

CV9 al Fremo Meeting internazionale 2019si Mammendorf

Mammendorf 26 Ottobre 2019

Epifanio Raneri

Dopo tanti anni, fortunatamente, ho nuovamente la possibilità di partecipare ad un Fremo Meeting internazionale questa volta a Mammendorf a sud ovest di Monaco di Baviera. A questo importante appuntamento prendo parte ormai da diversi anni, in pianta stabile, diversi soci del nostro club CV19 che con i loro moduli contribuiscono al grande tracciato in H0 in buona parte a Norma FREMO E. La norma FREMO E è quella che contempla la linea aerea meccanicamente funzionante

Il punto di incontro per gli altri soci che insieme a me partecipano senza moduli è nel varesotto dove con un'unica auto e un modulo dell'ultimo momento raggiungeremo Mammendorf passando dalla Svizzera in circa 5 ore di viaggio.

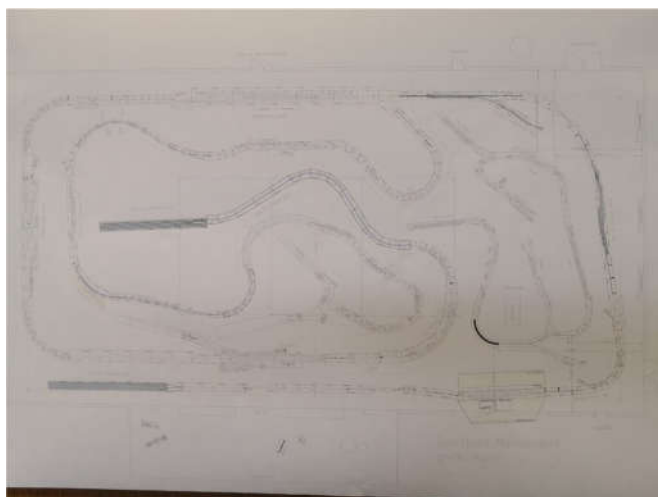


Figura 1: Panoramica del tracciato

L'arrivo è nel primo pomeriggio, il tracciato, quasi nella totalità già allestito, è ospitato nella palestra di una scuola elementare. Raggiungiamo i nostri soci arrivati già il giorno prima con i moduli e diamo una mano ad allestire aggiungendo al layout il modulo che all'ultimo momento ci siamo portati dietro. Qualche minuto ed "una chiamata" degli organizzatori per un briefing per fare il punto della situazione sull'allestimento, cosa a cui purtroppo bisogna abituarsi è l'uso della lingua tedesca con qualche tentativo di traduzione in inglese/francese o italiano da parte di qualche partecipante svizzero. Fatto il punto si ritorna al lavoro, noi del gruppo CV19, finiamo di collegare la rete Loconet privata, che contraddistingue i nostri moduli, colleghiamo anche i nostri booster alla Loconet globale del plastico. Messa su anche la rete ethernet e il sistema Rocrail mentre parallelamente altri soci provvedono a collegare la linea aerea, che, cosa importante, per il Fremo meeting deve permettere il contatto dei pantografi.

Circa alle 18:00 un'altra "chiamata" dell'organizzazione avvisa tutti i partecipanti che è ora di cena. La cena è preparata esternamente e alcuni soci fremo e mogli provvedono alla distribuzione dei pasti, che, giorni prima dell'organizzazione sono stati prenotati dai vari partecipanti. Sono disponibili anche bibite di varia natura dall'acqua alla birra. Importante sul momento non si paga nulla, ognuno senza alcun controllo, segna su un tabellone l'elenco di quello che ha preso, poi si pagherà tutto al momento della

L'arrivo è nel primo pomeriggio, il tracciato, quasi nella totalità già allestito, è ospitato nella palestra di una scuola elementare. Raggiungiamo i nostri soci arrivati già il giorno prima con i moduli e diamo una mano ad allestire aggiungendo al layout il modulo che all'ultimo momento ci siamo portati dietro.

Qualche minuto ed "una chiamata" degli organizzatori per un briefing per fare il punto della situazione sull'allestimento, cosa a cui purtroppo bisogna abituarsi è l'uso della lingua tedesca con qualche tentativo di traduzione in inglese/francese o italiano da parte di qualche partecipante svizzero.



Figura 2: Panoramica dell'impianto

partenza. Importante nel menù ci sono anche delle torte preparate dalle varie mogli dei soci di cui il sottoscritto ne farà un'ampia scorpacciata.

La sera termina con un collaudo finale e con la preparazione dei treni per la sessione del giorno dopo.

Il giorno dopo inizia con una abbondante colazione in Hotel, riservato dall'organizzazione del Fremo meeting, in realtà chi vuole può dormire direttamente in palestra attrezzandosi a dovere. Da buoni italiani apprezziamo la bellezza teutonica che ci serve la colazione.

La mattina al plastico inizia quasi subito con un meeting, in tedesco, dove ovviamente

complice anche il sonno non capisco nulla.

Vengono distribuiti i turni di esercizio che i vari



Figura 3: Preparazione dei convogli per la sessione

macchinisti dovranno seguire sul plastico.

L'orologio parte e i treni anche, ma è la prima sessione, la più critica, in quanto vengono fuori tutte le eventuali magagne dell'orario. I treni non girano bene e c'è un po' troppo nervosismo nell'aria. La sessione è intervallata da diversi stop dell'orologio causati da errori di turni o macchinisti inspiegabilmente assenti. Per più di qualche attimo l'impeccabilità teutonica viene meno.

Ad ora di pranzo la sessione viene fermata per la pausa pranzo di circa 2 ore. Sessione che terminerà circa per ora di cena. Dopo cena il plastico viene lasciato "libero" permettendo a chiunque di far circolare i treni di proprio gradimento. Il sottoscritto ne approfitta per far circolare il proprio ETR401 che però, dopo aver ricevuto il relativo permesso, mi permettono di condurre non usando il solito Fredi Fremo ma il mio comando Wireless Alice. Altro convoglio notevole dei soci di CV1'9 è L'IC ITALIA, così battezzato dai tedeschi, di 14 carrozze trainato dalla E656 042.



Figura 4: Treno Treno in mano al macchinista



Figura 5: Fasi salienti dell'esercizio nella stazione di confine di CV19 di Castelfredo

Il giorno successivo si ricomincia, macchine e vagoni ai posti di partenza e con le dovute correzioni agli errori dei turni riscontrati il giorno prima si parte. Tutta un'altra storia rispetto al giorno prima, l'orario gira che è una favola. I cambi di trazione nella stazione di confine Castelfredo di CV19 sono a decine per i treni che varcano i confine tra macchine italiane e straniere. Fa un certo effetto vedere i carri in partenza dalla fonderia di CV19 in arrivo ore dopo alla stazione di destinazione posta all'estremo opposto del plastico. Sono anche notevoli le piccole folle di macchinisti che si incontrano nelle grandi stazioni dove questi sono in

attesa di prendere servizio sul proprio treno.

Le manovre nei piccoli scali disseminati lungo il tracciato oltre che fonte di divertimento sono anche stimoli di idee per nuovi moduli.

La giornata purtroppo scorre veloce e per una parte dei soci di CV19 me incluso è ora di rientrare alle 15 salutiamo tutti. Il meeting andrà ancora avanti per altri 3 giorni.