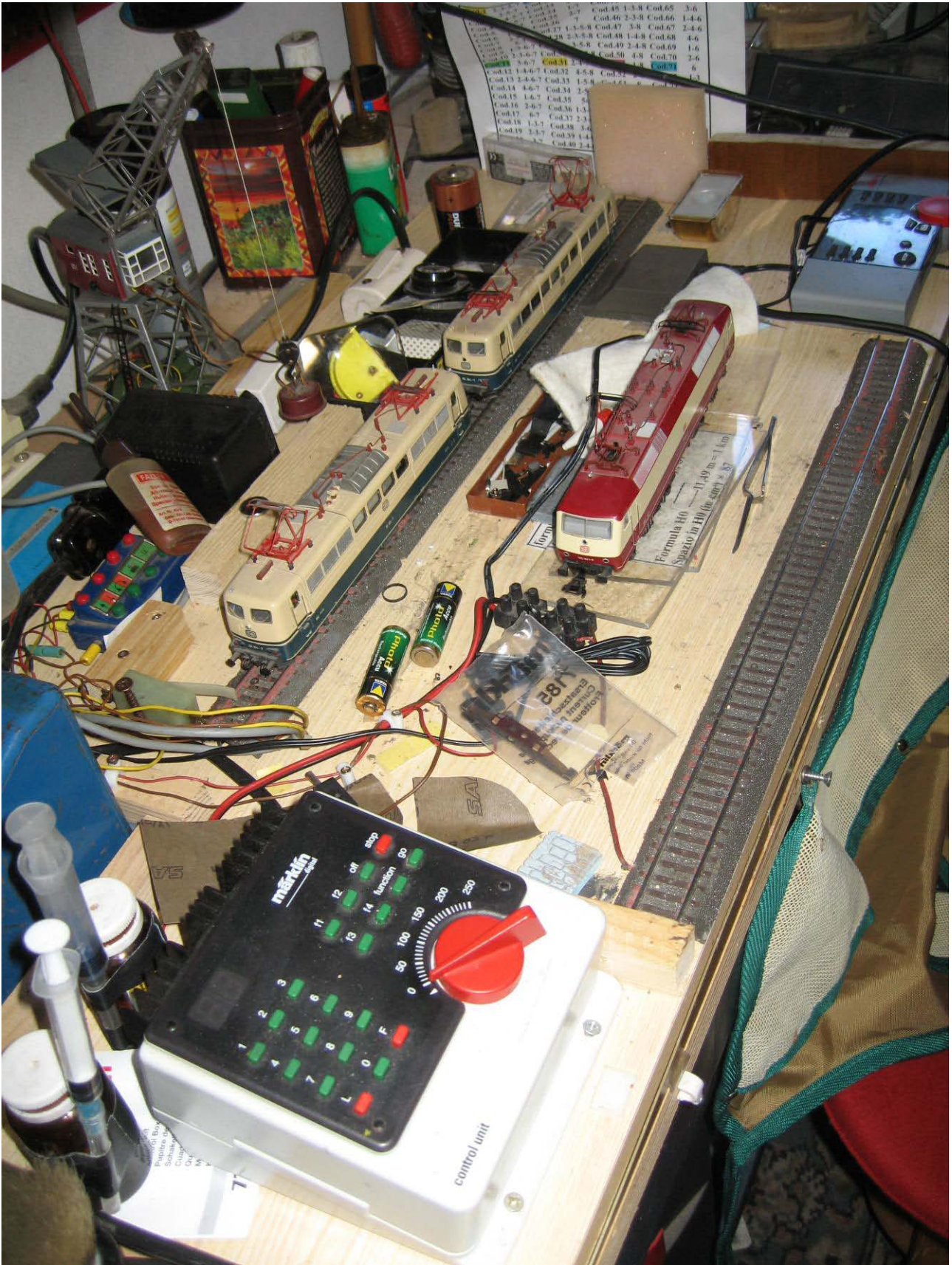


IL BANCO DI LAVORO E PROVA TRENI, IDEA PER UN RACCORDO D'IMMISSIONE

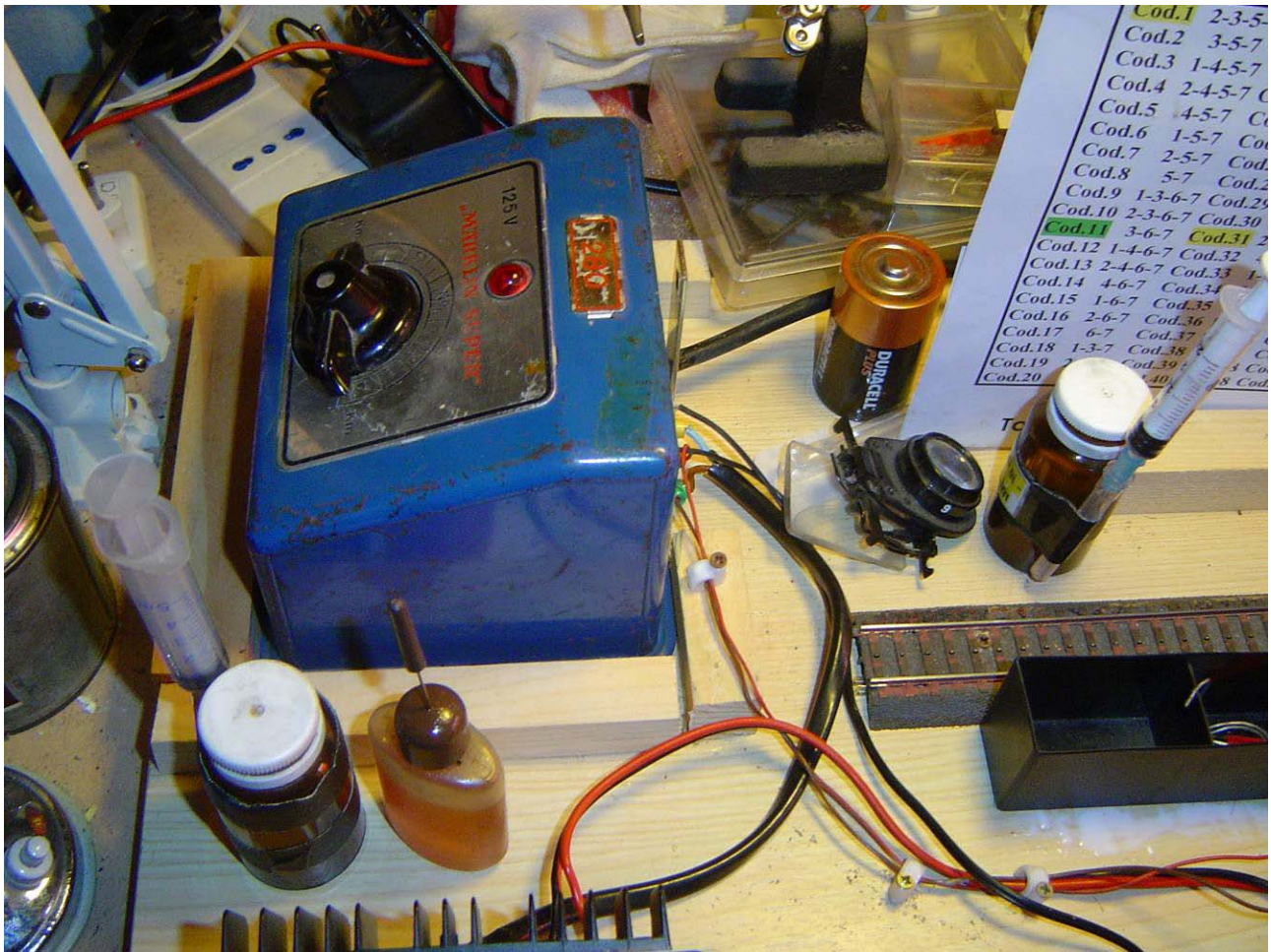
Il banco prova treni o di lavoro non dovrebbe, spazio permettendo, mancare mai nei pressi di un plastico. Certo i più fortunati possono relegarlo addirittura in una stanza apposita, ma con i tempi che corrono e gli spazi sempre meno ampi... ecco una proposta che occupa un normale banco di lavoro, acquistabile in un ferramenta ben fornito, con le modifiche adatte all'uso fermodellistico.

Nella **foto n. 1, in basso, il banco di lavoro per riparazioni, modifiche e migliorie. Come si vede meglio nella **foto successiva** è alimentato un trasformatore *vecchiotto*, pensate del 1957, che, opportunamente collegato ad un autotrasformatore di tensione (da 220 a 125 V), è ancora perfettamente in grado di gestire sia il sistema analogico, quando qualcuno mi chiede di riattivare delle loco del passato, sia il sistema Digital Motorola che quello Systems tramite Control Unit, o Mobile Station, rispettivamente.**

La gru Märklin 7051, che si vede sul banco di lavoro, è un caro regalo di mia moglie, di molti anni fa. È stata mandata oramai in pensione definitivamente, prima nel 2004, con l'imponente gru digitale a portale 76500, adatta però a zone portuali complesse; l'anno seguente con la gru per il rifornimento di carbone 76510, anch'essa adatta solo a grandi Bw e quest'anno addirittura del tutto sostituita da una gru girevole, la 76515 fx, d'aspetto vagamente simile, ma con tutte le migliorie estetiche auspicabili oggi, solo per dirne una, la motorizzazione è oramai totalmente invisibile come in tutte le altre gru presentate di recente. Ritornando alla vecchia 7051, questa è alimentata solo se una loco spinge un interruttore a pressione, di colore grigio chiaro e visibile subito accanto alla Br 151 crema e turchese, cannibalizzato da una impastatrice Simac (pensate che mi sono inventato per non buttare qualcosa!). Una volta attivata, uso la gru per puro diversivo e recupero qualche vite con il suo magnete. È ovvio che sarebbe meno complicata un'operazione del genere se fatta manualmente...



Il banco di prova con i 3 sistemi: Analogico, Digital e Systems (foto n. 1 di Marco Palazzo)



Il trasformatore del 1957 ancora perfettamente funzionante (foto n. 2 di G.P. Cannata)

Come ho raccontato nel mio libro *“Serena discussione sulla realizzazione di un plastico”*, quel trasformatore mi segue sin da quando i miei genitori a Roma realizzarono nel 1960 un piccolo plastico con binari M. Per ribadire l’incredibile qualità di un tale prodotto basti dire che, a parte una pausa di circa otto anni, sta funzionando, ininterrottamente, dal 1971. Ne avevo altri 2 (frutto di acquisti in *mercatini* o di altre acquisizioni) dello stesso tipo e voltaggio che ho fatto rottamare nel 2007, quando la Märklin li ha ritirati in cambio di un grosso sconto sugli ultimi suoi trasformatori da 60 VA. Dureranno 50 anni? Ultimamente, per evitare problemi con il vecchio trasformatore per lavatrici che aveva il compito d’abbassare la tensione di rete sino ai 125 volt richiesti, necessario per abbinare i 3 Märklin, sto usando, più semplicemente, un autotrasformatore, *Adapter*, per la rete USA (115/120 volt), facilmente reperibile perché acquistato da albergatori che ospitano clienti americani che usino asciugacapelli personali. Non ho riscontrato alcun particolare problema, nonostante la tensione finale erogata sia leggermente più bassa.



Il nuovo raccordo d'immissione al plastico pronto per il Systems (foto n. 3 di G.P. Cannata)

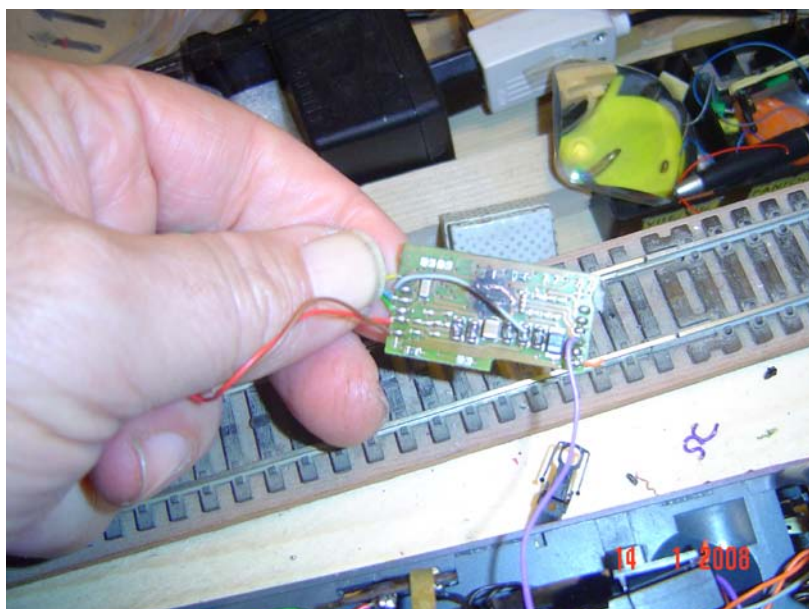
Nelle **foto, in alto ed in basso**, il raccordo d'immissione al plastico, utilissimo per rotabili lunghi o carrozze in genere. Per i convogli bloccati come il VT 11.5 o gli ICE preferisco in genere il ricovero permanente nella Schattenbahnhof sotterranea o in quella sotto la galleria.

Questo raccordo è smontabile, sezionabile elettricamente e vicino ai cavi della Mobile Station situata sul banco di lavoro. **RACCOMANDO** a quanti volessero imitarmi di predisporre un **sezionamento totale** dei cavi di provenienza dalla Control Unit o dalla Central Station del plastico, **come si vede bene dalla foto n. 3** in alto. Il mammut, se distaccato, seziona del tutto le linee elettriche, che siamo soliti chiamare B (corrente proveniente dai punti di contatto) ed O (proveniente dai binari) ed impedisce interferenze micidiali tra Control Unit 6021 (Motorola) e la Mobile Station Systems.

RICORDO, se ancora ce ne fosse bisogno, che pochi istanti di corrente alternata (che potrebbe provenire da un trasformatore analogico) distruggono qualunque decoder irrimediabilmente e, come ho scritto nel mio libro e ribadito con la triste vicenda del decoder fuso di una 103



Il raccordo d'immissione consente di inserire convogli lunghi (foto n. 4 di G.P. Cannata) nei primi aggiornamenti del 2007/2008, distruggerebbero anche una preziosa Control Unit (foto n, 5). Il raccordo è lungo circa un metro, è collegato all'impianto tramite un deviatore manuale, che, una volta allontanato per distacco il raccordo



L'evidente bruciatura di un decoder che ha ricevuto per errore corrente alternata (foto n. 5 di G.P. Cannata)

stesso, deve essere sempre posizionato sul ramo dritto, onde evitare spettacolari *salti nel vuoto* di convogli imprudentemente diretti alla Schattenbahnhof che a Vibaden 3 si trova a circa mezzo metro più in basso rispetto alla linea dell'impianto a vista! Sembra pericoloso, ma il

deviatoio è situato proprio dinanzi all'operatore del plastico e, quando viene allontanato il raccordo (sganciandolo come un *normale* binario "C" qualunque) ci si trova invece necessariamente nell'aria dei graditi *visitatori* ed è diventata routine riposizionare la sua leva. Se ci si dimentica di curvare lo scambio, con il raccordo montato, al massimo il rotabile da allontanare (come avviene spesso per adeguare cronologicamente le locomotive all'epoca prescelta) andrà verso l'elicoidale e verso la stazione sotterranea, passando ripetutamente davanti al naso del sottoscritto, che ha a disposizione almeno 30 metri di curve e controcurve per invertire la marcia. La scala centimetrata, abbinata al raccordo, serve per determinare la velocità minima secondo la formula $V = \text{spazio}/\text{tempo}$.

formula Velocità in km/h → S spazio: T tempo (esempio S: cm 35) : (T: in secondi 70) = cm/sec 0,5 (moltiplicare) X 36 = 18 m/h (moltiplicare) x 0,087 = 1,56 km/h in scala
--

Nella **foto n. 6**, il prezioso aiuto che il raccordo dà nell'immissione in servizio di delicati convogli, quali, ad esempio, la locomotiva Tristan con il suo treno reale di Ludwig II.



**Immettere od allontanare delicati convogli è facile con il raccordo esterno
(foto n. 6 di G.P. Cannata)**

Gian Piero Cannata

