspetti,dopo alcune frenate fatte nelle stazioni precedenti...tanto quanto andava ....con i merci erano dolori per ogni rifornitura.

Sulla Chivasso \_Aosta,100 Km,la rifornitura d'acqua era obbligo farla con i viaggiatori una volta ad ivra od Verres a seconda degli orari. Con i merci era tassativo perchè non sufficiente, farla ad Ivrea, Pont S. Martin o Verres e Chatillon. A seconda dei treni normalmente per fare la tratta da Civasso ad Aosta occorrevano di 22 ai 26 mc di acqua.

03/12/2006 ora: 11:54:42 fermarklin

Trix...FS....le ho appena ritirate e vanno da dio e senza cambiare gli assi. 🤩 🤩





03/12/2006 ora: 11:58:38 fermarklin

Si forma così un perfetto convoglio anni 60/70....







03/12/2006 ora: 15:11:11 Schnellzug

Cosa ci metti davanti? Intendo dire: che cosa le traina?

03/12/2006 ora: 21:10:39 fermarklin

Nelle due foto davanti al traino vi è la 675,una mia liberta d'epoca,in quegli anni erano già tutte fuori esercizio e passate alla fiamma ossidrica. Vanno benissimo con il 424 marrone, era la classica composizione dei treni leggeri sulle linee elettrificate oppure anche la 460, sulle linee aclivi era un classico.

03/12/2006 ora: 21:13:44 fermarklin

Una panoramica aerea.....la dovrò rifare



03/12/2006 ora: 21:21:47

Schnellzug

Purtroppo... credo che una E 646 o 645 sarebbero meglio.

Ho detto una sciocchezza?

03/12/2006 ora: 21:23:29 piergiorgio

Ho avuto la fortuna e il piacere di vedere il plastico di "Gipo",e da mozzare il fiato a forza che è bello.

Invidio i tuoi nipoti per la fortuna che hanno di avere la possibilità di poter avere un plastico così a portata di mano, e spero impareranno ad usarlo per potere continuare la tua passione. Se siete dalle sue parti merita una visita. Ancora complimenti 99999

04/12/2006

fermarklin

X GiuseppeMoretti, ora: 14:23:31

mica parente con l'attuale AD delle FS , non si sa mai....a suo tempo, con Lui





ci si dava del TU ora.....sono anni che non lo vedo....ne ha fatta carriera.Ne sono felice.

Non ho scritto le loc.che Tu elenchi per il fatto che non sono Marklin,se esci dal seminato (intendo Marklin) va ancora meglio la Tartaruga (444) della ROCO in C.A., le suddette vetture erano tra le prime a viaggiare a 160/180 kmh sulla DD.Sono vetture che non stonerebbero neanche in composizione miste con le sorelle DB che arrivavano a Milano o Roma.

Piergiorgio:grazie per le parole e se vuoi ripassare ....ci rivediamo.Ciao.



05/12/2006 ora: 21:31:04 fermarklin

Per chiarezza, invio una foto della variante (modifica) della marmotta degli scambi tipo M per poter fare circolare agevolmente le vetture lunghe, ancora di più necessario per gli ultimi modelli,



o i carri con piano ribassato.

05/12/2006 ora: 21:34:20 fermarklin

Spiego meglio: la marmotta e la lampadina la elimino, il portalampade lo rimonto girato all'incontrario lasciando la feritoia guida della levetta di comando della tiranteria dello scambio.

05/12/2006 ora: 21:36:51 fermarklin

aggiungere la parola libera doppo << scambio >>,scusate.

05/12/2006 ora: 21:55:27 Schnellzug

Chiarisco che non sono parente di "quel" Moretti.

In ogni modo, ricordo che Moretti è tra i più comuni cognomi italiani. Non è come "Rossi", ma poco ci manca. Magari fossi quello della birra!!!

Saluti.

06/12/2006 ora: 18:03:41

piergiorgio

Ho visto le pagine del forum dove raccontavi e facevi vedere il plastico di cui sei

in possesso a febbraio o gennaio, che fortuna che hai avuto!!

Potessi avere una fortuna così anche io!!

A vedere dalle foto dovrebbe essere stato un plastico veramente bello, e per di più per uno





Se ti verrà di nuovo un occasione e cerchi uno interessato telefonami!!!! 🙂 🙂 Che la prendo al volo!!Ciao "GIPO" spero di venire di nuovo il prima possibile a rivedere il tuo plastico. Poi ci sentiremo anche per quel mercatino-scambio del dopolavoro ferroviario di torino il 26 gennaio.

06/12/2006

Va bene Piergiorgio....ti tengo presente. \*\*

ora: 21:19:05 fermarklin

07/12/2006 ora: 21:35:49

fermarklin

Vi lascio questa foto per il fine settimana.....



07/12/2006 ora: 21:39:08 fermarklin

Come titolo gli darei "IERI, OGGI e DOMANI" in attesa che il trasporto su ferro non rimanga fermo agli anni 60 per non dire.....all'alto secolo.

07/12/2006 ora: 21:49:42 fermarklin

Dimenticavo: loc. 640 143, 663 1006 ed il classico "Minuetto" ripresi a Chivasso DL l'ultima domenica di novembre 2006.

08/12/2006

Ho avuto il piacere di essere invitato a casa di Gipo.

Ospitalità = Ettore e sua moglie. ora: 17:25:38 er plasticaro

Mi aspettavo dalle foto un bel plastico, ma non così.

Non si tratta solo di modelli in scala che girano su rotaie, si respira una passione trascinante, in tutto quello che ha realizzato, che non è montare un ponte o un galleria, ma

" costruire " nel vero senso del termine . In più i binari li ha vissuti per una vita, e continua a farlo anche oggi, trasmettendone le esperienze a tutti. E scusate se è

La dovizia nei particolari, le sensazioni dei suoni, l'armonia nelle proporzioni, il tutto senza mai ostentare o peccare di presunzione, anzi dandomi la massima disponibilità nelle risposte alle domande anche banali a cui l'ho sottoposto. E poi la cosa più bella, per me : la semplicità, va bene il modello, va bene il particolare, ma facciamoli girare che è la cosa più divertente ... e come se li fa girare!

In sintesi non solo un plastico, ma una persona eccezionale.





Cosa aggiungere oltre se non grazie Ettore, e grazie anche a tua moglie.

Solo una pecca: non è disponibile ad adottare nuovi nipoti over 40. Peccato.

ciao

Dario er plasticaro

	•
08/12/2006 ora: 17:37:39 luigi saverio	E a far funzionare tutto l'impianto elettrico insieme : come fara :???
08/12/2006 ora: 17:47:32 er plasticaro	con 60 VA, due alimentatori ed un booster, più un voltmetro per tenere sotto controllo gli assorbimenti.  Però ero troppo preso da tutto il resto, forse è meglio che te lo spiega Ettore.  Ciao
	Dario er plasticaro
08/12/2006 ora: 19:15:48 Admin	Ettore = Egidio ??? 🍮

09/12/2006
ora: 08:05:19
er plasticaro

sono proprio stanco, gaffe mastodontica...

grazie Tito per la correzione

ciao

09/12/2006
ora: 20:56:44
piergiorgio

Confermo quello che ha detto Dario sul plastico di GIPO, visto che anche io ho avuto la fortuna di vederlo domenica scorsa.

E altrettanto un peccato che non voglia anche un altro nipote sui 40!!!!

Spero di avere l'occasione prima o poi di incontrare qualcuno di voi partecipanti al forum a qualche mostra, magari a Fossano o Novegro. Ciao a tutti e complimenti a chi ha ideato

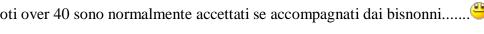
e gestisce ottimamente questo forum. 999



Torno ora dalle amate montagne della valle d'Aosta e con immenso piacere ho letto le parole precedenti 😂 😂 ,il cambio nome non è un problema,l'enfasi fa anche qeste cose,quante volte mi hanno modificato il cognome.....l'ho sempre presa con un sorriso 💝

10/12/2006 ora: 20:39:06 fermarklin

I nipoti over 40 sono normalmente accettati se accompagnati dai bisnonni......



Saverio hai toccato il tasto giusto, quando dico che le varie diavolerie elettroniche





messe ultimamente in giro per comandare le loc. modello per me non sono adatte è perchè su di un impianto come il mio che possono circolare fino a 12 treni contemporaneamente la 6021 è ottima e avanza ,come provo a manipolare con le varie 605....ecc non riesco a stare dietro ai convogli. Pigiare sui pulsanti della 6021 è un pò come pigiare su una tastiera da computer, meneggiare le nuove station ,primo devo individuare i pulsanti e peggio ancora non riesco ad indirizzare perfettamente gli indirizzi delle loc. quando hai necessità veloci di comando.

10/12/2006 ora: 20:59:07 fermarklin L'alimentazione dell'impianto, a parte le luci strade ed gli scambi, ossia solo le tre linee dove circolano i treni sono così suddivise: la linea a doppio binario TE TD TV è alimentato da un booster con relativo trafo da 50 volt coordinato dalla 6021 che alimenta le altre due linee indipendenti che sono a binario unico.

A garantire la tensione per la 6021 ho utilizzato due trafo 6117 da 30 v/A collegati in serie come uscita ed in paralelo come alimentazione 240 v.

Questo collegamento mi garantisce 60 v/A da utilizzare sulle due linee a binario unico. Inserendo il voltmetro posso seguire passo passo l'assorbimento di tensione delle varie loc. ed a chiarimento aggiungo :normalmente la 6021 interrompe l'invio dei dati alle loc. quando la tensione di uscita (alimentazione loc.) si abbassa sui 15 volt.

Quando io inizio il servizio ( ) il voltmetro mi da 24 volt(ossia senza loc. che girano) più ne girano più la tensione di abbassa, perciò va da se che ho un arco di 10 volt da sfruttare.

#### Sapendo che:

1 loc. con motore C Sinus o quelle di ultima generazione 60000 ecc.... assorbono al massimo 1 volt.

1 loc. con motore tradizionale digitale normalmente assorbe 2 volt.

1 treno con luci accese 3 volt

1 una loc. delta dai 3 ai 4 volt, io ,durante la circolazione dei treni ,con un occhio sul voltmetro e uno sulla 6021 riesco a gestire la completa circolazione dei treni cercando di rispetttare il max assorbimento delle loc. rispetto il campo a disposizione dei volt.

Questa operazione fatta con le varie 60000 station ,per ora,non mi è mai riuscita,non hanno la risposta immediata (tempestività ed immediatezza)dei dati da inviare alle loc..

Se con la 6021 ogni tanto mi succede che va in tilt, con le varie 60000 come arrivi al max prima che intervieni lei è gia in tilt.





10/12/2006 ora: 21:35:56 luigi saverio	Solo 10 volt da utilizzare sui 25 disponibili. Mi sembra di capire che si è sempre un po' al limite. Nomini loco C sinus, digitali, delta. Le analogiche penalizzano i consumi?
10/12/2006 ora: 22:53:16 mario54i	Assorbimenti in Volt 🕠 🕠 🕠 🕠 viciao
11/12/2006 ora: 08:58:08 luigi saverio	Lo sapevo che ne avrei detta qualcuna, ma, come nella pallavolo, "urgono i fondamentali"
11/12/2006 ora: 11:10:59 marcok	Gipo , al di la' della svista Volt / Watt / Ampere i consumi non mi tornano : Marklin dichiara assorbimenti da 8 a 14 VA o W come preferisci a seconda del motore . Dovresti spiegare meglio . Ciao Marco
11/12/2006 ora: 12:37:56 parispalermo	Perche il consumo delle loco cambia di tanto secondo il decoder ?

11/12/2006 ora: 12:42:37 fermarklin Come dite giustamente, vediamo di fare chiarezza,.....partendo da lontano....ossia dalle loc. reali per poi arrivare alle nostre .....

Sulle loc. classiche (626,636,428,424,646,326) che hanno il reostato classico,ossia quelle che non hanno l'elettronica a bordo,sul banco di manovra ,il macch., ha di fronte il banco di manovra con alcuni indicatori trai quali spiccano :

il voltmetro di linea che normalmente indica i volt che arrivano alla loc. dalla lineae che normalmente sono 3600

un amperometro che indica l'assorbimento max di ampere che ha il loc. in quel preciso momento di lavoro

un secondo amperometro che indica l'assorbimento di ampere che ha un singolo motore.

Il macch. viaggiando tiene costantemente sott'occhio principalmente i primi due rilevatori,ossia voltmetro di linea ed amperometro globale,particolarmente mentre effettua le transizioni di combinazione dei motori ed la relativa esclusione del reostanto,sapendo che particolarmente alla partenza dei convogli può succedere lo scatto di sicurezza delle apparecchiature di protezione per elevato assorbimento.

Quando vi sono alcuni treni in linea la tensione tende a scendere anche fino a 1800 volt e questo fa si che le sottostazioni 'in gergo si dice,scattino.





Quando si è allo spunto del convoglio o sutratti aclivi si ha un forte asorbimento di ampere da parte dei motori che non riescono a svilupparsi in velocità e questo fa si che si arrivi allo scatto delle apparecchiature di sicurezza della loc.

Tornando hai trenini; di per scontato che sapete che i trafo 6117 erogano 30 ampere (volt ampere per Marklin ossai watt) ad una tensione nominale di 20/25 volt.

Come giustamente dice marcok ,io nomino solo (oppure va meglio dire)i volt perchè grazie alla vecchia esperienza ho imparato principalmente ad utilizzare la tensione di linea perchè con la 6021 è quella che incide di più sul suo corretto funzonamento.

Mi spiego meglio:avendo due 6117 per la 6021 ed un trafo da 50 amp. per il buster io ho a disposizione 110 amp. da utilizzare per le loc,suddiviso su tre linee.Giustamente dice che le loc. vanno da 8 a 14 A. di consumo ,e deffetivamente 12 loc. com motori C Sinus o quelle nuove non arrivi a spenderli tutti però in compenso i volt(ho detto 10 da consumere) arrivano al limite.Ecco il perchè ho scelto di inserire un voltmetro. Gli ampere non danno anormalità alla 6021 ,la caduta dei volt fa si che i segnali inviati non hanno sufficiente tensione per giungere ed essere riconosciuti.

Luigi,le analogiche non è che penalizzino i consumi,effettivamente sono quelle che assorbono di più perchè oltre al consumo del motore hanno un assorbimente che viene sfruttato per l'eccitazione del motore ed una parte fissa per le lampadine che sono sempre inserite.

Mi sembra quasi di avere fatto un trattato sui motori Marklin....

\*\*September 1. Scusate la lunghezza e se non sono chiaro....non ho problemi a ripetere.

Ora vi invio due foto che ho fatto stamane alla 43 mentre sostituivo il decoder delta e relativo motore con decoder digitale e motore a 5 poli

11/12/2006 ora: 12:44:28 fermarklin







11/12/2006 ora: 12:46:57 fermarklin



11/12/2006 ora: 12:51:48 fermarklin

Credom utile aggiungere quest inciso: la lettura del voltmetro mi da immediatamente i volt che ho ancora a disposizione ed mentalmente, fatti i dovuti conti, decido quale loc. devo aggiungere nella circolazione in base agli assorbimenti di ognuna seguendo la semplice equazione di consumi che avevo precedentemente elencato.

11/12/2006 ora: 12:59:00 fermarklin .....e come un macchinista che seduto al banco di manovra di un loc.,in base alla velocità che sta andando,decide se aumentare o diminuire gli assorbimenti o cambiare (fare la transizione) del collegamento dei motori di trazione.....

11/12/2006 ora: 15:38:45 fermarklin Per ParisPalermo: utilizzo quelle poche cognizioni che ho di conoscenza dei motori elettrici per cercare di spiegare e allo stesso tempo essere compreso sulla diversità tra uno e l'altro al riguardo degli assorbimenti.

Metto tra i motori a più basso consumo i mot. C Sinus e quelli delle loc. serie 36000 per i seguenti motivi:

i C Sinus sono sì ad eccitazione composta,ossia è la stessa corrente che alimenta il motore che allo stesso tempo magnetizza tramite un altro ramo di percorso alimenta dei minuscoli solenoidi che sono l'eccitazione del rotore che è solidale con l'asse che trasmette il moto alle ruote,in questo modo si ha la rotazione.I solenoidi sono minuscoli e pertanto offrono poca resistenza al passaggio della





corrente,poca resistenza =poco assorbimento,poca caduta di tensione anche per l'assenza delle spazzole che alimentano le lamelle del rotore.

le 36000 sono motori in C.C. ossia non hanno la bobina di eccitazione del rotore ,l'induttore è una calamita permenente pertanto meno passaggio ed utilizzo di corrente. Questo sono paragonabili con i motori Faulaber. La loro rotazione, anche in assenza di decoder digitale che garantisce una corrente costante, proprio per la ridotta dimensione delle spazzole (meno attrito) ed eccitazione costante ,mantengono la velocità più regolare rispetto hai motori tradizionali.

loc .37000,ossia loc. con decoder digitale a velocità costante ,anche queste hanno l'eccitatore (o statore )che è una calamita costante,perciò hanno meno bisogno di utilizzo di corrente,non hanno necessita di corrente che attraversi lo statore per eccitare il rotore.

tutte le altre loc. vecchie o serie 3000.3300.3400 succhiano di più perchè hanno motori di vecchia concezione ancora con la propria eccitazione composta,ossia la corrente entra nel motore e si divide in due rami ,uno va alla bobina del rotore e uno va alla bobina dello statore, le due correnti che si creano contrapposte fanno si che il rotore giri. Va da se che più bobine ci sono più corrente ci vuole per fare girare il motore e più ne assorbi dal trafo.

I decoder elettronici con i loro componenti assorbono anche loro una parte di corrente i vecchi delta ne assorbono di più che gli attuali decoder digitali (intendo sempre e solo materiale Marklin).

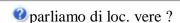
Se non basta, chiedete e vedremo di approfondire.......

11/12/2006 ora: 15:54:12

parispalermo

F:12

11/12/2006 ora: 16:11:56 fermarklin Molto chiara! come spiegazione 🙂



......il pensare alle risposte precedenti mi ha fatto ritornare in mente i banchi di scuola dei corsi da AM E Macch.ed un annedotto ve lo voglio raccontare,piccolopiccolo ma ancora oggi,quando mi ritorna in mente,mi viene un sorriso di compiacimento per quel momento vissuto.

Era maggio del 1965,ultimi giorni di corso della scuola da AM, eravamo accasermati nel comune di Ivrea,come uso ancora attuale ,co l'approssimarsi della fine del corso abbiamo pensato di fare un piccolo omaggio a tutti gli istruttori,tra questi uno era un accanito fumatore,in quegli anni era uso del fumatore accendere le sigarette con il cerino,gli accendini costavano.....io con gli organizzatori abbiamo pensato di donrgli come nostro ricordo un accendino.

Quelli della mia età si ricorderanno che era pratica normale accendere la sigaretta





con il cerino e dopo, acceso sventolare il medesimo perchè si spegnesse,per poi depositarlo nel posacenere.

Detto-fatto, facciamo dono dell'accendino all'istruttore della trazione ramo TD, ricevuto il dono.....molto compiacciuto.....ci ringrazia calorosamente e va ,mentre riprendeva la spiegazione della sua materia, ad accendersi una sigaretta.

Preso dalla foga della spiegazione......accende si la sigaretta.....non curante dell'arnese che aveva in mano....lo sbatte come se fosse stato un cerino.....e infine lo deposita nel posacenere.

Il rispetto che avevamo per quella persona ha fatto si che nessuno fiatasse fino a quando.....dopo un certo tempo fa per accendere un'altra sigaretta e gli viene in mente l'accendino....con fare noncurante,rilassando allo stesso tempo tutti noi,....chiede:dove ho messo l'accendino ? un coro unico fu:nel posacere e scoppioò una risata coinvolgente per tutti.

12/12/2006 ora: 20:46:21 fermarklin Vado a piazzare tremascherine per le porte interne e vi lasio queste due foto:.....

12/12/2006 ora: 20:48:25 fermarklin



12/12/2006 ora: 20:49:55 fermarklin







12/12/2006 ora: 21:16:16 fermarklin Le due fotografie sono state prese una dall'altra, dal sottoscritto, a 40 anni esatti (mese più mese meno ) di distanza.

Grosso modo la posizione dei piedi era la medesima, il campo che fa la differenza è dato dalle macchine fotografiche, la seconda è la ripresa di una foto datata 9/10/1966.

Le ho inserite perchè sono due riprese che confermano il passare dei tempi:oggi il minuetto e ieri le 640.

Dalla seconda foto prendo lo spunto per scrivere queste poche righe.

La loc. è la 640 060 che era assegnata in coppia al sottoscritto ed al macchinista che intravedete di spalle ,eravamo personale militare del Genio Ferrovieri.

Grsosso modo è stata scattata alle ore 10'30 del mattino ed eravamo in attesa del manovratore che ci avrebbe girato gli scambi per portarci poi in uscita dal DL di Chivasso ed agganciarsi poi al treno che dovevamo effettuare su Aosta, previsto in partenza alle 11,40 con il numero 5333, ossia un treno merci.....molto...molto...molto...molto impegnativo.

Vi segnalo questi punti.

- -osservate la lucidità (pulizia della loc.)olio di gomito e nafta mista ad olio bruciato.
- -tender sovraccarico di carbone, osservato la molla di sospensione del primo asse che è quasi orrizzontale.
- -per chi vuole costruire un DL osservi il piazzale che è raso con i binari di scorie miste a carbone che normalmente traboccava dai tender.
- -osservate i respingenti del tender ,tirati a lucido.
- -sul lato posteriore del tender si notano i due flessibili per l'accoppiamento dei tubi di servizio per i freni ed il flessibile grosso per l'allacciamento del riscaldamento a vapore.





-sotto il numero della loc.riportato sul tender,si riconosce il portellone che veniva usato come stipo dal pdm . •

-il carbone ,non era dei migliori....in gergo si diceva : terra , con questo tipo di carbone il lavoro (impalare )come minimo raddoppiava , ad ogni palata....essendo molto fine e polveroso era più quello che si volatilizzava che quello che si depositava sulle griglie del forno.

16/12/2006 ora: 11:01:14 fermarklin

Gancio ad occhiello....



16/12/2006 ora: 11:15:47 fermarklin ......vi chiederete perchè un gancio ad occhiello ad una vettura ultima produzione ? ossia perchè sostituire il gancio di serie con uno ad occhiello relex ?.

Credo che ad ognuno di voi sia già successo di comporre convogli con 5 ed anche più vetture lunghe ed agganciare al traino una loc. tipo 103,101,146,152 ossia loc. a carrelli lunghe.

Queste loc. hanno sugli scambi R 360,in particolare modo binari M,un forte colpo di sculettamento ( ) che fa si che a causa della rigidità di accoppiamento che hanno i nuovi ganci relex,ossia poco gioco,avviene molto facilmente lo svio del primo carrello della prima vettura.

Dopo vari tentativi di modifica dei timoni di aggancio ho provato a sostituire il gancio con uno di quelli intercanbiabili ad occhiello e dopo varie prove e riprove posso assicurare che gli svii sono finiti.

Ripeto ,per semplificare, fra loc. a carrelli lunghe ed primo veicolo (vettura) inserire (agganciarle) un gancio ad occhiello.

16/12/2006 ora: 12:00:51 In quegli anni i conflitti....si potevano anche risolvere in questo modo \$\psi\psi\$ ....lancia in resta e palascudo...





## fermarklin



16/12/2006 ora: 12:06:48 fermarklin



Stiamo arrivando al Natale 2006 ed all'anno nuovo 2007, credo utile Augurare a Tutti "TANTI TANTI AUGURI" e come pensiero vi invio alcune foto fatte (come promesso) da angolazioni diverse dalle solite....

.....BUONE FESTE e si continua.....

16/12/2006 ora: 12:16:12 fermarklin

Iniziamo con una veduta del DLocomotive tedesche e al fondo la raffineria.



16/12/2006 ora: 12:18:57 Vado a mangiare e riprendo al pomeriggio...buon appetito... 20 accessor acc





## fermarklin

16/12/2006 ora: 13:38:10 fermarklin



16/12/2006 ora: 13:41:54 fermarklin Scusate la doppia foto, errore di invio.

Ripreso il tratto che normalmente è seminascosto e che conduce nel tornante della funivia. E rimasta l'unica zona con binari M K e C. Si vedono bene le giunzioni M/C

16/12/2006 ora: 13:50:10 fermarklin

Una ripresa della cava e una del DL che ha la massicciata a raso.









16/12/2006 ora: 13:56:05 fermarklin Nella foto precedente è visibile in primo piano uno scambio Fleischmann adattato a tre rotaie ed uno M con binari K di raccordo.



16/12/2006 ora: 13:58:52 fermarklin ho inserito una foto della vecchia tramoggia esistente a Chivasso per il caricamento del carbone.



16/12/2006 ora: 14:01:36 fermarklin Appena passata una veduta del D L delle loc. svizzere..

Tito, se non è troppo difficoltoso, puoi cancellare le due foto doppie, ossia : cava e binari K C e M , grazie.

16/12/2006 ora: 14:07:43





fermarklin



16/12/2006 ora: 14:09:29 fermarklin Anche la foto del DL della trazione diesl è con i binari a raso..

16/12/2006 ora: 14:12:04 fermarklin Se avete il "pollice verde "questo posto fa per voi........



16/12/2006 ora: 14:17:56 fermarklin

Fascio binari riordino treni, sosta e partenza.....



16/12/2006 ora: 14:20:15 fermarklin

Treni a trazione termica in parteza.....







16/12/2006 ora: 14:22:13 fermarklin

Questi sono in attesa di una precedenza....



16/12/2006 ora: 14:25:53 fermarklin



16/12/2006 ora: 14:40:25 fermarklin Avete appena visto il fascio partenze NORD e vi invio quella del paesino di "Vieille" così lo chiamano questo angolo (ancora da finire)i miei nipoti,in analogia al paesino della valle d'Aosta....







16/12/2006 ora: 14:40:58 Sutepende immagini,ti volevo chiedere cosa ne pensi e quali sono le tue opinioni sui binari K.

Callioni Nicola Grazie e saluti Nicola.

16/12/2006 ora: 14:43:53 fermarklin Veduta della tratta ,circa 4 metri,nella quale le tre linee indipendenti si possono interscambiare fra loro....



16/12/2006 ora: 14:47:32 fermarklin

Il pannello che segue e rappresenta un piccolo borgo l'avevo assemblato nel 1967.....non l'ho più smontato è passato da un plastico all'altro sempre con le medesime sembianze....



16/12/2006

Una veduta ", mossa ",





ora: 14:50:48 fermarklin



,della stazione alta e relativa rimessa con BR 38.....

16/12/2006 ora: 14:53:28 fermarklin veduta del "RENHUS" co



n BR 152 C Sinus al traino...

16/12/2006 ora: 14:57:07 fermarklin Ecco a voi la stazione imperiale.....



16/12/2006 ora: 15:00:51 fermarklin Termino la sequenza inviando questa ed immaginando di prenderlo per la coda e venirvi ad augurare a tutti,personalmente, BUONE FESTE.....







16/12/2006 ora: 15:08:05 fermarklin

Nicola ,per me i K sono i più realistici della produzione Marklin occorre però accompagnarli con una massicciata in sughero o come quella che Ti allego in foto,fatta con asse compensato da 6mm smussata e coperta con pietrame di colori a scelta in base alle acve esistenti in ogni paese.

16/12/2006 ora: 15:09:49 fermarklin



16/12/2006 ora: 17:02:00 Callioni Nicola

Grazie Gipo, ti volevo chiedere infine se i motori sono realmente così delicati oppure no. Grazie ancora Nicola.

16/12/2006 ora: 20:59:59 fermarklin Si può dire che il classico motore Marklin con le spazzole ti posso assicurare che sono (posso dirlo tranquillamente avendone oramai una esperienza 50ennale)indistruttibili, come vedi che la loc. fa le bizze (parte , si ferma, va a scatti sono segnali che indicano le spazzole da cambiare e non esagerare con l'olio di lubrificazione: uso dire ... fin che non senti stridere non lubrificare perchè il troppo insudicia il portaspazzole e la corrente non alimenta correttamente il motore... non lubrificare.

Quando fa quello che ho detto cambi le spazzole e vai.

I motori C Sinus sono perenni,se non prendono colpi cadendo perterra perchè tale urto può disassare l'albero motore,durano in eterno ,ogni tanto una goccia d'olio





sull'albero motore.

Si quelli della serie 36000 (ultima produzione)non mi pronuncio, essendo motori in C.C. ho alcune perplessita dovue a vecchie esperienze negative.

16/12/2006 ora: 21:07:01 fermarklin	per il sottoscritto non hanno problemi di delicatezza tranne gli ultimi che montano le loc.36000.Essendo in C.C.,memore di vecchie fregaturedubito sulla distanza di funzionamento.
17/12/2006 ora: 10:23:06 Roberto	Gipo, per i classici motori,non sarebbe opportuno che alla sostituzione delle spazzole si provvedesse alla pulizia dello statore e del rotore dal pulviscolo depositato? Ciao

17/12/2006 ora: 11:37:05 fermarklin

Roberto, le spazzole sono di carbone e pertanto sono soggette ad usura da sfregamento e quando sono logore non fanno più un contatto continuo con il rotore ed avvengono i problemi che avevo detto precedentemente.

Nei vecchi motori a rotore a tamburo il consumo era molto più veloce che in queste a rotore cilindrico.

La pulizia dello statore e del rotore è sempre un ottima manutenzione.



Quello che segue non è per i perfezionisti ma per i praticisti del plastico.

L'idea di fissare la linea aerea in posti particolari mi è venuta ricordando come era fissata (ancorata) la linea aerea della linea Torino - Milano ,negli anni 1966-67-68-69 ,nella tratta da Ponzana a Novara a causa del terreno laterale del sedime ferroviario poco compatto e composto da terriccio sabbioso e pertanto non atto a garantire la stabilita dell'ancoraggio del pali dela linea TE.

Ossia i tecnici FS del servizio TE avevano ideato di ancorare, per mezzo di pali opportunamente piegati ad - L - le mensole portafili, alle rotaie tramite ganasce.

Pertanto da sotto le rotaie, lateralmente ad esse, uscivano i pali portanti le mensole.

Da questo utilizzo ho ideato la palificazione estremamente semplice e di sicuro ancoraggio. Molto economica va anche bene per la linea aerea nei posti coperti o non visibili.Un palo ogni tanto passa inosservato.

Rispetto a quello vero ho invertito la piegatura e la uso come mensola, la base la infilo nel tavolato del plastico e vai.....

Occorre del tondino di ferro dolce del diametro di 2,5 cm., si tagliano dei pezzi da 18 cm. e si piega ad ELLE, la parte più corta che è il portafili va di 5 cm.. Si schiaccia (martello)leggermente in punta per facilitare l'innesto della linea aerea (tipo vecchio) si fora con una punta da 2 mm il tavolato e lo si infila a forza e via.





Allego le foto più esplicative.

17/12/2006 ora: 11:42:38 fermarklin





17/12/2006 ora: 11:49:27 fermarklin Scusateè due giorni che sparo foto doppie....sarà l'età....è più facile dire :il computer....









17/12/2006 ora: 12:01:53 fermarklin Per completare la composizione 29474,in attesa che arrivi la pilota 43470,ho preso la confezione (no binari)78055 ed ho composto il treno come da foto che segue.

La sorpresa è stata la scatoletta che ha incorporato un mini decoder che fa da annuncio treni (in tedesco) è spettacolare il tono molto realistico, inserito nell'impianto è una chicca in più, ottimo anche il torpedone tutto in pressofusione.

17/12/2006 ora: 12:05:30 fermarklin





17/12/2006 ora: 18:35:28 fermarklin L'utilizzo di tali pali è ancora oggi in opera per approntare velocemente una linea aerea in caso di caduta di quella esistente. Casi di interruzione linea per disastro ferroviario, alluvioni che hanno divelto l'impiantistica ferroviaria, sostituzione temporanea di pali TE.

18/12/2006 ora: 11:44:01 parispalermo

### fermarklin ha scritto:

L'utilizzo di tali pali è ancora oggi in opera per approntare velocemente una linea aerea in caso di caduta di quella esistente. Casi di interruzione linea per disastro ferroviario, alluvioni che hanno divelto l'impiantistica ferroviaria, sostituzione temporanea di pali TE.





Ciao Gipo, ancora bravo per le foto, sono autocostruiti questi pali?

18/12/2006 ora: 21:08:31 fermarklin

Fatti in casa e senza alcuna difficoltà.



18/12/2006 ora: 21:57:05 fermarklin

Ho parlato di voltmetro e di consumo delle loc. Marklin ,con l'ausilio di alcune foto vi rappresento i carichi rispetto al voltmetro.

Nella prima foto si vede il voltmetro che è al massimo della tensione (circa 25 v.) che gli da la 6021 e con i circuiti non inseriti. Vedere sulla destra del voltmetro i tre deviatori delle tre linee che formano i circuiti del plastico, tirati giù,in posizione disinserito



18/12/2006 ora: 21:59:47 fermarklin

Nella seconda foto che segue si vede un abbassamento di volt, segnalato dal voltmetro, causato dalla messa in circolazione di 4 loc. serie 37...



18/12/2006 ora: 22:04:14 fermarklin

In questa'altra foto siamo quasi al limite con la 6021 che risponde ancora con i comandi e gli impulsi da inviare alle loc. Ci sono in circolazione 6 loc. 37000 e 4 loc. serie 39000. Tensione sui 16,5 volt.

nella seconda e terza foto, a destra del voltmetro, si vedono i deviatori in posizione





di inserito.



18/12/2006 ora: 22:09:20 fermarklin A questo punto ho inserito la DB 01 39010 co i suoni ed il voltmero è sceso sotto i 16 volt, questo ha fatto si che più nessuna loc. prendesse gli eventuali comandi inviati pur continuando a circolare regolarmente.occorre all'ora schiacciare simultaneamente stop-go, fare il riassetto della 6021, disinserire alcune loc. e riprendere il servizio.



20/12/2006 ora: 17:45:04 fermarklin I nodi d'Italia......tipo FS.....che fra non molto non saranno più così,anzi sono già cambiati in parte come Milano.

Due schemi per modellisti e per ricordare......

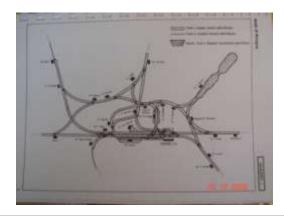






Questo è quello di Milano...segue quello di Bologna.

20/12/2006 ora: 17:47:03 fermarklin



20/12/2006 ora: 17:57:40 fermarklin Tornando sulla composizione treni, vi allego la foto di una pagina dell'orario della linea Grosseto-Livorno, anno 1964/1965, che parla della composizione deo treni merci percorrenti la linea Tirrenica.



20/12/2006 ora: 18:32:28 fermarklin Altri tempi.....

I treni erano ancora indicati in orario con delle lettere alfabetiche e la loro composizione era indicata indicata in orario d'esercizio nelle ultime pagine, solo per i treni merci.

Per i treni viaggiatori era diramato un apposito ordine di servizio che copriva l'intera rete nazionale.





Treno 994 P,la P stav troprio ad indicare che era un treno postale e che pertanto occorreva comporlo solo con carri che permettessero una certa velocità d'Orario atta a garantire una corsa celere.

Normalmente era composto da carri bagagliai (a quei tempi quasi tutto quello che si spediva viaggiava in treno), carri chiusi o carri frigo a consegna accelerata. Sulla Tirrenica erano normalmente trainati da un 636 o 424.

Essendo un treno Roma - Torino, la limitazione ad 80 assi (40 carri a due assi) era dettata dalla tratta Ligure che aveva stazioni con binari di precedenza limitati come lunghezza.

La percentuale di peso frenato minima era per garantire una velocità sostenuta al treno,sotto questo limite si inizia a non poter superare i 100 Kmh.

Perciò parlando di composizione di un treno postale anni 60 occorre comporlo modellisticamento Marklin con : 424 marrone, carri F (4550)sia marroni che argentati e carri chiusi della ultima generazione. Se volete aggiungete una 4035 che va anche bene, venivano agganciate come invio quando vi era necessità di sussidio di materiale da viaggiatori nei grandi impianti.

Treno merci GG2: ferroviariamente era la "Freccia delle Arancie" altrochè cammion.

Lo capite leggendo la destinazione dei carri e la provenienza. Classica loc. 626 e solo carri chiusi tipo F.

Con Marklin : 424 e solo carri tipo 4550 di ogni genere e mischiati,non occorre in bagagliaio ,il capotreno viaggiava nella cabina posteriore della locomotiva.

Vi ho fatto un esempio di cosa si intende per " composizione treno",il discorso si può sviluppare in particolare modo con i treni viaggiatori.

Oggi abbiamo nella ferrovia reale tutti treni a composizione bloccata, ossia tutto materiale omogeneo e pertanto non si vedono più quelle belle composizioni cromatiche dei convogli ed allo stesso tempo sono sparite le composizioni di epoche diverse.

20/12/2006 ora: 22:01:38 fermarklin







Per chi ha fretta e spiana i pedoni.....sappia che ni DL la velocità massima è di 6 kmh . \*\*

21/12/2006 ora: 10:01:01 fermarklin A proposito dei voltmetri,mi è costato 10 euro e va collegato come qualsiasi lampadina.

21/12/2006 ora: 10:03:41 fermarklin Composizioni omogenee di treni viaggiatori, anzichè spiegare faccio prima ad allegare alcune foto:



21/12/2006 ora: 10:05:41 fermarklin







21/12/2006 ora: 10:07:51 fermarklin



21/12/2006 ora: 10:10:32 fermarklin Con la parola "omogenee" nel gergo ferroviario si intende materiale rimorchiato della stessa -epoca- e possibilmente con la stessa livrea esterna .

21/12/2006 ora: 10:13:46 fermarklin Treno merci "omogeneo",tutti carri a "tasca" o "canguro" a seconda delle zone geofrafiche.



22/12/2006

un approfondimento sul carro "F" Marklin 4550 e confezioni 47876 e 47978.





ora: 11:43:43 fermarklin

Normalmente sono destinati al trasporto di vari tipi di merci, compresi i prodotti tipici agricoli. Sono direttive degli anni 60. l'epoca di maggiore utilizzo di questi carri.

Sono costruiti con speciali accorgimenti che permettono di realizzare a volontà o una forte aereazione dell'ambiente interno od un ambiente chiuso con minime infiltrazioni d'aria.

Offrono i seguenti requisiti:

a- sono adatti a viaggiare in composizione a treni merci e viaggiatori,hanno il dispositivi freno Merci-Viagiatori e molti carri hanno la condotta RV e RE per viaggiare in composizoine hai treni viaggiatori nel periodo invernale.

b- presentano facilità di economia di esercizio per le riparazioni.

c- la cassa ha una doppia foderna di legno con intercapedine d'aria ed il cielo ha un doppio strato di sughero. Sulle quattro pareti sono ubicate finestre (4) con protezione di retina metallica e sportello manovrabile dall'asterno per apertura e chiusura.

Alcuni carri di ultima produzione hanno l'imperiale a forma ellittica a " monta alta", i romani li chiamavano "cupoloni",per aumentare la cubatura utile del carro.

Allego foto dei carri in oggetto.

22/12/2006 ora: 12:14:46 fermarklin La diversità di colorazione era già,per il personale FS,una immediata identificazione della specificità del carro:

-carri marroni, carri per turri i generi di trasporto

-carri bianco/grigio-tetto argentato, carri per trasporto ortofrutticoli

-carri grigi, carri adibiti al trasporto o a disposizione dei vari servizzi interni azziendali (lavori, impianti elettrici, squadra carri atrezzi ecc..)

22/12/2006 ora: 12:16:56 fermarklin







22/12/2006 ora: 17:23:06 Callioni Nicola Ottimo e soprattutto molto chiara ed utile la spiegazione. Ciao Nicola.

22/12/2006 ora: 21:43:30 fermarklin Vi aggiungo ora la sottosezione di utilizzazione dei carri "F" e come erano marcati. Carri:

F- carro con finestra a reticolato

Fb- carro a sagoma Inglese

Fma- carro a monta alta

Fmp- abilitato a trasporti pallettizzati

Fo- per trasporto bestiame, avevano l'interno con due piani di carico

Fl- per trasporto merci a collettame

FDl-con compartimento per il personale

FDla- due carri F accoppiati perennemente

Fa- predisposto per trasporto auto

Ftm- con tetto apribile per trasporti ingombranti

Erano numerati da 100000 a 199999 oppure da 1000000 a 1199999

22/12/2006 ora: 21:54:57 fermarklin Aveveno una capacità di carico di 50 m/cubi quelli normali e di 53 m/c quelli a monta alta "cupoloni".

Ancora due righe per comprendere.

Ogni veicolo del parco delle FFSS è in dividuabile per mezzo di lettere e numeri stampigliati sulle pareti esterne.Le lettere sono chiamate di << serie>> e <<sottoserie>> e precedono i numeri che sono detti << numeri di servizio >>.





Le lettere di -serie- indicano il tipo di veicolo e l'uso al quale è destinato, quelle di -sottoserie- ne precisano alcune caratteristiche.

I -numeri di servizio- oltre a corrispondere ai fini dell'immatricolazione nel parco ferroviario raggruppano anche i veicoli in relazione alle loro caratteristiche e prestazioni.

24/12/2006 ora: 21:11:34 fermarklin

BUON NATALE 2007



27/12/2006 ora: 17:44:17 luigi saverio

Gipo, due domandine:

chi è il santo protettore dei ferrovieri?

il libro "Carri FS Italia 1905 - 1960", Verlag Editoriale del Garda, Carri coperti serie E, F, G, di G.Leone, 112 pagine, prezzo 28 Euro, credo siano soprattutto disegni, ti è noto?

31/12/2006 ora: 14:55:59 fermarklin

Il protettore è individuato con S. Barbara ,è stata il 4 dicembre.

normalmente negli impianti FS che hanno il viale che ricorda i caduti in servizio o per disgrazia viene svolta una onoranza funebre.

Alcuni vengono aperti al pubblico con visite guidate, usanzza che si sta perdendo.

Il libro che hai nominato dovrebbe essere un compendio (?)delle edizioni di aggiornamento professionale che normalmente faceva l'azzienda,riguardante i carri FS.

31/12/2006 ora: 15:06:35 fermarklin

Non dimentico i giorni di festa ,non posso dimenticarli .....e con il pensiero vado a tutti quelli che in questi giorni prestano la loro opera in qualunque posto di lavoro.

Per me era una pena essere via da casa durante le festivita Natalizie,era un cruccio che ancora ora ,dopo 13 anni,mi ritorna in mente. In 33 anni di lavoro, nell'ambito dei trasporti pubblici, ho fatto di riposo 6 Natali, 6 Capo d'Anno e 5 Pasque.

Il più pesante da fare fuori casa è sempre stato il Natale, sarà che in famiglia era la





festa che riuniva tutte le generazioni viventi (ancora ora)doversi assentare......ve lo lascio immaginare.

Con l'occasione porgo TANTI AUGURI di un buon fine anno e di un buon principio, AUGURONI per l'anno che verrà.....il 2007.

31/12/2006 ora: 18:27:02

luigi saverio

Quindi lo stesso protettore dei minatori e dei cavatori.

C' è qualche altro nesso tra chi lavorava alle miniere di carbone e chi di questo riempiva le caldaie?

Quanto al libro, molti disegni in scala 1:87. Cosi' usavano i corsi aziendali o è dare soddisfazione ai fermodellisti di sovrapporre il modello al disegno e controllare se combaciano o no?

01/01/2007 ora: 11:33:22 fermarklin Si stesso protettore dei minatori.

Ricordo che i vecchi macchinisti negli anni 60 usavano legare come una continuità la trafila del carbone dalla miniera alle locomotive, asserendo che i primi addetti alle locomotive a carbone erano gli stessi minatori che le utilizzarono per primi essendo nate per trainare i carri carichi nelle miniere.

La "santa barbara "delle navi,ossia il magazzino di stivaggio degli esplosivi potrebbe essere l'unione all'origine dell'utilizzo del medesimo protettore.

Gli schemi normalmente erano stampati in scala 1/100,l'adeguamento della scala per uso modellistico credo sia opera dell'autore.

01/01/2007 ora: 15:33:40

ora: 15:33:40 elpyt46 Auguri Gipo e grazie. La lettura dei tuoi appunti è sempre fonte mirabile di apprendimento.

Buon anno carissimo amico



01/01/2007 ora: 16:47:34 fermarklin Come a tutti quelli che leggono e parteciapno al forum ,credo.....il Natale è entrato nelle case con il suo poi seguente strascico di ......scarti.Stamane i miei nipoti mi hanno detto: nonno questo cartone di un regalo è un bel disegno,perchè non lo metti sul trenino per noi ? due pensate ......zac con le forbici e provvisoriamente è stato piazzato ,con il loro beneplacido e relativa gioia,a sfondo della cava. Che ve ne pare?.......stride,non fate le smorfie,ne ho viste di peggio.....contenti loro....io mi accodo.







01/01/2007 ora: 16:49:40 fermarklin Ely, troppo buono.....contraccambio e spero di vederti presto...al massimo a Fossano.

01/01/2007 ora: 17:13:12 fermarklin Ho ricomposto la trazione di treni SBB-CFF ed ora il DL relativo appare come segue......



01/01/2007 ora: 18:42:43 piergiorgio Volevo farti una domanda, da ignorante come sono sul ferrmodellismo, quali sono le marche compatibili con marklin? E quelle non compatibili si possono modificare o no?

Scusa per queste domande, forse un pò "sceme", ma io non ho ancora molta esperienza nel campo!!

Grazie per la risposta,e UN BUON 2007 sempre con MARKLIN!!!!



01/01/2007 ora: 19:32:56 fermarklin attualmente vi è la Roco che già di fabbrica sforna materiale in CA per Marklin,anche la HAG (casa svizzera)molto apprezzata garanisce materiale in CA per Marklin.

Tutte le loc.in CC si possonono modificare in CA con appositi decoder,il problema si ha quando si vogliono fare circolare sui binari Marklin,quelli nuovi





tipo C o K normalmente non pongono problemi di circolazione, sorgono invece con i vecchi binari tipo M problemi quasi insormontabili di circolabilità per differente interasse dei binari.

le domande non sono mai "sceme" al limite sono ripetute ma sempre intelligenti, non siamo nati saputi è con l'età, l'istruzione la conoscenza che poco alla volta ci serve per farci un bagaglio sufficiente a chiarirci le idee. Non sono parole mie, vecchio ricordo di scuola. Grazie.

02/01/2007 ora: 11:54:42 piergiorgio Ho provato a telefonare al dlf di torino, ma non risponde nessuno. Non sai mica gli orari e se sono aperti in questo periodo? Volevo portare mio figlio a vedere il plastico che hanno lì.

Grazie per la risposta, e combiniamo poi oer trovarci il 28/01/07 a quella mostra scambio al dopolavoro.CIAO e GRAZIE MILLE.

02/01/2007 ora: 14:26:55 fermarklin Durante le festività il DLF ferrovie modello credo sia stato chiuso.

Normalmente il plastico è visitabile il giovedi sera.

l'unica è prendere accordi il 28 con loro.

Io vado al DLF domenica mattina, ci sentiamo più avanti.

07/01/2007 ora: 21:13:55 fermarklin ② ②....nevicherà....prima o poi.

Guardando la mia agenda di lavoro del 1969, il giorno 8 gennaio di quell'anno avevo effettuato con il 428 238 ,dal numero si capisce che era quello di ultima serie ed areodinamico, il treno 661 Torino / Bologna con partenza da Torino alle ore 6,30 del mattino.

Ero ancora aiuto macchoinista ed il macchinista si chiamava Quaranta ed era di Bra,provincia di Cuneo.

Ci troviamo in deposito a Torino per prelevare il mezzo intorno alle 5 del mattino. Io abitavo vicino al DI e lui arrivava da Bra con il primo treno alle 4,50.

Il tempo era sul nuvolo con temperatura alquanto rigida (il loc. aveva i vetri ghiacciati ed abbiamo dovuto lavarli con la lancia termica collegata ad una loc. a vapore come si usava in quegli anni).

Lui era già sulla loc. quando sono arrivato io e mi ricordo, come fosse ora che mi saluta e mi dice: socio, in valle Tanaro (zona della città di Bra) marca neve, credo che oggi sarà dura.

Approntiamo il loc. e ci portiamo a TO PN per la partenza. Effettuata la prova freno si presenta il capo stazione con la modulistica e cicomunica a voce che da Asti in avanti nevica abbondantemente già dalla mezzanotte, gli si dice grazie della notizia ed allo stesso tempo: speriamo che vada tutto bene.





Pronti,partenza, via, al banco era il socio. Treno importante, macchina anomala per il DL di torino (era del DL di Bologna) perciò io poco pratico alla guida ed oltre tutto il treno non era nell'elenco di quelli che gli AM potevano passare alla guida per impratichirsi.

Fino ad Villafranca tutto regolare, leggero pioviggine in partenza da Torino che chiacciava sui vetri e rendeva difficile il funzionamento dei tergicristalli (belli quelli, li avete mai visti?). Grandi rientrate d'aria in cabina dalla porta di accesso, lasciamo perdere le guarnizioni di gomma che quando faceva freddo si indurivano e vi lascio immaginare la tenuta.

Un sollievo erano le scaldiglie, su questi mezzi erano l'unica cosa positiva, si può dire che più aria fredda entrava -più scaldavano.

Ti trovavi con un contrasto sbalorditivo:ghiacciato davanti,cotto dietro,forse peggio che la loc. a vapore.

Neli 20 Km che separano Villafranca da Asti passiamo da piovigginoso a neve con tormenta e circa 15 cm di neve sui binari,ossia non distinguevi più la massicciata,vedevi solo le due rotaie e tutto il resto livellato......bellissimo.....se non sei sul mezzo che viaggia a 130 Kmh e ti entra in cabina neve tramite tutti gli spifferi possibili.lo spiffero che ricordo di più era quello che esisteva tra i tubi della condotta dei freni collegata in cabina con il manubrio di comando.Ad Asti,la neve posata sul pavimento dove il macchinista normalmente stava posizionato per la guida, era arrivata alle ginocchia.

La tensione della guida, cercare i segnali, puntare le anormalità, individuare le stazioni, cercare gli spalatori neve per segnalare la presenza del treno con il fischio, faceva si che non ti accorgevi del turbinio di neve che si creava in cabina.

Questo modo di viaggiare ci ha accompagnati fino a Piacenza dove si giunge con circa 30' di ritardo, sede del cambio del PDM, subentra quello di Bologna con una faccia cadaverica presagendo già l'avventura che dovevano affrontare.

Forse in quegli anni nevicava di più,tanta neve così ne ho ancora vista,a Modane era normale scendere dalla loc. senza fare scalini perchè la neve era tanta e soda che ci camminavi su a metri 1,50 da terra.

Eravamo stravolti,breve doccia e a nanna,ci hanno chiamato alle 16,30 per effettuare il 664 che era il treno di ritorno.La gente nelle stazioni a spazzare neve era un esercito,ogni scambio aveva il suo addetto,uomini sui marciapiedi,sui segnali,sui PL,vi erano si inconvenienti...ma sempre minimi,difficilmente i treni non circolavano.

Iniziamo l'anno con questo anedotto......vedrò di proseguire con. altri.

07/01/2007 ora: 21:22:19 fermarklin L'ho buttato giù non riletto, scusate gli errori, aggiungete solo "NON" al settimo paragrafo prima di aiuto macchinisti, ossia l'Am non poteva guidare.





07/01/2007

ora: 21:44:18 a me sembra giusta così la frase ise clicchi

puoi modificare il tuo

Admin

messaggio entro i 60 minuti successivi 💝

08/01/2007

Grandioso questo racconto, Gipo.

ora: 12:08:05 parispalermo

A me piacerebbe, se si può chiedere qualcosa ... è che mettesi la foto delle loc. di

quale parli nelle tue storie, visualizzerei ancora di più le tue avventure !69

08/01/2007

Sembra quasi di esserci ...

ora: 13:56:24 Grazie Gipo.

ciao

er plasticaro

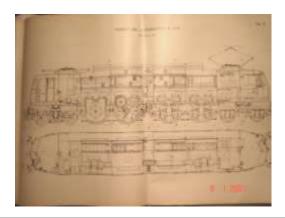
Dario er plasticaro

08/01/2007

Tito hai ragione, andava bene come scritto.

ora: 21:04:37 fermarklin

Questa che segue è per Stèphane, credo sia la prima volta che vengono messe in onda (?) foto di questo genere , spero sia comprensibile.....



08/01/2007 ora: 21:19:05 fermarklin Alcuni chiarimenti necessari, prima che mi tirate .....le pietre.....vecchia canzone.

I più scafati hanno già compreso che è il disegno tecnico quotato della 428 di II serie, quella che guidavo nel racconto erano di III serie. La meccanica era simili, differivano nella parte terminale dei musetti anteriori, ossia la III serie era la più areodinamica.

Si distinguono bene i volumi delle due cabine e le sale apparecchiature elettriche. Si distinguono gli assi motori ed i due carrelli estremi portanti e di guida. Sono disegnati i motori di trazione con i rispettivi campi ,indotti,riduttori e rinvii.

Nella vista dall'alto si distinguono i compressori,i ventilatori,le resistenze,i banchi di manovra.Se vi sembra interessante.....potrei inserire anche altre loc.





08/01/2007 ora: 21:29:51 luigi saverio Guidavi davvero le 428 99

08/01/2007 ora: 21:54:47 fermarklin E come no,già come macchinista nel Genio Ferrovieri nell'anno 1966 avevamo in turno il treno 1185 che di turno aveva un 428 di Milano,normalmente erano della I serie,ossia quelli con gli avancorpi,macchine che in gergo si diceva con il rapporto corto. Andavano sempre come vel.max a 130 kmh però avevano un rapporto più snello,ossia a parità di veocità con queste si tirava di più. I 428 areodinamici erano macchine più adatte hai treni viaggiatori, le altre andvano bene anche con i treni merci.

Normalmente i treni merci avevano una velocità max di 75 kmh ed con il 428 a tale velocità non si riusiva ad escudere il reostato in posizione di motori in parallelo. Arrivavi si a 75 kmh con il solo serie-parallelo, ma era una pena.

Queste loc. erano dotate di anticabraggio .....aerei in volo ?....era un meccanismo ad olio, comandato dal macchinista che serviva a scaricare (tramite un leveraggio apposito)sui primi assi motori il peso di quelli posteriori per limitare le slittae all'atto partenza. Tali macchine per la potenza che sviluppavano su ogni asse erano soggette a dannose slittate (sbandellamento motori di trazione e limatura delle rotatie con pericolo di incavo irregolare sul fungo delle medesime).

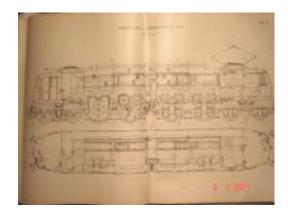
Erano macchine di non facile gestione quando si viaggiava isolati causa la scarsa azzione frenante rispetto alla massa da fermare,130 T.in cpmpenso avevi un grande posto di lavoro,la cabina di guida era paragonabile a quella delle loc. a vapore.

09/01/2007 ora: 10:37:52 parispalermo

## fermarklin ha scritto:

Tito hai ragione, andava bene come scritto.

Questa che segue è per Stèphane, credo sia la prima volta che vengono messe in onda (?) foto di questo genere ,spero sia comprensibile.....







grazie adesso si che ti "vedo" dietro quel machinone!

09/01/2007 ora: 11:14:52 fermarklin Un anedotto legato anche questo al 428. Anno 1970, gennaio.

Linea Torino -Savona, tratta Torino -Carmagnola in C.C. e la rimanente era in C.A. esisteva il cambio trazione fra loc. a corrente continua e loc. in corrente alternata a Carmagnola per il proseguimento dei treni su Savona ,sia via Bra che via Fossano.

Effettuavo un merci da Torino SM,nevicava con nebbia persistente, ore 10 circa del mattino, velocità sui 68-70 kmh, occhi sbarrati per scrutare la più piccola anormalità percepibile che ti permettesse di anticipare un qualsiasi inconveniente.

Mano sul manubrio del freno pronti ad azionare la frenatura rapida e l'altra sul fischio per emettere continui e ripetuti fischi di segnalamento ed all'arme per segnalare la presenza del treno agli spalatori neve presenti in linea.

Stiamo transitando nella stazione di Villastellone, sappiamo della presenza di un PL (passaggio a livello) che sovrapassa i due binari di corsa e quello di ricovero e manovra per il parco FIAT. Conoscenza a memoria per esperienza acquisita dopo ripetuti passaggi sulla linea.

Pertanto aguzzi il più possibile la vista.

Intravediamo nel momento stesso che impegnamo il PL una forma grigia (autovettura, era poi un 1100 FIAT se non ricordo male), sul momento non abbiamo compreso se era ferma tra i binari e se ci fosse presenza a bordo.

E' stato un tutt'uno,vista......colpo dell'urto.....frenata rapida.....fischio prolungato (forse troppo)......affanno che ti prende la gola e ti fa mancare il respiro......sbiancamento reciproco in volto.....gambe molli.....che fare ?.....aspetti che il treno si fermi.....non si ferma mai.....finalmente si ferma,sono passati almeno 600 m. e pertanto tutto il convoglio supera abbondantemente il PL.

Non avviene lo svio del loc.tropppo pesante e stabile per un simile ostacolo.

Il 428 nell'urto non ha avuto danni,ossia neanche la rottura di una condotta anteriore dell'aria e pertanto il convoglio è integro.....tara di mestiere:potrebbe ripartire.

L'urto,il colpo,lo scossone subito.....ne più ne meno un leggero colpo d'aria,questo è l'effetto che abbiamo avuto urtando a circa 70 kmh una macchina di circa 13 quintali:oggi un frontale queste condizioni ci scappa il morto.

Fermi in aperta campagna,nel più assoluto silenzio, viene avanti dalla cabina posteriore il CT (capo treno o baule viaggiante, gergo ferroviario in uso sui treni





merci)abbiamo urtato un albero?chiede.Era normale in tempo di neve la caduta degli alberi sui binari.No abbiamo preso una macchina sul PL.....che faccio?dice lui.....scendo.....prende coraggio......ragazzi bloccate il treno ,ci dice.

Fatta tale operazione il macchinista (ero ancora AM)mi dice:scendi e fai un giro intorno alla loc. di ispezione e vedi se vi sono anormalità.L'esperienza ci aveva insegnato che con i loc. normalmente se non si battevano fra loro difficilmente vierano problemi....però....non si sa mai.

Perciò scendo con il CT e mentre lui telefona al CS tramite il telefono posto sotto il segnale di protezione lato Savona che il destino propizio era posto alla addiacenza del loc. sul binario a fianco,faccio il giro della loc. non riscontrando anormalità e solo lievi segni di urto sul vomero spartineve anteriore e macchie di vernice grigia dell'auto investita.

Avviso il macchinista e su richiesta del CT lo accompagno ad visionare il PL dove è avvenuto il botto.

Vi lascio immaginare cosa non è passato per la mente mentre si percorreva,con tanta -tanta fatica nella neve,i metri necessari per arrivare al PL.

Il primo pezzo che abbiamo intravisto era una ruota per poi vedere il resto dei rottami alcuni metri dopo, avete presente una macchina pressata per la fonderia, era quasi così.

Il CT fa i primi accertamenti sull'auto e non riscontra presenza umana....soglievo.....mentre siamo li che osserviamo i resti sentiamo un parlottio in vicinanza, causa la nebbia-neve non si vedeva oltre i 10 metri, pertanto ci portiamo in direzione delle voci e ci troviamo sul PL con il CS di servizio ed il proprietario dell'auto.

Fortunatamente era sceso dal mezzo.

Così ci raccontò:stavo attraversando il PL quando giuntò sul binario di corsa ,causa la neve,la macchina si è messa a slittare e non sono più stato capace a spostarla,Si è chiuso il PL e sono corso subito in stazione per avvisare il CS,in quel momento è giunto il treno ed è successo lo scontro.

Arrivano i carabinieri chiamati dal CS, fanno i rilievi del caso e dopo circa 2 ore di interruzione linea riprendiamo il viaggio su Carmagnola.

Quel povero diavolo di proprietario dell'auto credo ancora ora,come il sottoscritto,non ha dimenticato l'incidente con un treno.....non capita tutti i giorni e poi poterlo raccontare.

10/01/2007 ora: 22:25:57 fermarklin

Ho appena parlato(scritto)una riflessione sulla conduzione della caldaia di una loc. a vapore ed è l'occasione per raccontarvi questa a suffragio di quello che ho scritto in altra pagina.





Quì lo scrivo e quì lo nego....è successo....non è successo ,io lo rocordo così:

treno 1193 Torino-Ivrea 22,45-00,33, loc. titolare 640 105 agganciata al materiale, loc. in doppia trazione 640 049 in testa treno per invio ad Ivrea ad effettuare il I° treno del mattino 3180, loc. in coda treno trainante se stessa per ritorno ad Ivrea a proseguire la riserva dopo utilizzo come rinforzo al merci discendente 5336.

Chi ha letto le mie pagine sa che "trainante se stessi" vuole dire non colaborare al traino del treno.

Io ero il macchinista della loc. trainante se stessa.

Nella tratta da Chivasso a Caluso ,ascesa tra il 11/13 per mille continuativa ,normalmente tutte le loc.erano al massimo della pressione per l'aclività della linea. Quella sera noi avevamo alle spalle gia una giornata iniziata alle ore 10,00 ed ho pensato e detto:socio,limitiamoci....non abbiamo ammazzato nessuno...tiriamo con 9/10 kgmcq di pressione tanto davanti sono in due ed a Caluso che è al culmine della discesa prepari il fuoco di stazionamento ed a Ivrea andiamo subito dormire.

Il destino ci metto lo zampino.La coppia titolare aveva un AM alla I° corsa e succede che arrivano a Caluso con la loc. a malapena 5 kgcmq di pressione in caldaia,a quella in testa per una maldestra conduzione ed utilizzo del gancio da fuoco era caduto il piano di griglie sugli scambi di ingresso e pertanto erano stati obbligati a buttare il fuoco,ossia spegnere al più presto al loc.

Per farla breve, si effettua la fermata del treno e quando il CS alza la paletta per la successiva partenza......siamo rimasti immobili...8 vetture, 3 locomotive, notte fonda in tutti i sensi.......breve concigliabolo.....tira su alla belle meglio un p'ò di pressione tanto per muoversi ed infilarci nella discesa che segue la stazione....gancio-pala....moccoli....colpi di tira e molla con le loc. fino a che non riusciamo a muoverci di quel tanto perchè poi il treno imboccando la discesa avrebbe proseguito d'inerzia dando a noi la possibilità di incrementare la pressione e riprendere poi la corsa normale dopo la stazione di Candia C.

Il tutto ha causato un ritardo di 8' al treno.....da sprofondare dalla vergogna.....il giorno dopo tutti a rapporto......meschini....da sparire dalla faccia della terra....mi fermo quì.

11/01/2007 ora: 17:50:45 fermarklin Prendo spunto dal 5°capoverso precedente per approfondire la questione del "piano di griglie" ossia il piano dove avveniva la combustione del carbone.

I forni delle locomotive a vapore variavano, come dimensione, da loc. a loc. a seconda della capacità di produzione del vapore che era richiesto da esse. Mediamente le nostre erano sui 2,50/2,80 m. di lunghezza per 1 m. di larghezza. Immaginatevi un rettangolo, a circa 50 cm. di altezza dalla base che era





formata dal ceneratoio era sospeso il piano di griglie. Queste griglie, di ghisa, erano supportate da traversini in acciaio sospesi alle pareti del forno ed a distanza variabile in base alla lunghezza, anche essa variabile, delle griglie medesime. Partendo dalla boccaporta del forno ed andando verso la piastra tubolare si avevano tre file lunghe 36 cm, seguite da tre file da 31 cm. e poi altre 3 file da 27 cmm per un totale di 275 cm. circa che era la lunghezza del forno della 640/625.

Il piano era a variazione di inclinazione fissa verso la piastra tubiera in modo che con il traballamento del mezzo il carbone avanzasse lentamente verso la parte anteriore.Il peso di ognuna variava dai 2,50 ai 3,00 kg.

Il piano di griglia era la parte più delicata del forno,occorreva tenerlo costantemente pulito e in ordine come piano continuo di lavoro.

Le griglie erano soggette ad un veloce logorio causato da una cattiva conduzione del fuoco. Per interderci: se le griglie non erano sufficientemente coperte di carbone acceso (durante il lavoro di caldaia) l'aria che entrava forzata nel forno creava dei raffreddamenti repentini della ghisa con cui erano fuse e si innestava la sissione del carbonio che era in fusione con esse creando distacco di particelle che portvano velocemente la griglia a disfarsi.

Un sintomo della griglia detta in gergo "scoperta" era la il colore della fiamma che si sviluppava in quel posto.fiamma da fusione ossia fiamma bianca,occorreva immediatamente buttarci sopra una palata di carbone fresco o spingerne un poco il gancio da fuoco.La fusione della griglia portava a creare nel forno un abbassamento della temperatura che era negativo per la produzione del vapore.Occorreva al più presto sostituirla,alle prime armi non era una bella esperienza,si doveva operara con la loc. in pressione e con il fuoco all'interno del forno a mala pena spostato di quel tanto che bastava per individuare ad occhio nudo il foro rimasto.

Divagazione:rispondendo a Chicco in altre pagine ho accennato che uno degli accorgimenti lunghi da imparare era quello di capire,dal colore della fiamma nel forno,lo stato del focolaio legando le informazioni visive dello stesso con quelle che ti dava il manometro di pressione della caldaia con il livello dell'acqua,sono tutte informazioni concatenate fra loro.Il livello ottico dell'acqua e della pressione sono a "prova di ferroviere",le hai davanti e sono inconstentabili a meno che non sei ubriaco e non vedi doppio,quello della fiamma.....provate a guardare la fiamma di uno che salda e poi mi dite cosa avete visto...... e se guardate a lungo mi direte le consegunze.

Sapendo che la boccaporta del forno deve stare aperta il meno possibile (con alcuni treni tu AM ti preparavi per le palate,il macchinista apriva la boccaporta,richiudeva nel tempo che ricaricavi la pala ,chiudeva per poi riaprire e così-via per un'infinità di palate)il guardare il fuoco era un accorgimento che si imparava con l'avanzare del tempo e con il progredire della conoscenza dei trucchi del mestiere.

Prima di tutto mai con la boccaporta spalancata e sempre con l'ausilio della pala messa a becco diagonale nella boccaporta ed utilizzata ad orietare l'aria che vi





entra come spegnifuoco momentaneo o frangifiamma.

Era il momento clou del tuo lavoro,dominare il fuoco.....carpirle il segreto del suo essere.....essere tu a decidere dove buttare, dove attizzare, dove spegnere se era necessario, come intervenire....decisioni istantanee.....ne andava della pressione......con i treni cosidetti in "prestazione"ossia al massimo del traino possibile scendere la pressione da 12 atm a 11,50 atm (voi direte:una bazzecola....balle), se a 12 atm stavi viaggiando, a seconda della linea, sui 25-27 kmh scendevi a 23-25 kmh e questo poteva ancora starci, si innestava un meccanismo diabolico.....la riduzione dei colpi di scappamento legato alla velocità-numero dei giri delle ruote motrici....diminuiva, come conseguenza, la resa del fuoco in forno. Calava come conseguenza ulteriore dinuovo la pressione, il vapore che la loc. prelevava era più carico di umidità di acqua in sospensione, occorreva tirare più acqua in caldaia pertanto ciucciavi altro vapore ed aumentava l'acqua fredda che entrava, di conseguenza altro calo di pressione.....era una catena di s.Antonio.Come si innescava questo meccanismo.....guardavi fuori a cercare di individuare la stazione più vicina e l'orario per vedere se fermavi.....era l'unica salvezza.....un respiro.....con i treni senza fermate intermedie.....erano sonori dolori...

11/01/2007 ora: 18:53:00 fermarklin

pausa caffè.....

.....ricordatevi del "tappo a fuoco" quasi tutti i giorni l'istruttore TV ci salutava ,con questa affermazione,entrando al mattino in aula ed uscendone alla sera.Cosa era ....era la sicurezza della caldaia.....era un cilindretto di 40 cm. ,all'interno cavo riempito con fusione di piombo, avvitato nel cielo del forno della locomotiva ed era l'estrema sicurezza per evitare l'esplosione della caldaia.

La mancanza d'acqua ,all'interno della stessa caldaia, faceva si che il fuoco presente ,nel forno, lambendo il cielo fondeva il piombo non più coperto dall'acqua ed il vapore entrava nel forno obbligandoti a buttare giù le griglie e spegnere immediatamente il fuoco. Un lavoraccio.

Credo che sappiate che l'ultima esplosione di caldaia di loc. è avvenuta alcuni anni fa ,in Germania, con un treno amatoriale causando la morte del pdm.Il tappo fusibile ,pare, fosse stato manomesso.

Tornando alla sostituzione delle griglie.

immaginatevi una loc. in pressione di conseguenza che razza i calore emana la boccaporta.....sul piano di griglie ci sono tranquillamente dai 1400° hai 1700° gradi, come apri la boccaporta.....la vampata può rosolarti i baffi (io li avevo già e diverse volte ho sentito puzza di peli bruciati).....dovevi intervenire all'interno con il gancio lungo per sistemare o sostituire la griglia danneggiata, lavoro che si faceva anche in corsa treno.......un godimento unico......avevi i guanti di corame "pelle" spessa e non erano sufficienti, ti inguantavi i guanti con cascame e stracci imbevuti d'acqua, agganciavi con il gancio da fuoco la griglia.....la passavi per la boccaporta e cercavi di infilarla nel suo sito.





prima di questa operazione avevi spostato il fuoco con lo spadone, arnese a forma di pinguino "gelato, intendo, per capirci 2 con un manico, asta di ferro di 3 metri, il più delle volte lo tiravi fuori un attimo prima che fondesse......immaginatevi la temperatura......di notte era uno spettacolo vedere l'asta incandescente roteare in cabina per poi adagiarsi sul portaganci del tender e prelevare il gancio lungo per effettuare l'operazione su detta.

A pensarci ora....sogghigno....non è che tutte le volte andava liscai,troppo facile,datao che la griglia era agganciata solo a pressione con la punta del gancio.....bastava un traballamento maldestro,un urto con la boccaporta,una dilatazione veloce del ferro e lei si sgancia.....provate ad spostare un peso di 3 kg su un'anasta lunga 3 m.....operazione sensazionale.....equilibris mo da circo più mangiafuoco.....il tutto con boccaporta aperta quel tanto che basta....le saune al confronto sono doccie gelate.Finita questa operazione,se il treno era in corsa tanto quanto prendevi aria fresca.....se eri fermo.....mi sono calato nel tender vestito, alcune volte, pur di rinfrescarmi alla svelta.

Legata alla gettata del fuoco era la pulizia conseguente del ceneratoio.

Una cosa è farlo in DL, in presenza delle fosse di ispezione e pulizia sottocassa, una cosa è farlo sul piazzale di una stazione o lungo la linea.

Aspiranti macchinisti-vaporieri-Marklinisti e non....infilatevi sotto una locomotiva a vapore fuori dei DL......guardate la foto di una loc. a vapore e domandatevi dove passo per infilarmi sotto ?la prova va bene anche per un locomotore TE o TD.

L'unico pertugio esiste fra macchina e tender o ti infili dalla parte anteriore e sgaiattoli a quattro mani fino in vicinanza del ceneratoio......li riesci ad alzarti in piedi e ti trovi con il viso a circa 70 cm. dalla bocca dello stesso, alle spalle hai un asse motore o nel caso delle 640 hai l'albero a gomito motore. Il socio ti passa la raschietta e tiri giù il carbone ardente......sui tuoi piedi, grazie agli scarponi antinfortunistici ed alcuni saltelli.....non arrostisci i piedi......prendono fuoco le traverse , sono di legno impregnato di creosoto......inalazioni gratis......ti rincorreranno per aver abbrustolito le traverse......per esigenze superiori di sicurezza sarai esentato da eventuali sanzioni.....riesci da sotto bianco come un fantasma impregnato d'olio......la gola, gli occhi, avete presenti i minatori di certi cortometraggi, stavano meglio......non era tutti i giorni così....per fortuna......ma quando capitava, erano dolori, in 13 anni di viaggi nel periodo del vapore, se non ricordo male , di gettare il fuoco mi è successo 4 volte, sempre per cause meccaniche delle locomotive.

Per chiudere con le griglie.....si giungeva a termine di ogni viaggio in Dl e si doveva stazionare la loc. ,o accesa o spenta, a seconda del servizio seguente.Il piano di griglie doveva sempre essere accorutamente coperto con le scorie spente per evitare l'infiltrazione d'aria fredda nel forno che era causa di "raffreddori" hai tiranti ed i tibi nel forno,il raffreddamento era causa di anormali dilatazioni che avrebbero causato perdite nelle parti non saldate.

.....per oggi basta...mi si annebbia la vista ....





11/01/2007 ora: 18:55:04 fermarklin	e le ideevado a mangiaredomani interrogo 🙂
11/01/2007 ora: 22:28:14 elpyt46	Stupendo!
12/01/2007 ora: 08:42:02 fermarklin	Son in linea con il I° canalein trepidante attesa degli eventinon fumo più,se fumassiuna sigaretta dietro l'altraaltri tempifacevo concorrenza alla "sciunfetta" denominazione Piemontese della "Caffettiera" meglio conosciuta come locomotiva a vapore.

13/01/2007 fermarklin

.....erano sonori dolori, con queste parole ho su anzidetto che certe situazioni di lavoro ora: 10:54:20 che si creavano erano una sferzata pesante all'organismo.

> Mi ricorda il motto che era scritto nelle camerate "custa lon cà custa ,rivuma ad Austa ",un misto di Piemontese-Aostano, "costi quello che costi, arriviamo ad Aosta".

> Se vi leggete le prime pagine di GIPO ,leggerete che sul nostro capo pendeva la forca del miragggio di essere assunti nelle FS dopo i tre anni di ferma, previo il benestare del null'aosta per ottimo servizio prestato e senza inconvenienti. Ecco il perchè del motto.

> Tutte le anomalie si riperquotevano sul buon esito finale, vi ricordo che su 60 entrati dopo 40 mesi siamo passati alle FS in40,degli altri ,alcuni arrivarono dopo un anno (12)ripercussioni per inconvenienti, 4 entrarono nelle FS come operai e 4 cambiarono mestiere.

Va da se che la selezione "naturale"fu efficacie.

Il fattore "culo", letto nel senso della fortuna, ebbe anche lui una forte valenza.Il fattore.....mi sono fatto un "culo" ,come tutti intendiamo nel campo del lavoro,traspare, spero,dal mio scritto.

"campa dinta"....butta dentro,ho già affermato in precedenza,frase tipica del macchinista ormai conoscitore del mezzo.....tu buttavi dentro ignaro (primi viaggi).....dopo parecchio tempo ho capito perchè lui mi suggeriva,io si buttavo dentro, dove pensavo dovesse andare.....balle.....non era li che andava......

Dovete sapere che un macchinista, data l'esperienza maturata, capiva già dal colore del fumo che usciva dal camino, quando era ora di impalare e dove buttare il carbone sulle griglie. Finezze di mestiere....si imparavano con l'osservazione e con l'udito.......

Devo sospendere, riprenderò sperando di non perdere il filo del discorso che volevo fare.





13/01/2007 Stupendi racconti Gipo, veramente emoziananti ed avvincenti.

ora: 11:50:49 Ciao Nicola.

Callioni Nicola

13/01/2007 Grazie Nicola.

ora: 16:33:41

fermarklin ......eravamo rimasti ,al fumaiolo della locomotiva.

Perchè dall'udito, con il variare della densità del fumo in uscita dallo scappamento, varia minimamente ma percettibile con l'esperienza, anche il suono (rombo-misto a sibilo-colpo di scappamento) che si genera dal fumaiolo. Più si carica il forno, più è denso il fumo in uscita più è cupo il colpo di scappamento. Tale variazione si sentiva anche quando per abbasamento di pressione in caldaia e di conseguenza vapore più umido che lavorava nei cilindri, scarico più pesante, suono cupo di scappamento. Erano sintomi normali durante la condotta della locomotiva.

Di norma i macchinisti non si curavano di guardare l'indicazione dei manometri di pressione della caldaia, si fidavano dell'udito, ultimo razio era il visivo.....l'orologio (inteso come manometro, essendo l'indicazione 12 atm proprio sul verticale ed evidenziato in rosso)poteva anche non funzionare, raramente, era pratica l'udito dello scappamento....senti come canta....si usava dire ,affrontando le salite od i pezzi di linea particolarmente aclivi. Se non avevi pressione, la locomotiva, era come una tromba sfiatata. Si allungava la leva ,per avere maggiore introduzione, mantenevi a mala pena la velocità per arrivare in uba stazione per non fermarti in linea e bloccare tutto il traffico....arrivavi .....si diceva " a pancia a terra"....arrivavi si.....i C.S. stagionati lo capivano anche loro....colpi lunghi e sfiatati della macchina erano un segno inequivocabile......vedevi accorrere il manovratore di servizio e la domanda era sempre una sola "maestro andiamo a ricovero ?" nel gergo ferroviario vuole dire fermarsi in un binario e stazionare quel tanto che basta per una manovra od una precedenza od un incrocio, erano condizioni che ti salvavano le cattive condizioni in cui era posta la locomotiva, come pressione in caldaia e ti giustificavano i minuti di fermata straordinaria.

Tirare su una locomotiva svaporata e senza acqua in caldaia erano necessari normalmente 15/20' di fermata straordinaria.Con i viaggiatori era una cosa mostruosa.....venivi ,come minimo,impallinato.Con i merci,capitava normalmente con i merci diretti,ti salvavi registrando una manovra straordinaria.....e poi speravi che andasse tuuto liscio.....ossia non si sapesse.

Nel periodo del Genio andava avanti ed indietro ,in valle d'Aosta fra le stazioni di Montjove e Chatillon ,una banda musicale locale in occasione della festa patronale,pertanto una volta all'anno.

Sarà che dovevano provare insieme......frequentemente lungo la settimana con il treno viaggiatori 1181 da Chivasso ad Aosta si giustificavano dai 3 ai 5 minuti per salita e discesa "banda musicale".....stranamente nei treni discendenti (nel senso opposto la linea è in discesa),i treni non hanno mai subito ritardi......l'arcano non è ancora stato svelato.





Perchè dal fumo,dovete sapere che anche il tiraggio forzato ha le sue caratteristiche,ossia essendo la corrente in uscita molto veloce non da il tempo al fumo di miscelarsi con l'aria di scarico e si verifca quanto segue alla bocca del camino.

Non è difficile immaginare la caldaia come un cono con base il focolaio, pertanto le linee bisettrici che traccia l'aria vanno dirette alla sommità del cono, inizzieranno ad inannellarsi dopo l'uscita da esso, questo fa si che se tutta la base " piano di griglie" è coperta da uno strato omogeneo di carbone in conbustione si avrà all'uscita del fumaiolo un fomo omogeneo.

Se invece esiste sul" piano di griglia" una zona dove il carbone manca o è troppo (non brucia)dal camino si vede uscire una colonna di fumo monaca su qualche lato.Per capirci, avete presente la luna piena e poi i quarti.....stesso paragone facevano a noi per imparare stesso esempio vi porto.

Scarsità di fumo nero:ottima combustione

Fumo bianco a sinistra:manca carbone sul fianco sinistro

Fumo bianco a destra: idem per il fianco destro

Fumo nero posteriore: manca carbone sotto la boccaporta

Fumo nero anteriore:manca carbone sotto il voltino o piastra tubolare.

Altrochè tranvieri o locomotive TE e TD, schiacci o tiri la maniglia....oggi neanche più quello..... e vai. 99

Questi accorgimenti arrivavi da impararli dopo anni di operatività ed innanzi tutto di attenzione e presnnza attiva alle mansioni ed operazioni che eseguivi.

Tutte le locomotive a vapore,nessuna esclusa ,erano soggette a quanto detto sopra. Tutte erano studiate rispettando vincoli dettati dal lavoro che dovevano eseguire ed innanzi tutto in sicurezza e poi in economia di esercizio. Niente andava sprecato. Se sbagliavo qualche operazione nel curare il fuoco .... erano sempre problemi.

I treni che non ti davano molti pensieri erano i merci raccoglitori che pertanto in tutte le stazioni si fermavano ed i treni viaggiatori accelerati od omnibus, con le varie fermate avevi sempre il tempo di sollevarti e respirare. Alle prime armi erano già difficoltosi anche questi se il peso del treno era al massimo della prestazione della locomotiva.





Due treni merci, nel periodo del Genio erano l'ossessione di tutti, erano il 5327 e 5329 su Aosta ed un treno diretto viaggiatori, il 253.

I merci partivano da Chivasso uno alle 2,20 per giugere ad Aosta alle 7,00 l'altro partiva alle 2,37 per giungere ad Aosta alle 7,35 .Il viaggiatori partiva alle 9,20 per arrivare alle 11,20.

Se guardate l'arario dei merci direte: 5 ore per 100 km.....treno lumaca......provare per credere.....ancora ora è come se ci fossi sopra alla 640 060 od alla 072.....li indaffarato sul da farsi.

Il 5327 era un treno completo di 680 T. di cemento per la costruenda diga di Valpelline, sopra Aosta.

Tutte le notti due macchine 640 e relative bestemmie.........



13/01/2007

......normalmente 20 carri per il peso di 660/670 T. più il carro bagagliaio Du per il ora: 18:40:10 "baule" viaggiante.

fermarklin

La prestazione per due loc. alla più bassa categoria di velocità (10 kmh)era 680 T.....era al topo del traino. Osservare e tenere a mente. velocità di impostazione di orario.....10 kmh....va da se che si intende come velocità media in alcune tratte dove la niea è più aclive.....pertanto in alcuni posti si può anche andare più forte ma anche più piano....sotto i 10 all'ora ? direte voi....ebbene sì,nella stazione di Caluso che è posta al termine dell tratta aclive che inizia dalla stazione di Chivasso,pertanto appena partiti e termina circa 2 km dopo il suo asse viagiatori, quando andava a ginfie vele si tranditava sui 11-12 kmh.....quando si zoppicava 4-5-6 kmh....l'importante era non fermarsi e non chiudere il regolatore di pressione o presa vapore per la marcia del treno.

Come ,direte ....inizia la discesa e la locomotiva la fai tirare....non è proprio così. Arriviamoci per gradi.

Il peggio delle locomotive veniva fuori quando con un treno carico non riuscivi in tempo a scaldare per bene il forno e partivi pertanto si al massimo di aqcua e pressione.....fatti pochi giri di ruota,partendo in salita da Chivasso,la loc. normalmente slittava (in tutti gli scali merci era normale causa rotaie unte per gocciolamenti vari)questo faceva si che tutto il tuo fuoco di partenza venisse rivoltato e le infiltrazioni di aria fredda ti compromettevano, già appena partito, la condotta del fuoco

Ti aspettavano 18 km di salita continua con il solo falsopiano di due stazioni, Montanaro e Rodallo. Le prime volte (viaggi) è sempre stata un'avventura arrivare a Caluso e vi spiego il perchè si entrava in discesa con il regolatore alzato, avendo però l'accortezza (il macchinista ) di portare la leva di distribuzione del vapore ai cilindri nella posizione di neutro ,ossia 0 introduzione.

Il motivo era dettato dal fatto che normalmente si transitava alle velocità anzidette però con le condizioni della caldaia in uno stato pietoso.





Livello acqua:ti vedo....non ti vedo,ossia si vedeva l'acqua nel canotto del livello ottico come una polla sfiorante la base del medesimo e pertanto tenevi il fiato sospeso con la paura che il tappo di sicurezza saltasse.Il regolatore alzato faceva si che per effetto di trascinamento ,l'acqua si spostasse sul cielo del forno e continuava a coprire il tappo stesso evitandone la fusione.

Sei dei miei colleghi sono incappati in tale inconveniente a Caluso e sempre con questi treni notturni. Ci hanno rimesso un anno.

La pressione,per parte sua era scesa a 5 atm se non a 4 o 4,5,la pompa dell'aria iniziava a non mantenere più l'aria in condotta dei freni.....iniziavano i primi segnali di contatto delle zoccole dei freni con i cerchioni,fortunatamente la seconda parte della stazione era in piano ......speriamo di arrivare alla discesa,passavi la galleria......sospirone....,diversi non hanno visto la fine della galleria per l'inopinabile frenatura del treno causa bassa pressione d'aria in condotta.

Fortunatamente la galleria è corta......la fermata che ne seguiva era sempre con ansia in gola di fare alla svelta per uscirne fuori.....normalmente il "baule" scendeva dal bagagliaio.....usciva a piedi dalla galleria e là..... aspettava il treno.

Immaginatevi un treno che transiti oggi in qualunque stazione sui 4-7 kmh.....si sale su tranquilamente e senza problemi. Aqueste velocità era normale scendere .....abbeverarsi e risalire.....non si abbassava neanche il regolatore.

Era altresì pratica comune salire sul tender e spostare"tirare" avanti il carbone per coprire il vuoto che si era creato ,usandolo per la tratta precedente.

Abbiamo detto 20 carri.....per farvi un idea erano simili a quelli del carro 4657 della Marklin (cataloghi anni 70), pertanto giunti ad Aosta ,il treno veniva spinto sotto l'apparato di partenza della funivia che previo aggancio automatico di ogni fusto lo avrebbe poi portato direttamente al cantiere della diga.Le loc. andavano in Dl per le accessorie e pulizia più giratura per rientrare a Chivasso con i carri di contenitori vuoti al pomeriggio.

Nel proseguimento del viaggio, si rotolava....essendo discesa e poi pianeggiante fino alla stazione di Ivrea.

Si era intorno alle 3 del mattino, rifornitura dell'acqua, giro del biellismo per riscontrare eventuali riscaldi, dopo circa 15-20' si ripartiva. Il rimanente tragitto che è di 70 km in continua ascesa......dolce....per farsi poi dura nel tratto dell Monjovetta (chi va in valle d'Aosta sa dovè) era con una sola fermata per fare acqua ed incroci, nella stazione di Chatillon, ed era di circa 40'.

Vi garantisco....un incubo ogni notte.

Eravamo tutti giovani e vi posso garantire che non vi era nonnismo che teneva.In caserma il rispetto dovuto al grado c'era....come uscuvi da lì ed salivi sulla





locomotiva....era un'altra cosa. Tutti erano coscienti e consapevoli che quella era la strada che avevamo scelto NOI ed a tutti i costi dovevamo percorrerla ed uscirne tutti

Era come un patto non scritto che però tutti conoscevano e di conseguenza si comportavano.

Con questi treni in particolare, massacranti come lavoro fisico, era un cambio al lavoro di pala che non era necessario implorare, arrivavi allo sfinimento fisico nel vero senso della parola.

Avevi gia fatto dalla mezzanotte fino alle tre e le ore notturne iniziavano a pesare. Avevi già impalato a dire poco 20 quintali di carbone senza contare le salite e discese dalla loc. per la lubrificazione. Ti eri già spostato il carbone sul tender e ti si presentavano ancora 5 ore, come minimo, di lavoro all'estremo delle tue forze.

L'unione fa la forza.nella stazione di ,con questo treno,normalmente avveniva l'intercalazione della locomotiva di doppia trazione perchè i ponti dela linea non permettevano la doppia trazione avantia al treno. Era un conciliabolo tra i due macchinisti e i due a.m..Non che andassero davanti i più fessi,andavano davanti quelli che si sentivano più preparati e più pratici.

Chi era davanti, oltre alle grane della conduzione della caldai hanno anche la grana della guida del treno. Quello intercalato, sotto certi aspetti, era a chioccia di quello davanti che tramite fischi segnalava le variazioni di apporto al traino e di circolazione.

La tratta da Ivrea a Chatillon era percorsa in circa due ore e buttavi dentro dai 60 -70 quintali di carbone,era una tratta a tutta pressione,dopo quello che ho detto prima credo che capite cosa vuol dire.L'acqua non doveva mai scendere sotto il mezzo livello perchè dovevi arrivare ad affrontare la salita di Montyove con la locomotiva la massimo perchè si rischiava di non arrivare a Chatillon......

13/01/2007 fermarklin

.....il promo grosso problema era subito dopo la stazione di Ivrea. Dopo la ora: 22:31:55 partenza si oltrepassano gli scambi di uscita ed inizia una salita da 11 x mille che termina dopo 1600 metri ed impegna le locomotive al massimo della prestazione, fatti 800 metri, attraversato il ponte sulla Dora Baltea, si ntra nella galleria di Ivrea, 1200 m.,.

> Galleria più salita da fare entrambe con la boccaporta chiusa per evitare di gasare il personale della locomotiva intercalata. Ossia sotto

la galleria non si impalava e tanto meno si doveva toccare il fuoco.Pertanto particolare cura dello stesso prima di partire ed eventuale ultime palate prima di attraversare il ponte sulla Dora.

Vi è anche un altra motivazione per la quale in galleria non bisognava aprire la boccaporta:il ritorno di fiamma del focolaio. A regolatore aperto, ossia locomotiva in lavoro ed soto sforzo, la depressione che creava il colpo di scappamento era sufficiente, come tiraggio, ad evitare il ritorno di fiamma in cabina. Se il regolatore era chiuso.....inenarrabile,il colpo di pressione causato dalla galleria faceva si che le





fiamme, anche a boccaporta chiusa, lambissero, attraverso le varie feritoie della boccaporta, le leve di comando sia del macchinista che dell'a.m..

Imboccato il ponte....passato....si infila la galleria.....una esperienza ,la prima volta, allucinante...... fatti pochi metri ti trovi la cabina piena di fumo e di vapore.....a malapena riesci ad orientarti.....velocità sui 15-17 kmh......prendi gli stracci tenuti a bagno nell'acqua fresca per il caso e ti tamponi la bocca ed il naso.....gli occhi lacrimano.....cerchi di non respirare.....respiri.....peggio....sudore misto ad uminità ti si appiccica da tutte le parti del corpo.....la velocità scende.....14 kmh....speriamo la locomotiva non slitti.....inutile sporgersi .....la gola brucia.....alzi la predella di passaggio tra loc e tender per fare rientrare una boccta d'aria fresca....sollievo...velocità sui 9 kmh....percepisi in cabina solo ombre....vai tranquillo per la caldaia perchè sai che ha l'autonomia sufficiente sempre che non slitti......velocità sui 6-7 kmh.....percepisci un leggero variare della tonalità dei colpi di scappamento, leggerissimo......è quello che aspettavi......è il segnale che mancano 150 metri alla fine della galleria, la linea da quel punto è più favorevole....pochi attimi, eterni, siamo fuori....il culmine della salita in galleria è un punto delicato per le infiltrazioni d'acqua, normalmente la locomotiva slitta in quel punto.....e puntualmente slitta.....il macchinista si era già preparato sulla leva del lanciasabbia.....dai sabbia.....normalmente prende subito ,se avevi verificato il funzionamento del dispositivo ed il livello della sabbia....e vai...dopo un attimo si è fuori della galleria.....si respira.....non ci pensi più di tanto,il primo pensiero è impalare perchè ti trovi la locomotiva sui 9-10 kgcmq di pressione e quasi senza acqua in caldaia. Sai che hai 7 km di pianura e devi sfruttarla al massimo. Dopo Quincinetto attacca il 13 x mille, il massimo per il peso che hai al culo.

Sotto la galleria sono passati 12-13 interminabili minuti....quando va tutto bene.

Giù di pala e di gancio, aggiusti il carbone, lo spandi perchè si attizzi omogeneamente e renda di più. Il gancio corto diventa incandescente, con una solo mano lo rigiri sul suo trespolo.

Chiusa la boccaporta .....tiri acqua......bagni il carbone per evitare la polvere ed il palchetto dove posi i piedi.....ramazzi....

mai tirare acqua prima di aprire la boccaporta.....un'occhiata sui manometri....va su....acqua.....palatina.....va su ,acqua.....frantumare il carbone troppo grosso con il piccozzino...si impala.....ramazzza.....acqua....velocità sui 25-27 kmh.....ancora pochi minuti ed inizia la

salita......pala,acqua,scopa.....pala,acqua,scopa.....pala,acqua,scopa.....percepisi sotto i piedi il variare della pendenza della linea dal variare del piano di calpestio e contemporaneamente senti i colpi di scappamento aumentare di intensità......allungo di un punto di leva,si stava viaggiando con introduzione sui 10 kgmcmq e tre punti di leva.....allunghiamo a quattro ......la velocità comincia a calare e vedi il manometro della pressione dei cilindri distibutori che si allinea con quella in caldaia,12 kgcmq.Più di quello non puoi sparare è il massimo che la locomotiva sviluppa.....la velocità inizia a sendere e si assesta sui 8-9 kmh....si avanza in queste condizioni fin a superare la stazione di Donnaz tirando un sospiro (sollievo)nei brevi tratti pianeggianti delle stazioni di Borgofranco,quincinetto,Pont S.Martin,Donnas,Hone Bard.Entri nella galleria di Hone e si ripete la tortura di quella di Ivrea,fortuna vuole





che è più corta di 300 metri.

Ne esci,si entra e transita ad Hone sui 7-8 kmh,.....pianura fino a Verres......allè vai con il fuoco,acqua,scopa a perdifiato....si dve tirare su la pressione e l'acqua in caldaia per affrontare la Monyovetta ed essere a Chatillo in orario,vi è l'incrocio con l'AT 620 che è il primo treno scendente da Aosta ed è un diretto.Tolleranza 5 minuti.Era la bestia nera.

Non potevi permetterti di "piccionare", era il gergo con cui si individuava una defajance di servizio nella conduzione del fuoco.

Finivi in tabella....."piccioni".....ancora oggi esiste una curva detta di "Sammartinaro", dopo la galleria di Chambave, dove il macchinista con tale nome si impiantò con il treno e ne ripartì solo dopo circa 30', bloccando tutta la linea.

Pertanto era buon segno se si riusciva a transitare nella stazione di Montyovet con la macchina al massimo "soffio delle valvole di sicurezza",era rarissimo,voleva dire poter affrontare il tratto peggiore con ottime possibilità di uscirne scenza affanno.

Il problema,oltre la salita ,erano le cinque gallerie esistenti,tutte con infiltrazioni d'acqua ed linea tutta in curve soppraelevate,le peggiori per poter garantire una adeguata ripartizione die carichi sulle ruote motrici per una buona aderenza.

In tante volte che sono passato in quell tratto ,non me ne ricordo uno di essere passato senza slittare con le relative conseguenze di conduzione della caldaia.

Chatillon,incrocio,acqua ....quando tutto era regolare.....e dolori....nel gergo si diceva "il fuoco è stanco",ossia dopo circa 4 ore di fuoco era naturale che sotto il piano del fuoco si formassere le scorie....quelle non fusibili,non la cenere.....queste si incollavano alle griglie e non passav più l'aria della combustione,era giocoforza levarle.....se non tutte almeno una parte per poter arrivare ad Aosta.

Gente,un lavoraccio.....forno caldissimi.....bisognava infilare lo spadone nel forno e facendolo,con sforzo,scorrere sulle griglie,rompere il piano di scorie per poi spostarle su un lato ed espellerle con la pala da fuoco.Caronte,faceva forse un lavoro più leggero e meno caldo.

Vi ho accennato alla caduta delle griglie e le conseguenze che creano,questo è uno dei casi nella quale se non si operava con senno e ponderatezza,altro motto ferroviario,creavi il danno.

Intorno alle 6,20 si ripartiva per Aosta, altri 20-25 quintali di carbone ed era arrivato......macchina con fuoco stanco, camera fumo piena, tiraggio scadente.....ti trovavi a fare gli ultimi 25 Km in condizioni pietose, per entrambi, fatica fisica......condizioni generali pietose, si affrontavano questi km come un calvario.....un miraggio....il curvone di arrivo di Aosta è stata una salita insuperabile per tanti......tanti non ce la facevano più con la pressione e con tanto di segnale di protezione di Aosta aperto .....si piantavano lì.....era normale.

Transitando a Quart, si buttava un biglietto al D.M. sul quale si diceva: avvisa

Aosta, sono basso di pressione.....era tacito.....Aosta teneva prontae disinpegnata la locomotiva di manovra e come vedeva il treno in dirittura con il C.T. che





sendeva...prontamente la inviava a trainare il treno in stazione.

Giunti, si ricoverava il materiale, vedi inizio, si entrava in DL, rifornitura, pulizie varie.....normalmente si scendeva dalla locomotiva intorno alle 8,30-9,00.....doccia:

Una volta,dato la crisi,in pieno inverno.....ho fatto la doccia gelata,causa guasto del boyler....non me ne sono neanche accorto.

Colazione.....e a nanna....normalmente il giro si concludeva con il rientro il giorno dopo con il 5330 in partenza da Aosta alle 5,30.....bene,normalmente dormivamo come ghiri fino a quando non ci venivano a buttare giù dal letto......

13/01/2007 ora: 23:20:03 fermarklin

.....per effettuare il treno di rientro.

Stesso periglio era per il treno 5329.

Il diretto viaggiatori aveva in sovrappiù il pensiero del riscaldo degli organi di rotolamento, velocità più potenza erano un'accoppiata formidabile per la messa fuori uso delle bronzine e dei cuscinetti di rotolamento. Al minimo sentore di riscaldo,appena-appena percettibile....giù subito olio minerale tipo B,era denso come il catrame, era un toccsana in attesa di verificare la causa del riscaldo.

HO voluto cercare di farvi parte ,immedesimandomi e rApportandoVI il più verosimilmente possibile ,il viaggio con un treno su per la valle d'Aosta,la linea scuola per ecellenza, sulla quale si sono formati a migliaia i macchinisti delle FS.

Per scrivere queste parole ho impiegato il tempo (quasi)che si impiegava in quegli anni ad effettuare un merci da Chivasso ad Aosta.....sicuramente mi è costata meno fatica.....sono molto soddisfatto.....era tantissimo tempo che cercavo una motivazione per buttare giù due righe cercando di rappresentare il lavoro sulla locomotiva a vapore, spero di esserci riuscito.

13/01/2007 ora: 23:22:27 fermarklin

Dimenticanza: la stazione dove si intercalavno le locomotive era Ivrea, mi è rimasta nella tastiera.

13/01/2007 ora: 23:37:24 fermarklin

Ho riletto....alcuni errori di battuta.....rompono il patos,scusatemi.

14/01/2007 ora: 12:44:30 er plasticaro

Vai avanti, dai. Troppo bello. Lascia perdere gli errori ...

ciao

dario er plasticaro

15/01/2007

Questo racconto con i fumi lo trovo veramente allucinante!





ora: 11:57:01 parispalermo

Non lo mai letto ne sentito da nessuna parte...

Spero davvero che ci prepari qualche "compilazione" magari in un formato più addattato a stampare (pdf per esempio) così da poter rileggerli tranquilamente! Sai che alcuni le leggo a mia figlia!

15/01/2007 ora: 12:51:52 fermarklin Dario e Stéphane .....non pensavo di essere compreso o sufficientemente chiaro,Le vostre parole mi toccano profondamente .....grazie.

Datemi il tempo di riordinare le idee..... di trovare di nuovo il patos......e continuo.....grazie . ••

15/01/2007 ora: 21:56:50 fermarklin Per chi è interssato, ed ha seguito lo sviluppo delle fasi di prova di locomotiva Marklin senza anelli di aderenza......continuo e aggiorno.

Segnalo subito una curiosità da palato fino.Liberi di non crederci,io ho avuto questa sensazione e ve ne faccio partecipi.

Fino all'altro ieri vi era solo la 485 BL (36852), scambio assi con 36850 (185 DB), ora si è aggiunta anche la 36851, scambio assi con 36847 (ER 20)).

Cosa è che mi ha spinto a cannabalizzare una seconda locomotiva.....la lucidità del piano di rotolamento delle ruote della prima locomotiva modificata.

Chiunque prende in mano una locomotiva modello che abbia percorso parecchi metri (nel mio caso quattro giri di una delle tre linee ed è subito un kilometro ed osserva il piano di rotolamento delle ruote, per bene che vada, le trova grigie di morchia se non proprio con una patina a forma di anello di aderenza, a volte tanto verosimile che sul momento uno può anche non accorgersi dell'anormalità.

Ebbene ,sulla 485 la sorpresa,oltre ad essere molto soddisfatto del risultato ,attualmente traina un treno di materiale "TALGO" formato da 7 pezzi, senza alcun problemi se non alcune slittate (in corsa) nei tratti più acclivi delle linee che percorre,la bella novità delle ruote che anzichè sporcarsi .....si mantengono perfettamente pulite.

Io non so voi, forse l'ho già detto, il dover sostituire gli anelli di aderenza, mi rompe tantissimo. Niente di peggio vì il dover intervenire su una locomotiva quando ti stai gustando una sfilata di 10-15 carri e te la vedi che inizia a dondolare (se non svia sul primo scambio che incontra) perchè ha appena perso l'anello di aderenza.

Se dopo la cosa è ancora maggiormente complicata, dal rimontaggio del medesimo, perchè la locomotiva è una della serie 36000 o peggio ancora una locomotiva carenate che ti obbliga a smontarla.....mi monta su un fumo .....che il più delle volte mollo lì tutto e cambio attrattiva.

Se vado nella logica delle sorelle maggiori che con lo slittare degli assi si arrivava alla lappazione dei piani di rotolamento.....ho pensato.....con il poco peso che





hanno ,però sufficiente a trainare un treno, vuole dire che un minimo di attrito aderente lo hanno anche loro esufficiente a mantenere pulito il piano di rotolamento ed aggiunto, vuoi vedere che a lungo andare mi puliscono anche il fungo della rotaia?.....datemi subito dell'illuso e non ne parlo più.

Spiegata la motivazione.....ho provveduto ,l'altroieri,a modificare la sua sorella 482 FFS .

Ho quindi formato un convoglio di 8 carri a tasca (caguroo)ed ora sono due i convogli che circolano con locomotive senza anelli di aderenza.

Sono soddisfattissimo,non ho il pensiero e pertanto neanche il problema di dover fermare questi due treni (pesanti) per gli inconvenienti causati dagli anelli di aderenza.

So che vi sembrerò fissato.....sicuramente lo sono.....però vedere girare i treni..... se sei solo e succede, ci passi anche su.....immaginatevi di essere li in compagnia di amici od appassionati e spendi parole calorose su un treno che sta girando.....proprio sul più bello......questo inizia a caracollare e poi svia.....qualche santo, anche involontariamente ,lo salutate.

Bene, io con questa soluzione, almeno questo problema non l'ho più.



16/01/2007
ora: 18:06:26
parispalermo

Ma senza i anelli certe ruote non toccano il binario?

16/01/2007 ora: 18:36:36 fermarklin Toccano-toccano, sono ruote senza la scanelatura dell'anello.

quelle che io chiamo economiche e sono serie 36000 hanno due assi con una rota ognuno con l'anello e due assi senza anello di aderenza però anche essi motori.

Invertendoli fai una locomotiva con 4 assi con anelli e una con 4 assi senza anelli.

16/01/2007 ora: 19:11:28 parispalermo Per la presa di corrente realizzi anche qualche modifiche per evitare i problemi causati con la smorchia ?

Per esempio, mi stupisco che nei tender non ci sia la presa di corrente su uno o piu carrelli ??? avvolta per certe loco a vapore solo un bissel avanti con 2 ruotine prendono il corrente... troppo giusto secondo me.

16/01/2007 ora: 20:47:27 fermarklin Per le locomotive Marklin non sussistono problemi per la presa corrente tramite il pattino(alimentazione o filo rosso) si può dire che è autopulente.

Il problema, come traspare dalle tue parole, ed è reale.....normalmente si ha con il ritorno, ossia la massa (filo marrone).

Con l'avvento della corrente alternata a sinusoidi quadre, atta a comandare le





locomotive digitalizzate,il problema della massa si è evidenziato. Sempre più si hanno rotaie sporche di morchia per effetto del campo magnetico che attrae le particelle pulverolenti (vedi classico problema dei trenini in corrente continua) che ppoi di conseguenza si appiccica alle ruote dei veicoli e delle locomotive.

Nei veicoli porta ad un ispesimento sul piano di scorrimento delle ruote che a lungo andare crea lo svio del veicolo.

Sulle locomotive si ha la cattiva captazione della massa per il ritorno della corrente di trazione al trasformatore.

Ho già provato ad aumentare i contatti di massa ,componendo dei treni di convogli fissi e saldando poi un filo di massa unificante il convoglio .Il risultato è stato ottimo,però vanificato dal fatto che si creano problemi sulla composizione e composizione del convoglio e pertanto ho desistito.

18/01/2007 ora: 16:50:51 fermarklin Un primo piano della 3035 digitale....mi piace e la inserisco.



18/01/2007 ora: 20:58:17 fermarklin Credo di non dire una novita a chi ha acquistato una locomotiva della serie economica 36000 ecc.,dicendo che ve ne sono alcune che hanno uno spiccato senso dello svio in particolare modo sugli scambi dei binari tipo M ed anche sui K con raggio 360°.

Questa anomalia si manifesta in particolare modo quando la locomotiva circola a marcia indietro ed ha forte velocità.

Tra tutte quelle che ho in possesso, avevo la 482 svizzera che spiccava per la non tenuta sugli scambi, gira e rigira, smonta ......rimonta......sempre senza riuscire a capire la causa dello svio della locomotiva.

Ora credo di avere trovato la causa e ve la segnalo: se una vostra locomotiva di questa serie svia a marcia indietro frequentemente, apritela ed osservate sul carrello posteriore la posizione del cavetto MARRONE (cavo di massa) se è correttamente inserito nella traccia portacavo e se la piegatura del cavetto non interferisce con il





fianco del carrello stesso.

Essendo un filo marrone unifilare alquanto rigido, se va ad interferire con lo scorrimento del carrello ne evita la completa rotazione e pertanto è causa di svio.

Sulla mia 482 ho piegato leggermente il cavetto e l'inconveniente si è risolto. ""

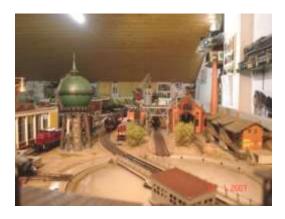


19/01/2007 ora: 16:26:51 fermarklin

Non ho scoperto l'acqua santa......ho visto foto fatte dal piano del ferro,mi sono piaciute.....provo anche io,a voi i risultati.



19/01/2007 ora: 16:29:50 fermarklin









19/01/2007

ora: 16:50:38 parispalermo

Molto bello... molti plastici sono Vollmer?

19/01/2007 ora: 17:17:43 Roberto Che dire Egidio. Per me non sei solo una fonte di informazioni ma anche dell' entusiasmo che ritrovo leggendoti. Purtroppo, io sono ancora alle prese con il classico " monta e smonta" sul pavimento della sala con tutti i limiti del caso. Complimenti anche per le immagini.

19/01/2007 ora: 17:25:05 er plasticaro Gipo ,ti dice niente?



altre info sul sito:

http://mywebpages.comcast.net/settebello/more550.html

ciao

Dario er plasticaro

19/01/2007 ora: 17:25:31 fermarklin Stephan, direi che è quasi tutto Volmer.

Roberto,non disperare,nelle mie pagine ho scritto cosa ho dovuto superare abitanto in un condominio.

Vi saluto con questa che segue.







.....devo interompere.....

19/01/2007 ora: 20:16:25

Molto interessente la tua descrizione sulle cerchiature di aderenza, in aggiunta ti volevo chiedere come ti comporti e quali metodi adotti per mantenere pulite le Callioni Nicola ruote dei carri merci o carrozze.

> Visto che io l'unico sistema che ho trovato è la pulizia con gomma abrasiva. P.S stupende immagini!!!!

Grazie, ciao Nicola.

19/01/2007 ora: 21:33:19 fermarklin

Nicola, per mantenere pulite le ruote anche io adotto il tuo sistema, ora confido nel carro pulizia rotaie.

Periodicamente, con tanta buona volantà, passo sulle medesime, strofinando energicamente, degli strofinacci di cotone tipo la tela dei jeans leggermente inbevuta di petrolio.E' molto efficacie.

Dario, mi fai andare con la mente al 1964 quando ero al corso da A.M. e la presenza di tali macchine era quotidiana.

Quella in fotografia è una 550 e le prime sono state costruite 100 anni fa.Un secolo. Solo ieri.....sembra per certi aspetti.

Sulla Torino-Bra-Ceva-Savona erano una presenza quotidiana. Erano relegate al servizio merci causa la scarsa velocità massima.

Queste locomotive sono state la prima evoluzione del trasporto su rotaia.Locomtive costruite appositamente per affrontare le linee di valico dove le acclività rendevano il lavoro del personale di macchina molto gravoso ed allo stesso tempo poter trainare dei convogli più pesanti.

Dato che vado a memoria, posso sbagliarmi, i primi esperimenti e viaggi pratici furono svolti in Valtellina visti i buoni risultati si elettrificarono il valico dei Giovi e quello del Freius dove furono impiegate e contribuirono pertanto al traino di convogli.

Nel 1964 erano al tramonto, anche a causa della trasformazione in C.C. dei vari tronchi di linee prima in esercitate in C.A.

In DL a torino erano già accantonate con le locomotive a vapore in attesa delle fiamma ossidrica.

Una è conservata nel museo di Pietrarsa, una è a Milano al museo della Tecnica.

Io ho viaggiato personalmente sulle sorelle maggiori che erano lo sviluppo tecnico delle 550 ossia le 554 che avrebbero continuato a viaggiare fino al 1976 anno in cui tutta la TE fu trasformata in C.C.





>Una battuta: l'unica differenza fra lcomotive in C.A. e locomotive a vapore......quasi nessuna,tutte e due avevano le bielle (e che bielle),tutte e due avevi da guardarti una caldaia (su queste era per il riscaldamento a vapore dei treni)......almeno quando viaggiavi non avevi l'assillo della caldaia.

19/01/2007 ora: 21:35:31 fermarklin



19/01/2007 ora: 21:38:24 fermarklin

Il bello della serie 36000.....levi una vite e cambi carrozzeria ed ecco a voi la 182 in testa al "Talgò".....e senza cerchiature di aderenza.

20/01/2007 ora: 09:03:33 fermarklin



Con questa vi auguro un buon fine settimana. \*\*



20/01/2007 ora: 09:40:04 GRrzie Gipo per la risposta.

Auguro anche a te un buon fine settimana.

Callioni Nicola Ciao Nicola.

22/01/2007 ora: 11:36:22

fermarklin ha scritto:





## parispalermo



Con questa vi auguro un buon fine settimana.

## Ciao Gipo,

mi potresti parlare dei numeri che vedo sulla foto, sono quelli Marklin? ti aiutano a gestire i scambi? sono di metallo?

22/01/2007 ora: 13:24:13 fermarklin	Sono i numeri della Marklin e sono ottimi per indicare gli scambi,sono una serie da 20 numeri e sussidiati da piedino,ottimi per individuare gli scambi.
	Io li adopero per gli scambi che adopero di meno,sai su 260 scambi non è facile individuare quelli che uso di meno e quelli che sono di binari di raccordo che non uso mai (raramente)mi aiutano.
22/01/2007 ora: 19:01:00 fermarklin	ho dimenticato il numero di catalogo,sono i 7195 ed attualmente non sono più in catalogo dal 2005.
24/01/2007 ora: 10:52:44 fermarklin	Alcune fotodi un interno di plasticosi fa per dire.









24/01/2007 ora: 10:56:41 fermarklin .....in piena linea puoi trovare un bivio.....in questo caso.... di calcio.Che brutta parola.....'



24/01/2007 ora: 11:01:12 fermarklin ....oppure uscendo da una galleria si può trovare un PL che anticipa un rettilineo di  $10\ \mathrm{km}$ .....pardon  $10\ \mathrm{metri}$ .







24/01/2007 ora: 15:43:31 fermarklin ...proseguendo si può trovare un tratto di linea che si interseca con....



24/01/2007 ora: 15:47:54 fermarklin .....transitando in prossimità di una raffineria a fianco del deposito della  ${\sf DB}$ ......



24/01/2007 ora: 15:50:44 fermarklin .....incrociando dei carri ,su binario morto,carichi di pesi massimi....







24/01/2007 ora: 15:50:56 er plasticaro Sei un sadico , continui a torturare noi poveri giovani senza plastico , per ora ... Belle le immagini !

ciao

Dario er plasticaro

24/01/2007 ora: 15:54:20 fermarklin ......oppure incrociando un 216 DB Cargo ed una 150 SNCF (stona ,è l'unica francese che esiste fra le mie locomotive, mi piaceva e ......ora fa bella mostra di se).....



24/01/2007 ora: 15:56:02 fermarklin .....continua la tortura (vedi come sono preso in torta da uno che non ha il plastico)......

24/01/2007 ora: 15:59:36 fermarklin ....per quelli che non hanno un plastico e vorrebbero......un treno che transita prendendo di punta un DL di ICE.....manca quello della serie 3.....è in servizio......







24/01/2007 ora: 15:59:44

er plasticaro

Ma allora mi provochi ...

Ciao

Dario er plasticaro

24/01/2007 ora: 16:04:14 Admin Dario: ti tocca andarlo a trovare 🍣

24/01/2007 ora: 16:18:03 fermarklin ....continuando a viaggiare si arriva ad incrociare un treno con vettura atta al controllo della linea TE.

Ne ho vista una in funzione sulla lina da Chivasso ad Ivrea,un momento emozionante .....per me che ho viaggiato a vapore e con i mezzi diesel su questi stessi binari......un momento di nostalgia mi ha assalito,la modernità passa anche tramite questi mezzi.

Quanti uomini si risparmiano con un mezzo operativo come questo.

Quante operazioni manuali vengono meno.....inconvenienti compresi.

Bello il futuro......ma quanta solitudine.....

24/01/2007 ora: 16:20:55 fermarklin .....ed ecco la vettura "Prova linea TE".....







24/01/2007 ora: 16:23:00 fermarklin .....si prosegue incrociando,nel parco merci,una BR 55 in partenza ...



24/01/2007 ora: 16:24:52 fermarklin .....ed una BR 51 appena arrivata con il suo fardello di carri.....



24/01/2007 ora: 16:28:11 fermarklin

......prosegui ed incroci ,sul piazzale viaggiatori,uma DB 103 e vetture FS......







24/01/2007 ora: 16:32:39 fermarklin

Tito, Dario è già venuto.....deve ritornare perchè non "ha compreso " bene come è disposto l'impianto......credo che ne vuole fare uno uguale(si fa per dire).....un domani.

Tito, vedo che anche queste pagine cominciano ad essere lunghe da caricare, che dici....ne apro un'altra serie?.

24/01/2007 ora: 16:34:19 luigi saverio

Bravo Gipo! oggi stai postando come un ....treno

24/01/2007 ora: 16:41:43 er plasticaro

Non riesco a ribattere, mi è praticamente impossibile... mi sento come l'ultimo vagone di un convoglio chilometrico.

A questo punto non posso far altro che inchinarmi a si tanto plastico. Gipo, se hai bisogno di un plasticaro, chiedi, anzi fischia.

ciao

Dario er plasticaro senza parole.

P.S. fare un plastico uguale : MAGARI !!!

24/01/2007 ora: 16:44:54 fermarklin

Luigi, sono in prestazion.....ed al soffio....

Tito, io inizierei un nuova serie con un rapporto fotografico della linea TV del mio plastico....per intenderci....come essere sulla locomotiva e fotografare la linea metro per metro (anche un pò di più) e vediamo cosa ne viene fuori......ti pare una buona idea ?.😍

24/01/2007 ora: 16:47:01 fermarklin

.....Luigi....mi dimenticavo.....mi pagano bene. 😌

24/01/2007 ora: 17:40:22 Bene GIPO, diciamo che ogni 10/11 pagine apri una discussione nuova 💝 🤩







Admin

Intanto ho scaricato la precedente (57 pagine <sup>30</sup>) e pian piano le stò revisionando, quando pronta la mettiamo in pdf da scaricare ovvero la trasferiamo sul sito, vedremo cosa meglio.

04/02/2007 ora: 19:34:15 **\_\_\_\_\_** 

ora: 19:34:1 Schnellzug

12/03/2007

ora: 14:07:29 fermarklin

Siamo in una nuova dimensione, grazie a Tito, come sfruttarla ? con il contributo di tutti credo si possa aprire una lunga storia............

13/03/2007 ora: 14:24:10 fermarklin



Come collegamento.....meglio che l'arco del "Lingotto" non ne ho, serve anche per dire a Tito :tutto OK.

21/01/2008 ora: 18:42:57 fermarklin 25/01/2008 ora: 18:53:02 Callioni Nicola Bhe non sarebbe una brutta idea!!

Ciao,

09/02/2008 ora: 16:48:05 Oggi ho rivisto le foto di queste pagine, devo rifarle.....con l'ADSL posso

inviarle in formato maggiore e pertanto sono più godibili, con

fermarklin pazzienza.....provvederò. 🤒

09/02/2008

Bene, anzi molto bene!!

ora: 17:41:40 Grazie Gipo, le aspetterò con ansia.

Callioni Nicola Ciao,

3



