



Primi passi

Marzo 1983, *"Un plastico rivoluzionario"* titolava un articolo comparso nell'allora specializzata e futuristica rivista per noi appassionati di treni..... splendida ma purtroppo effimera pubblicazione che terminò la propria storia insieme al suo compianto ideatore Enrico Milan. Una pubblicazione che diede uno scossone al panorama ferroviario in scala, quegli anni si viveva di "manuale dei tracciati" della vecchia Rivarossi, vera autentica Bibbia, un sogno per tanti di noi, ma con concetti ormai superati e relegati al passato. Ed ecco la svolta che con irruenza sconvolse, noi tutti, allora adolescenti, con concetti futuristici ed innovativi.

Citava: "la ferrovia nel suo complesso, e non il solo treno, è il soggetto principale di un plastico, una fusione armonica tra i binari e paesaggio, come nella realtà è avvenuto da tempo.

La maggior parte di coloro che si apprestano a costruire un plastico, ha come prima idea la grandiosità: tanti scambi, stazioni, depositi, "chilometri di binario", ponti, gallerie e chi più ne ha più ne metta. In realtà tutto ciò, per una serie di motivi, difficilmente si realizza, non solo, ma anche chi ha la possibilità di avere spazio, denaro e tempo, sovente pianta tutto lì perché non riesce a vedere "correre" in un tempo ragionevole i convogli sul proprio tracciato!"

La sintesi tecnologica che portò a soddisfare le aspettative dei modellisti più esigenti, si concretizzò con la costruzione di un *"diorama modulare"*, cioè un piccolo impianto che possa avere varie possibilità di impiego e di sviluppo con una tempistica non eccessivamente lunga.

Il sistema modulare aveva tra i suoi obiettivi principali l'abbattimento delle difficoltà più comuni ed appariscenti che si incontravano/incontrano nella realizzazione di un impianto ferroviario e precisamente:

- lo spazio, uno dei più grandi nemici dei plastici, perché come è ovvio, tutto dipende da questo primo elemento;
- l'esigenza di rendere il più reale possibile il movimento dei treni. Non vi è alcun dubbio, infatti, che si debba tener conto di ciò affinché quest'hobby possa creare sempre maggiore interesse;
- il costo, cercando di limitarlo il più possibile, lasciando alla libertà dei singoli la capacità di implementazione, senza però togliere nulla alle possibilità di esercizio.

Quindi da un "diorama base" il progetto prende forma e spunto, attorno ad esso nasce il tracciato e le varie possibilità di espansioni future. Dalla stazione iniziale, possono essere aggiunti in un secondo tempo nuovi moduli, riproduttori tratti di linea, depositi, posti di blocco, passaggi a livello,



ponti, fasci di smistamento, ecc. disponendo i vari moduli consecutivamente, oltre ad un più razionale sfruttamento dello spazio si ha la possibilità di rendere più reale la corsa dei treni, poiché si potranno realizzare parecchi rettilinei e l'effetto della ferrovia che viaggia da punto a punto, creando l'illusione del passaggio di un treno attraverso la molteplicità di paesaggi.

Ulteriore vantaggio del sistema modulare è data dalla possibilità di eseguire la lavorazione dei vari moduli in un locale più idoneo (scantinato, cantina, garage, sottotetto) di quello destinato all'impianto in modo da evitare di sporcare durante le fasi di lavorazione.

Contestualmente a queste splendide pubblicazioni, in quegli anni cominciarono a diffondersi le varie norme fermodellistiche (NEM avanti tutte) ispirate e elaborate secondo precisi ed imperativi principi che davano come risultato all'incirca le stesse condizioni di funzionamento a parità di sicurezza di esercizio in tutte le scale. Le quote dei diversi elementi funzionali furono scelte in modo da poter essere conformi non solo alle esigenze dei modellisti, ma anche alle necessità della produzione fermodellistica industriale. La



combinazione di questa nuova proposta costruttiva associata alle norme NEM, recepite dalla Federazione Italiana Modellisti Ferroviari ed Amici della Ferrovia, fu alla base della realizzazione di questo ambizioso progetto. Dalle riviste (a dire il vero poche all'epoca) del settore fu semplice ricavare ed adattare alle esigenze costruttive i vari disegni, nacquero così i primi fabbricati da inserire nel diorama 0.0, nucleo principale che conta oggi il superamento del quarto di secolo di età!

Realizzato ma non completato fu allocato in comodato d'uso presso il museo fermodellistico del locale Dopolavoro Ferroviario, dove rimase parcheggiato per quasi tre lustri. Riesumato e rientrato tra le mura domestiche Pescara Centrale ha finalmente preso la rincorsa per un lunghissimo viaggio che spero un giorno sfoci nel suo naturale completamento!



Il Fabbricato Viaggiatori

Il manufatto che cerca rappresentare in scala il fabbricato viaggiatori della vecchia Pescara è la copia esatta della Stazione di Vernio, sulla linea direttissima Bologna – Prato – Firenze, ubicata all’imbocco lato Prato della Grande Galleria dell’Appennino.

Il modello fu realizzato quando il progetto PE C. non era nemmeno nelle intenzioni e nei miei pensieri, anzi all’epoca avevo quasi ultimato in maniera molto grossolana una copia del mitico Vignano, tutte le mie risorse erano concentrate su quel lavoro che però non vide mai la fine. Quel plastico, perché tale era, ormai non corrispondeva più agli “elevati standard” proposte dalle varie riviste di modellismo, anche straniere, che cominciavano a creare la cultura di un fermodellismo molto più evoluto e maturo, pertanto prese la via della edmolizione...

Successivamente, un articolo su *“una stazione italiana in perfetta scala HO”* apparso a puntate su una rivista di modellismo fu l’occasione per avere una valida alternativa ai kit Rivarossi Pergine, San Nazario, Dubino ma anche al successivo famoso San Colombano, il quale comunque aveva una corrispondenza al vero niente male per l’epoca.

L’autocostruzione integrale però mi attraeva troppo, la possibilità di avere finalmente un fabbricato dalle tipiche linee architettoniche che rispecchiano quelle di molte altre stazioni delle FS a basso costo era ghiotta, e così armato di tanta pazienza e di tutta la

“tecnologia” costruttiva allora disponibile realizzai questo simpatico fabbricato.

Realizzata interamente in compensato da 2 mm di spessore (oggi sarebbe stata realizzata in forex) e rinforzata da listelli di taglio a sezione quadra. La parte centrale del prospetto lato città presenta un avancorpo che ne renda la costruzione più laboriosa ma ne movimenta lo stile.

Il tetto a padiglione realizzato in compensato con finte capriate di irrigidimento fa da sostegno al manto di tegole realizzate con lastrine in plastica riproducenti i classici coppi, i cantonali e le tegole di colmo sono invece realizzate con cartoncino Bristol opportunamente ritagliato e sagomato.

La mazzette delle porte e delle finestre, le cornici e gli stipiti aggettanti, le gronde e tutte le modanature verticali ed orizzontali sono ottenuti da listelli in legno di varie dimensioni, più o meno sagomati, mentre le lesenature e le zoccolature sono realizzate con cartoncino Bristol pesante, lo stesso dicasi per le persiane dotate anche dell’imitazione del telaio con sottile profilo in legno. Lo stesso dicasi per gli infissi mentre l’imitazione dei vetri è il classico acetato delle scatole per camicie.



Nasce con alcuni compromessi questo impianto, alcune difformità dovute ad esigenze di esercizio a favore dell'operatività e del "movimento", altre legate invece alla semplificazione dello stato dei luoghi al fine di favorirne la riproduzione in scala; ovvio che si è cercato di semplificare il meno possibile, ma come ho scritto altrove volevo rendere unico questa riproduzione inserendo un tocco personale a favore delle mie necessità.

Trovando utile alla causa il F.V. sopra descritto, dopo la disamina dell'originale, che con la sua imponenza non era facilmente riproducibile, almeno all'epoca, anche per via della mancanza di tavole e disegni utili alla riproduzione, vista la leggera somiglianza dovuta allo stesso modulo di cinque ingressi/finestre ma con un piano in meno, correva in aiuto anche lo stile simil Liberty che hanno in comune, cominciava a scatenarsi la fantasia.

E proprio il caso di dire: "è nato prima l'uovo o la gallina"? Da questo piccolo manufatto prendo lo spunto per costruirci attorno tutto un plastico, e così fu! Con qualche piccolo ritocco e l'inserimento del grande orologio in sommità ecco pronto il cuore del progetto. Mancavano le due ali laterali, quindi sulla stessa matrice e con la stessa metodologia costruttiva del precedente manufatto si procedeva alla realizzazione dei due corpi di fabbrica adiacenti che completavano l'intero complesso principale. Così si compì il primo compromesso...

