

IL PLASTICO FERROVIARIO.....	1
CONSIGLI PER LA VISITA.....	2
LA STORIA DEL PLASTICO.....	4
DOVE ACQUISTARE.....	14
CONTATTI DLF.....	14

Dopo il grande successo del 2023, il Plastico dei treni in miniatura del Dopolavoro Ferroviario di Torino è nuovamente visitabile per la gioia del pubblico, dei grandi e dei piccini, il 27 e 28 gennaio 2024.

## **IL PLASTICO FERROVIARIO**

Assistiti dai volontari dell'Associazione, potrete vedere i 100 metri quadri di paesaggio attraversati da 250 metri di binari, percorsi da 20 treni, tutto in scala 1:87.

La vostra attenzione sarà attirata dalla batteria di fuoco dello Chaberton, dalla linea filobus, dal car system, dalla funicolare, dallo scalo merci, dalla salita all'eremo, dall'ovovia, dalla seggiovia, dalle piste di sci sotto la nevicata, dal temporale seguito dall'arcobaleno e, non ultimo, dal porto canale con la chiusa. Molti altri angoli di spettacolo ammalieranno chiunque percorrerà il perimetro del plastico.

## **CONSIGLI PER LA VISITA**

### **ACCESSO AL PLASTICO**

Superato l'ingresso di Via Sacchi 63, ci si trova di fronte alla scala rossa di accesso alla sala del Plastico che si trova al 1° piano dell'edificio.

La scala di accesso al Plastico non è dotata di ascensore per le carrozzine.

Ai piedi della scala, i volontari del DLF, riconoscibili dal tesserino, autorizzeranno l'ingresso in gruppi.

### **DURANTE LA VISITA**

Vi preghiamo di osservare i cartelli indicatori che vi condurranno al Plastico e di rispettare le indicazioni dei volontari del DLF.

In un monitor all'interno della sala sarà trasmesso un estratto dei video acquistabili a fine visita oppure ordinabili in caso di fine scorte.

In caso di grande affluenza, per consentire l'accesso al maggior numero di persone, la visita durerà al massimo 15 minuti.

Chi lo desidera, potrà tornare il giovedì (leggi sotto punto 4).

## **AL TERMINE DELLA VISITA**

**Potrete sostenere il mantenimento e la crescita del Plastico con:**

**1. OFFERTA LIBERA**

**2. ACQUISTO DVD – La storia e le immagini del plastico.....10€**

**3. ACQUISTO USB-Viaggio all'interno del plastico a bordo del locomotore.10€**

**4. PARTECIPAZIONE alle visite guidate al Plastico:**

**Iscrizione annuale al DLF.....25€**

**Ultimo giovedì del mese con orario 16-19 / 21-23**

**Per l'appuntamento, contattare:**

- **Walter Selva - 339-6110770**
- **Segreteria DLF - 011-3352452**

**5. ISCRIZIONE ANNUALE AL DLF.....25€**

**La Tessera da € 25 offre i seguenti vantaggi:**

- **Accesso libero alle aperture del Plastico il giovedì orario 16-19 / 21-23**
- **Utilizzo dei propri treni sul tracciato del Plastico**
- **Partecipare fattivamente alle attività di crescita e manutenzione Plastico**
- **Partecipare alle attività sociali, cene, gite ai Saloni Modellismo, ecc.**

## **“LA STORIA DEL PLASTICO” di Renato Fausone**

“Era il 14 GIUGNO 1958, quel giorno, per volontà dell' Ingegnere Direttore delle Officine Materiale Rotabile di Torino, Via P. Carlo Boggio e delle Maestranze tutte, furono aperte le porte per permettere ai familiari, parenti ed amici di visitare, non solo le Officine, ma anche il luogo di lavoro di tutte le Maestranze. Per l'occasione, qualche mese prima, le Officine furono messe a lucido da parte di tutti noi, con grande impegno.

Furono esposte locomotive, automotrici e carrozze tutte revisionate. Furono allestiti due luoghi per chi voleva ballare, con relativo buffet. La mensa era aperta a tutti. Furono costruiti giochi delle bocce con relativa gara. Era stata costruita una voliera dove furono immessi dei fagiani in bella mostra. Per i più piccoli era stato costruito un trenino di tre vagoni, pitturato con le figure di Walt Disney, trainato da un Lister, carrozzato a locomotiva, che si usava in Officina per il trasporto di materiali vari. Questi, veramente stracolmi di bambini, facevano la spola nelle vie interne dell'Officina.



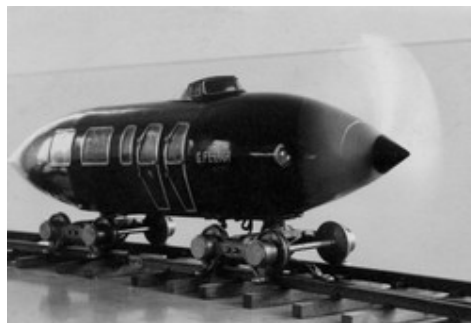
Questo preambolo era di dovere, non solo per illustrare brevemente quel giorno di festa, ma perché nei locali del refettorio, quasi per incanto, nacque il Gruppo Fermodellisti, composto da tre amici, tutti appartenenti alle Officine. Ognuno mise a disposizione il proprio plastico di 2m x 1,20m e tutti e tre vennero collocati nel refettorio.

Si trattava di Bertollo Lino, Nurisio Domenico e de Meo Antonio.

**Io fui destinato a far girare un treno prototipo autocostruito dall'Ing. Minucciani del Deposito locomotive di Bussoleno.**



**Esso consisteva in una carrozza a forma di siluro, costruito su due carrelli per poter viaggiare su rotaie, della lunghezza circa di 80cm, trainato da un'elica tipo aereo.**



**Siccome era alquanto pericoloso, il cerchio di binario di 10m circa di diametro fu transennato. Anche Bernardi Mario fece subito parte del gruppetto, organizzato dal Sig. Bonifacio Pierino il quale, successivamente, tenne una rubrica nel giornale del DLF, si firmava con lo pseudonimo, "Pierino L'Amico del Trenino".**

**Sono passati 50 anni ed il gruppo è sempre vivo e vegeto come lo era ai primi tempi. Tramite brevi e proficui incontri se ne assunse subito la paternità il DLF, retto allora, in qualità di Presidente, dal Sig. Gabiano Geom. Pietro al quale si susseguì il Sig. Todisco Settimio.**

**Fino ad ora sono stati 9 i Presidenti a condurre il DLF e la miglior cosa è che tutti hanno continuato ad assecondarci sostenendo le spese di acquisto dei materiali, senza i quali noi non eravamo in grado di far crescere il plastico.**

Fummo ospitati nel retropalco del cinema Adriano. I tre plastici furono subito uniti con le opportune modifiche, aggiungendo già buona parte di altre plance sino a raggiungere la lunghezza massima che si potesse sfruttare, ovvero 14m x 1,50m.



Il lavoro maggiore, essendo un falegname provetto, toccò all'amico Mario Bernardi, coadiuvato dal sottoscritto. Bernardi, oggi novantenne non è più frequentatore. Esso ci ha lasciato, in eredità, un bancone da falegname, vari utilissimi attrezzi ed una sega circolare universale, da lui stesso costruita, la quale ci dà la possibilità di costruire molte cose di legno. Abbiamo avuto anche la fortuna di avere un locale molto capiente, ottimo per crearci un buon laboratorio che, col tempo, abbiamo completato con una mola, un trapano a colonna, una pialla a filo, una sega a nastro. Nel locale adiacente ci siamo attrezzati per lavorare il ferro ed una modesta mesticheria per le pitture. Nei tempi addietro, grazie ai capi della Squadra Rialzo di Torino PN., potevamo, portando il nostro legname (la Squadra si trova sotto il ponte di C.so Sommelier), usufruire delle loro macchine.

Il DLF in quei tempi aveva la facoltà, con il permesso dei nostri capi reparto, di chiedere il distacco, per Bertollo, Bernardi e per il sottoscritto. Grazie alla nostra passione, si lavorava senza badare troppo all'orologio! Anche in alcuni giorni festivi eravamo presenti!

Tramite conoscenze avevamo saputo che il tenore per la lirica Gino Bechi era un fervente appassionato di trenini elettrici. Perciò lo invitammo; la sua visita fu molto gradita e lo considerammo Padrino del nostro plastico.





Il Tenore Gino Bechi con gli occhiali

**Non nascondo che i lavori si infittivano, ma il desiderio di ultimarli ci dava subito la possibilità di vedere i nostri treni fare i primi giri sulla parte già realizzata. E' da tenere presente che per la sua costruzione occorre saper fare tutti i mestieri che l'uomo conosce.**

**Tranne l'amico Bonifacio, eravamo tutti sostenitori della corrente alternata (c.a.), quindi attrezzati con trenini della ditta Marklin, mentre Bonifacio era più propenso alla corrente continua (c.c.). Allora abbinammo i binari per la c.c. al plastic, avendo così due circuiti elettrici ben distinti, ma non compatibili fra loro.**

**Purtroppo dopo qualche tempo, intorno all'anno 1980, il caro Pierino ci lasciò.**

**Il plastico ormai, quasi completato di tutti i suoi lavori, ebbe il primo guaio. Il locale era riscaldato con una piccola stufa a carbone, riuscimmo a superare, quasi bene, gli inverni che seguirono. Dopo qualche anno ci venne portato il riscaldamento dalla vicinissima Centrale Termica ed i termosifoni furono ben accetti. Le cose però non andarono tutte lisce e, dopo qualche tempo, una mattina, giunti sul posto, trovammo il locale inondato di vapore, tanto da non poter vedere davanti a noi. Ovviamente molte cose non funzionavano più, i binari furono quasi tutti da sostituire, compresi scambi e segnali elettrici, persino qualche parte in legno.**

**Ebbene, come si fa in questi momenti, ci mettemmo con pazienza, facendo qualche passo indietro e ripartendo quasi da zero.**

A questo punto, visto che i binari in c.c. ebbero la peggio, decidemmo di eliminarli e sostituirli con i binari in c.a. Questa decisione fu presa anche perché la c.c. ci dava parecchio lavoro, bastava pochissima polvere perché i treni non funzionassero sempre bene e così altri piccoli inconvenienti, specie la leggerezza dei suoi vagoni. Ovviamente, questo non succedeva in c.a. perché i binari erano metallici, mentre in c.c. per mantenere l'isolamento fra di loro, polo positivo con polo negativo, erano tenuti insieme da materiale di plastica, molto deperibile.

I binari in c.a. sono due, dove scorrono le ruote, più la rotaia centrale sulla quale scorre il pattino porta corrente che si trova sotto ad ogni macchina. Il circuito quindi viene chiuso dalle ruote, calettate fra di loro, o assale, quindi il contatto attraverso le ruote è più sicuro dei binari in c.c.

Finalmente potemmo proseguire ininterrottamente per un bel po' di tempo ed il plastico, passo passo cominciava a completarsi. Del gruppo fece parte per parecchio anche l'amico Malamace Antonio.

Nel frattempo, perdemmo anche l' amico De Meo.

Poiché il plastico era completato, si pensò, per quanto fosse possibile e, dato lo spazio molto ristretto, di aggiungere sul lato destro del locale una striscia, in larghezza di 40cm, andandola ad agganciare, con le opportune modifiche, al fondo del plastico, formando una "C". Con questo nuovo percorso e con opportuni scambi, si poteva passare dal binario sinistro a quello destro e viceversa, ovvero un interscambio. Infatti i treni che partivano da un binario della stazione si potevano fare arrivare al binario opposto, cioè, non da quello da cui erano partiti.

Si andò avanti ancora per qualche anno fino a che, il 27 maggio 1995, anche l'amico Bertollo Lino ci lasciò per un male incurabile.

Dopo le vicende del cinema Statuto, il DLF dovette chiudere il cinema Adriano. La Direzione era in contatto con un imprenditore che voleva costruirci un supermercato, ma di questo non se ne fece nulla. Dopo qualche tempo, era Presidente l'amico Costa Rocco, si decise di concedere ad un privato la costruzione di una discoteca che chiamarono "La Gare", esistente tutt'oggi.



Il plastico allora si trovava nel locale del retropalco del cinema, ma i nuovi occupanti vollero per sè anche quel locale. A volte è giusto dire che non tutti i mali vengono per nuocere. Infatti, venne deciso di trovarci un altro locale, sempre nel cinema, ma addirittura nella galleria, la quale fu spianata. Per noi il locale, rispetto a prima, si raddoppiò, ed avemmo un altro capiente laboratorio, un locale per lavorare le parti in ferro con annessa la mesticheria per i colori.

Purtroppo, durante i lavori di muratura, al piano superiore fu tagliato un tubo del riscaldamento il quale, avendo ancora acqua all'interno si riversò su quattro quinti del plastico, ormai staccato in cinque parti in attesa del trasloco. Si può immaginare il guaio!

O bene o male, le cinque plance furono spostate issandole in galleria, con grande disagio e con l'aumento di distruzione del plastico. Il Gruppo era già frequentato da Ezio, figlio di Bertollo e da mio nipote Mario Maranzana, più altri amici che, però, ci lasciarono presto.

Rimasero l'amico Scattolin Corrado con Coda Alessandro e Cavallini Fabrizio.



Il DLF, benché si fossero accumulati tutti questi guai, fu d'accordo di continuare, però eravamo noi che non sapevamo che pesci prendere. Il plastico era quasi tutto da rifare e lo sconforto era molto, ma la voglia del plastico fu tanta. Eravamo indecisi se rifarlo totalmente come prima, oppure con altri concetti. Decidemmo che rifacendolo come prima saremmo stati avvantaggiati e non avremmo dimenticato il progetto pensato insieme a Bertollo Lino.

Ezio, fortunatamente, a tempo addietro, aveva messo in grafica tutto l'impianto elettrico e quello fu di grande aiuto specie per lui, a cui

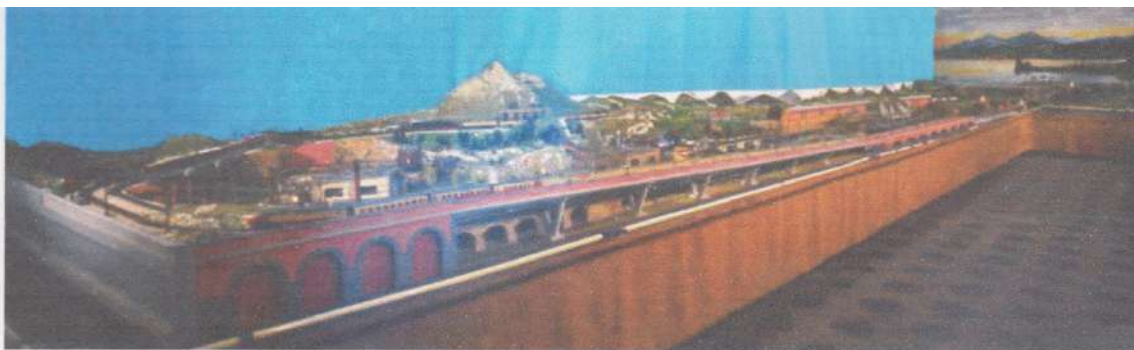
toccò la parte maggiore di tessere la ragnatela di tutti i cavi elettrici sottopancia e non, quindi gran merito suo.

Durante questo tempo anche i lavori in superficie progredivano e naturalmente si poté apportare alcune modifiche elettriche, con l'ausilio di diverse decine di relè, quale un sistema di protezione dei vagoni eventualmente sganciati, che bloccava il locomotore che seguiva, impedendogli di urtare i vagoni sganciati.

Mario Bernardi ed io, nel frattempo, con la lavorazione del nostro legno, facemmo molta segatura!! Ormai eravamo in pensione e quindi il nostro impegno era diventato giornaliero.

Il plastico aumentò in lunghezza ed in larghezza in poco tempo, infatti la parte di striscia di 40cm la facemmo diventare subito con le stesse misure del plastico, che prese la misura definitiva di 20m in lunghezza e sempre a forma di "C".

A questo punto non ci accontentammo più di stendere solo binari in piano, ma salimmo fino a tre piani sovrapposti ed è quindi ovvio che se ne avvantaggiò il paesaggio, arricchendosi anche di montagne per una altezza di oltre due metri.



Quando ci trasferirono nella galleria del cinema, si aggiunse al gruppo anche l'amico Rettondini Gaetano, al quale toccò subito la costruzione del paesaggio con la priorità alle montagne. Con un'esperienza tutta nostra, si costruirono delle intelaiature di legno che inizialmente si incominciarono a coprire con delle strisce di cartone, molto fitte fissandole con una spillatrice dando loro una forma da noi preferita. Dopo questa operazione, le strisce venivano ricoperte con dei fogli di carta imbevuti di colla vinavil mescolata con colla da parati, ma molto liquida. L'operazione successiva veniva fatta con della carta messa a macerare in acqua per alcuni giorni e poi pastorizzata con l'ausilio di un trapano ed un mescolatore di vernici fino a ridurla in poltiglia.

Quindi si spremeva per fare uscire molta acqua formando delle bocce che a loro volta venivano mescolate con la stessa colla la quale prendeva la consistenza di uno stucco e quindi plasmabile a piacere.

La fantasia qui la fa da padrona e pensando o guardando qualche cartolina si è potuto realizzare qualcosa di veramente realistico. Successivamente, venne la fase della colorazione, però tutto questo non bastava. Attorno alle montagne di roccia bisognava aggiungervi qualche prato, così trovammo la soluzione.

E' facilissimo, si prende della segatura, si passa al setaccio e con del colorino, che si trova in tutte le mesticherie, si allunga con un po' di acqua e si versa in un recipiente dove c'è la segatura. Si mescola fino ad ottenere un colore omogeneo, si sparge su di un piano e dopo qualche giorno la segatura è asciutta e si può utilizzare. Si spennella la parte interessata con la solita colla e poi si sparge su quella parte dove si è deciso di fare il prato.

Per completare il paesaggio, le casette sono quelle che danno il tocco finale, con alberi vari e pini sulla montagna. Le case si trovano in vendita, come gli alberi, sia montate che da montare, munite delle istruzioni. A questo punto il conto della spesa diventa alquanto esoso, perciò trovammo il modo di costruire le case abbastanza facilmente. Per mantenere un grado di leggerezza, la base e i muri possono essere di polistirolo espanso, reperendolo dalle vaschette che si trovano comperando alimenti. Questo, con l'uso di un tagliabalsa ed un righello metallico può essere tagliato in qualsiasi dimensione che ci occorra. La colla può essere quella a caldo che si ottiene con una pistola, di costo ridotto, che fa sciogliere dei bastoncini di plastic, quindi si applica sulle parti da incollare. Il tetto può essere costruito ritagliando dei pezzetti di cartone alquanto spessi e collocati, con la stessa colla, sovrapposti l'un l'altro.

Per ora nel plastico sono stati costruiti due paesi ricchi di casette, uno dei due è stato costruito da Mario, coadiuvato da Gaetano. Per le case è stato usato il polistirolo espanso, mentre per comporre il tetto è stata usata della vera pietra lamellare di montagna dello spessore di circa due millimetri e non più grandi di un centimetro quadrato lavorate pazientemente con le pinze. Anche questo fa parte ora del nostro fiore all'occhiello per tutti noi.

Ed ora parliamo anche di treni. Il loro movimento è dato da un trasformatore-reostato, girando una manopola aumenta o diminuisce la velocità. I locomotori elettrici prendono corrente da un pattino della rotaia centrale, ma, deviandolo dal pattino si può prendere corrente dalla linea aerea. Per quanto riguarda le locomotive o i diesel, questi prendono corrente solo dal pattino della terza rotaia. Alle locomotive, non tutte, è applicato un dispositivo nel fumaiolo, che con del liquido speciale può sbuffare il fumo in modo reale. Questi treni, detti “analogici”, hanno la caratteristica del fumo ma, da qualche anno, ci sono treni Digitali, comandati da un reostato diverso, dotato di sensori che oltre ad avere il dispositivo del fumo, consentono di simulare il fischio, il rumore degli stantuffi, la chiusura delle porte, il fischietto del capo stazione, la frenata del treno ed altri rumori ancora.

Il plastico contiene anche una linea ferroviaria a scartamento ridotto (HOe). Essa parte da una stazione intermedia ove transitano i treni normali e facendo, un buon lungo percorso, passa attraverso una piccola stazione fino a raggiungere un altro paese. Per questa ferrovia usiamo vagoni che rappresentano le ferrovie svizzere dell Alpi Bernesi. Essa arriva al paese da noi autocostruito.

Vi è pure una ferrovia di montagna composta da due motrici, trainate da cavo, che vanno da punto a punto. Esse, a metà percorso si incontrano e con uno scambio si fiancheggiano per proseguire ognuna nel proprio senso di marcia.

Una ferrovia, sempre a scartamento ridotto, raggiunge, verso l'alto della montagna, un luogo dove c'è una miniera. Questo treno viene comandato automaticamente con percorso cadenzato.

Sempre a percorso cadenzato un'altra ferrovia, a scartamento ridotto che va da una stazioncina di montagna, verso il santuario. Essa è collegata da una cremagliera composta di un solo vagone panoramico che si porta all'altezza della stazioncina bassa.

Una vera chicca del nostro plastico è il percorso su strada dei camion, pullman ed altri mezzi, ognuno con motore indipendente, alimentato da batteria ricaricabile. Questi, seguono la strada, tramite un circuito che permette loro di fermarsi anche in caso di incrocio.

Sempre, con percorso su strada, trainato da doppi filari elettrici, scorre un filobus, che, rispettando le fermate, si snoda su un discreto percorso attraversando il paese.



**Un'ovovia raggiunge le parti più alte della montagna, dove ci sono gli sciatori. Più in alto vi è ancora una seggiovia.**

**Con un'ottimo lavoro eseguito da Gaetano e Mario, è stato riprodotto il forte dello Chaberton, che si trova, a Claviere in valle Susa.**

**E' ovvio che un plastico di queste dimensioni non potrà mai essere completamente finito anche perché, molto spesso, si pensa di apportare qualche modifica per renderlo più piacevole ai nostri occhi.**

**Non parliamo poi del tempo che ci tiene occupati, continuamente, per la sua manutenzione.**

**A questo punto credo di aver illustrato abbastanza concretamente il passato di questi cinquant'anni, anche se mi sono mancati gli amici fondatori del gruppo con cui potermi consigliare.**

**Spero che continui l'interessamento, sia parte del DLF, sia da chi ha lavorato e ci lavora tutt'oggi con competenza e dedizione in modo da non vanificare il lavoro sin qui svolto.**

**PER IL GRUPPO FERMODELLISTI  
Renato FAUSONE”**



Se questa storia ha risvegliato in voi il desiderio di acquistare un treno elettrico in miniatura, potete rivolgervi ai seguenti venditori specializzati.

## **DOVE ACQUISTARE UN TRENO IN MINIATURA**

- ALEXWARE – Via Val della Torre 34/A – Torino – 339 5685740
- ARTUFFO – Corso Giulio Cesare 82 – Torino - 011 851936
- ISACCO – Corso Vittorio Emanuele II 36 – Torino - 011 817 8485
- PORTIGLIATTI - Via Ascanio Sobrero, 24/C – Torino - 011 484678
- RODRIGUEZ – Via Vigone 20 – Torino - 011 263 9445
- SYBIC – Via S.Donato 77 – Torino - 011 668 4029

## **CONTATTI DLF**

Per qualsiasi informazione, contattare la Segreteria:

Tel.011-5808539 oppure [dlftorino@dlf.it](mailto:dlftorino@dlf.it)

## **BUONA VISITA dai Soci del DLF!**

