

NOVEGRO'98

Faccio rapporto a quelli che non sono potuti venire a **Novegro**; premetto che mi sono curato per lo più dell'H0 e che per evitare cantonate ometterò il nome degli artigiani se non ne sono sicuro.

Ma come premessa voglio fare presente che la cosa più affascinante di tutta la manifestazione è stato anche quest'anno il "vapore vivo", che ha visto la presenza delle macchine già presenti gli anni scorsi, ma con l'aggiunta di una deliziosa **880 con tanto di vomere** e i telai di due **746 (ex U.S.A.)** in costruzione. Per Natale il proprietario (pensionato milanese) nonché costruttore finirà i due carri (dunque assi, bielle, stantuffi, cilindri...), proverà ad aria compressa il tutto e poi procederà con la realizzazione delle caldaie. Una delle due sarà a carbone, l'altra a nafta; ambedue saranno a vapore surriscaldato. Erano presenti anche una nuova loco "diesel" (penso una **345**, o **445**) in livrea verde, ma soprattutto una spettacolare **685**, la **regina delle locomotive** italiane, perfettamente funzionante ma ancora da verniciare.

Tornando a bomba alle scale più "umane", vorrei rimarcare l'incredibile affidabilità dell'**impianto Fleishmann in scala N**, anche se c'è da dire che non un granello di sabbia è stato posato sui binari. Per l'H0 devo dire che a parte il plastico del **gruppo di Piombino** (sempre imponente per la quantità di moduli, ma un po' raffazzonato per alcuni particolari come i segnali, veramente fuori scala), l'unico altro impianto era quello **GFMIB**.



In particolare su quest'ultimo hanno circolato una favolosa coppia di automotrici **TEE Ligure** in ottone, ma al secondo sviamento dovuto alla lunghezza delle stesse abbiamo preferito tenerle in "deposito" per evitare danni troppo costosi per le nostre tasche (a parte quelle del Socio che le possiede). Ha invece fatto il suo dovere l'**Arlecchino** di un altro Socio ("con quello che l'ho pagato deve funzionare, porca miseria!") raggiunta l'affidabilità a seguito di interventi sui ganci, ha girato per ben due ore in blocco automatico. La cassa era in resina mentre la motorizzazione era di derivazione **ALe 601 Lima**, dunque abbastanza affidabile e robusta per un uso intensivo sul plastico. La scena era veramente superba: in piena linea vedere l'**Arlecchino** avanzare lentamente in attesa che il **424 Lima** (molto lento) liberasse le sezioni di blocco, e poi vederlo in accelerazione e velocità piena fino alla stazione di Mibriano dove entrava con la grazia del prototipo reale.....

Ho visto molte persone non più giovanissime fermarsi davanti alla stazione e guardare l'**Arlecchino** passare in velocità con gli occhi pieni di ricordi e nostalgia. Anche io, che poche volte l'ho visto dal vero in servizio regolare, ne sono rimasto incantato.

A questo punto mi sento di fare una critica su due modelli del valore di circa due milioni l'uno: abbiamo dovuto sostituire i ganci perchè della vecchia serie difettosa Roco. Nel frattempo Roco ha immesso sul mercato altre due serie di ganci corti, tutte e due molto più affidabili (parlo di anni!). E' mai possibile che chi spende certe cifre debba poi spendere altre 5.000 lire per evitare di perdersi la rimorchiata nel punto più inaccessibile del circuito? Non potrebbe spenderle il costruttore quelle 5.000 lire??

A parte questi pezzi da collezione, ho visto in giro fra gli stand altre piccole chicche, più o meno alla portata del fermodellista medio e con prezzi non molto distanti da altre produzioni commerciali. Da Navitren erano esposte due elaborazioni su base Roco: un **625 con cassa in ottone** su telaio del **626 Roco** non ancora

completo (per Natale, sotto al milione, da prenotare) e un **636** (credo lo **082**) **con reostato e sfogatoi sperimentali** (sul prototipo ovviamente...) su base **636** Roco e **cassa in resina** (intorno alle 500.000 lire, in prenotazione, pochissimi esemplari).

Tra le grandi presenze raffinate c'era Laser che portava un graziosissimo **bagagliaio** per treni merci **serie DM 99.800 in livrea grigio ardesia** (300 esemplari) e **castano** (250 esemplari). Seguirà una variante con soffietti adatta a treni passeggeri. In ogni caso il prezzo si aggira sulle 80.000 lire.

Allo stand Lima-Rivarossi-Jouef di nuovo per l'Italia ben poco: erano esposte le **casce non verniciate** (trasparenti) delle carrozze intermedie di un **ETR460** (quattro elementi); degli elementi d'estremità c'erano solo i **telai**, con motorizzazione piuttosto compatta, doppio volano e trasmissione cardanica su due carrelli.

Imperversava il digitale, presentato dai soliti grandi e da qualche "piccolo", incluso Portigliatti che esponeva la nuova componentistica in maniera "molto digitale" ma poco appagante per il pubblico.

Ho visto poi un'altra marca di cui non ricordo il nome (estetica delle centraline di comando copiata pari pari dal sistema Arnold, identico a sua volta al sistema Marklin) che presentava una **centralina digitale** interessante due controlli in parallelo (proprio due manette e due visori), per controllare parallelamente due macchine senza dover reimpostare il codice, molto utile per manovre di scalo, composizione treni e doppia trazione (soprattutto simmetrica, con aggancio in corsa).

Sono poi rimasto colpito da un artigiano che esponeva **postali e bagagliai anni '30**, sia a carrelli che a due assi, in ottone fotoinciso, tanto belli da far sfigurare qualunque altra produzione commerciale (alle volte gli artigiani propongono pezzi particolari ma realizzati da cani, al punto da sfigurare in composizione con materiale commerciale). Mi sono rifiutato di chiedere informazioni sul prezzo.....

Per il resto la solita baraonda di pali, luci, aggiuntivi, edifici (sempre più raffinati), pezzi con sporature in serie limitata, kit in resina per realizzare i **viadotti della direttissima in zona Figline-Valdarno**, e quanto altro adesso non ricordo.

NULLA DI NUOVO?

A prima vista il plastico sociale modulare che vedete sembra il medesimo presentato l'anno scorso. In effetti non sono stati costruiti nuovi pannelli modulari, ma molto, molto lavoro è stato fatto anche se non tutto è visibile.

L'impianto elettrico di tutti i moduli è stato completamente rifatto, adottando conduttori di sezione maggiorata ed un nuovo sistema di connessione elettrica molto più pratico e robusto. Il tutto per garantire il trasporto senza problemi dell'elevata corrente elettrica necessaria per la trazione di tutti i treni circolanti sul plastico ed una maggiore affidabilità del sofisticato impianto elettronico di blocco di sicurezza, già in funzione da alcuni anni sulla linea a doppio binario elettrificato.

Si è ricostruita la stazione nascosta che, anche se celata al grande pubblico, è il punto nevralgico di ogni impianto, permettendo l'alternanza, il ricovero e la sosta dei vari convogli circolanti. Sfruttando la preesistente struttura lignea, dopo adeguato risanamento, si è rivisto completamente il piano binari, eliminando ogni interscambio tra le diverse linee (già causa di incidenti e problemi) e adottando per ogni linea altri due binari di raddoppio dedicati. Il particolare nuovo posizionamento dei pannelli (sporgenti verso l'esterno) e l'adozione per l'armamento di binari flessibili in nickel-silver codice 83, accuratamente posati a disegnare ampie curve e raccordi, dovrebbero scongiurare eventuali incidenti e sviamenti. Un apposito quadretto geografico con comando ad itinerari (ACEI) consente l'alternanza dei treni che stazionano sui binari di raddoppio con manovre sicure e spedite.



Su tutti i diorami modulari (escluso "Ponti") è stata sostituita la preesistente linea aerea di contatto, danneggiata in svariati punti in occasione di precedenti manifestazioni, con un'altra assai più fine e completa. La nuova linea aerea è stata completamente autocostruita con filo di bronzo fosforoso di 0.3mm di diametro, tirantata alle estremità e completata con tutti gli accessori come al reale, basandosi su pali commerciali opportunamente rielaborati. Sebbene si tratti della linea aerea più fine e realistica mai adottata su un plastico, la sua funzione è mantenuta permettendo la marcia dei treni con pantografo in presa. *(Qui a destra nella foto uno dei nuovi portali semaforici completamente autocostruiti).*

Importanti interventi anche sui (pochi) fabbricati e sulle opere d'arte presenti sul plastico: su base artigianale si è autocostruito il magazzino merci con ampia tettoia (in legno, come al vero) sul piano caricatore; completato e rifinito anche il fabbricato viaggiatori della Stazione "Mibriano", arricchita di altri pregevoli accessori; nuovo ponte metallico a parete piena sul diorama "San Felisano", sostituzione del precedente ormai distrutto dai numerosi treni sviati e... dall'incuria di alcuni Soci.

Tutti i diorami modulari sono stati dotati di appositi pannelli di plexiglass trasparente di protezione, al fine di preservarli dalle mani di taluni visitatori e dalla noncuranza dei Soci. Anche se sicuramente rovinano l'estetica del plastico (e qui ci scusiamo con gli amici che vengono a fotografare i treni sul plastico) non potevamo più permetterci altri danni o furti alle varie opere, grandi o piccole, autocostruite dai vari Soci del GFMB per il plastico.

E poi, ancora, si è completamente rinnovato parte dell'armamento della linea veloce sul diorama "Passaggio a livello"; sono state inserite nuove coltivazioni a vigneto nei pressi della casa colonica sopra uno dei pannelli curvi; si è costruita una nuova porzione di paesaggio asportabile all'ingresso della stazione nascosta.

Se tutto questo vi sembra poco...

Testo e foto di Paolo Bardotti