



Il modulare del CV19

Testo Epifanio Raneri | Foto Duegi

Qualche lettore penserà che siamo fissati.... ebbene, pensa giusto! La normativa Fremo, che spingiamo in ogni occasione, nella sua semplicità è rivoluzionaria, e in epoca di accanimento sul dettaglio, sulle aste on-line, sui prezzi dei modelli, riporta l'attenzione su quella meravigliosa organizzazione che è la ferrovia. Dove un treno che viaggia è il risultato di una complessa serie di operazioni... al vero come nel modellismo!

Da qualche anno a questa parte si è sentito molto parlare di Fremo, una filosofia di vivere il fermodellismo che nasce in Germania nel 1981 ed ora, all'alba del terzo millennio si diffonde con sempre maggiore forza anche in Italia. Vari gruppi si sono interessati alle norme Fremo, più volte promosse da questa rivista, e di recente gli amici del noto club virtuale DCC World, hanno seguito questa "corrente di pensiero", formando il Club Fremo denominato CV19.

Perché e come...

Tutto nasce dall'idea di un gruppo di fermodellisti affiliati alla chat e al forum di DCC World: dobbiamo fare il plasti-

co. Fino a qui niente di particolare, però sorgono alcune difficoltà, prima fra tutte la lontananza dei vari soci tra di loro, infatti i membri di CV19 risie-

dono da Ventimiglia a Bologna, passando da Torino, Bergamo, Brescia. Come risolvere questo macroscopico problema? Naturalmente con un plastico mo-

In alto: una classica linea secondaria italiana, ambientabile in epoca IV-V, questo è il Fremo di CV19; pannello "PL km 17+581" Enrico Sturniolo (nome sul forum: jimbo)

In basso: il pozzetto quando non utilizzato viene chiuso con elementi classici che ritroviamo nelle nostre linee, la classica garetta degli attrezzi, sempre nel pannello di Enrico Sturniolo.



In alto: il pesante merci, trainato da una Vossloh G2000 passa sopra gli impianti sportivi; il pannello è "Treni e Sport" Davide Carra (davideBG) e Luca Dentella (Luca).
Divertente l'idea dell'edificio a bordo pannello, sezionato in modo da vedere l'interno.

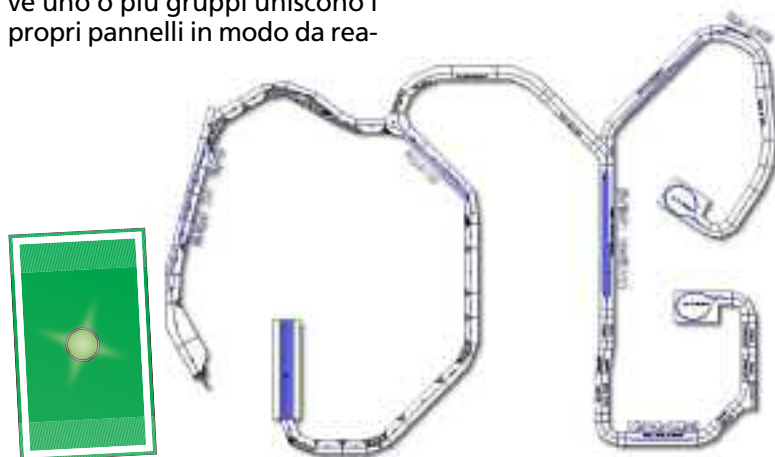


dulare, dove ognuno si costruisce il suo "pezzo" di plastico e poi questi pezzi vengono riuniti in fiere o raduni.

Per mesi il forum, dove venne pubblicato il topic "abbiamo un'idea in mente", diventa una cucina di idee dove ogni partecipante proponeva una strada da seguire. Dopo i vari articoli pubblicati proprio su TTM, è stata scelta la strada del Fremo. Scegliere questa tipologia di modulare non implica solo caratteri tecnici, come la forma della testata, numero di binari, funzionamento automatico o manuale o numero di fili da usare. Fremo nasce solo per l'esercizio realistico, e qualsiasi plastico-gruppo che intende

aderire a tale filosofia deve tenere presente che spesso e volentieri capiteranno occasioni di incontro, Fremo Meeting, dove uno o più gruppi uniscono i propri pannelli in modo da rea-

lizzare una ferrovia in miniatura ma da gestire come al vero seguendo un orario, con veicoli che trasportano virtualmen-



Al centro: disposizione dell'impianto realizzato in occasione della Model Expo Italy 2008 congiuntamente a CMP, CBF e GFSP per uno sviluppo di circa 90 metri di tracciato.

In basso: la "Lollo" si riposa nel Deposito Locomotive "La Suocera" di Marco Ruggeri (Ruggio).





In alto: l'adozione di un capitolato sui materiali da adottare fa sì che i punti di giunta fra due moduli siano meno evidenti e poco visibili. Nel particolare due pannelli adiacenti sono il modulo del "Sovrappasso" realizzata a Torino da Epifanio Raneri (Buddace), mentre il pannello "Il Ponte" è stato costruito a Ventimiglia da Andrea Denegri (Andreachef).



te la merce o i passeggeri, seguiti da schede carro... Scelta la nostra "filosofia di vita" ora toccava mettersi al lavoro; però prima ci sono state altre considerazioni da approfondire, e delle regole da stabilire, oltre a quelle già dettate dalle norme Fremo Italia, per evitare l'effetto "accozzaglia" e mantenere una certa uniformità estetica dei pannelli prodotti dagli aderenti al progetto CV19. Tra questi il tema estetico-ferroviario, il materiale d'armamento, la tipologia di scambi, standard elettrici o estetici come il colore e la marca dell'erba e della massiciata in modo da ottenere uniformità di paesaggio soprattutto sulle giunzioni dei moduli.

Armamento profilo 19

Per l'armamento abbiamo optato per usare il Peco Codice 75 (profilo 19) con l'uso in linea di

Al centro: dettaglio degli scambi auto-costruiti posati nel modulo del "Mulinello Peloritano" realizzato da Epifanio Raneri.

In basso: la stazione di transito "Borgo Sulserio": il nome nasce dall'intenzione da parte di due Buddace e Despx di realizzare "seriamente" una stazione in poco tempo.



scambi lunghi Electrofrog (dotati di cuore polarizzato), queste due scelte sono dovute alla nostra volontà di riprodurre la realtà nel modo più fedele possibile. Il motivo di questa scelta sta nel fatto che il codice 100 ha un profilo di rotaia enorme se rapportato alla realtà, mentre gli scambi lunghi modellistici sono quelli che sia avvicinano di più a quelli reali, oltre a garantire una marcia più sicura dei treni.

Per gli scambi e per il segnalamento si è scelto di dotarli di decoder in modo da una diminuire il numero dei conduttori necessari per il funzionamento dei piazzali di stazione e dall'altro per permettere una certa flessibilità nella gestione del plastico. Questo tipo di scelta ha fatto sì che al classico circuito di trazione, stile Fremo, ne fosse affiancato un altro, indipendente dal primo, dedicato esclusivamente agli scambi e al segnalamento. Giusto in questo periodo Fremo sta normando un secondo bus aggiuntivo chiamato LotusNet che essenzialmente svolge lo stesso compito del nostro bus DCC secondario.

Il pozzetto-segnaletto

Riguardo al segnalamento c'è un'altra cosa da dire: il plastico di CV19 voleva essere un impianto modulare al 100%, cioè qualsiasi modulo doveva poter essere connesso con gli altri in qualsiasi punto, in modo tale che si potessero dare varie for-



me al tracciato in base al numero di partecipanti ed allo spazio che si ha a disposizione. Questo implica che qualsiasi modulo di linea dovesse essere predisposto per ospitare i segnali di avviso e protezione. Per questo scopo è stata stabilita un'interfaccia meccanica, soprannominata "pozzetto", collocato a fianco del binario su ciascun modulo, che permette l'inserimento di un "apparato segnale" costituito dal segnale luminoso FS, con basetta e in più il rispettivo decoder di comando. Quando il segnale viene rimosso il pozzetto viene chiuso con elementi di arredo (posti telefonici, garette...). Infine, come per i decoder DCC, sono state standardizzati tutti i colori e le sezioni dei cavi che corrono per il plastico.

Iniziano i lavori!

Buttate giù le regole sono iniziati i lavori. La prima parte del plastico ad essere costruita sono state le testate, realizzate in modo industriale. Queste, sono state distribuite al primo incontro il 21 febbraio del 2005 a Torino dove i abbiamo avuto modi di conoscerci di persona dopo ore ed ore di rapporti telematici. Passano altri 8 mesi, dove ognuno mette mano ai ferri del mestiere e inizia a costruire il proprio modulo, che fosse stato una stazione, una curva o un semplice pannello dritto. Il 23 ottobre del 2005 il primo incontro di verifica, a Torrazza Piemonte (con tanto di news su TT) con qualcosa di tangibile. Fu il nostro primo raduno tecnico importante, non solo per la soddisfazione provata

In alto: un agricoltore saluta il passaggio del treno storico che lo distrae un attimo dal suo lavoro quotidiano. Modulo "Sottopasso" costruito da Ezio Jourdan (Kenta)

In basso: gli ampi raggi di curvatura stabiliti delle norme Fremo permettono la circolabilità dei treni in spinta senza alcun problema. Un regionale reversibile con carrozze Piano Ribassato e semipilota MD, spinto da una D 445 transita sul modulo "La Collina".





In alto: la linea corre in trincee, a mezza costa e su ponti, come nel più classico e paesaggio italiano. Ponte "Il Gabbiano" di D. Baldan. Al centro: la famiglia di CV19 si allarga. Antonio Antonelli (Antony) dopo aver conosciuto CV19 alla Model Expo Italy 2007 si è unito iniziando la costruzione di modulo dal titolo "Il fiume e sull'acqua".



In basso: una piccola strada rurale affiancata da salici sottopassa la ferrovia grazie ad un piccolo sottovia costruito utilizzando le tecniche esposte in un articolo su TTM3. Modulo "Sottopasso" costruito da Ezio Jourdan CV19 (Kenta)

da alcuni, ma anche perché riuscì a riscuotere consensi dai vari ospiti che dopo averci seguito sul forum vennero di persona a trovarci. Dal punto di vista tecnico, invece, al raduno vennero fuori tutti quei problemi di gioventù, che qualsiasi nuovo progetto incontra sempre nel suo cammino. Il primo treno poté circolare dopo qualche ora di interventi su scambi che

non funzionavano, connettori malamente collegati e altri inconvenienti minori. Per niente scoraggiati, una volta rientrati a casa e presa coscienza dei problemi incontrati, ci siamo subito messi a sistemare le anomalie riscontrate a Torrazza.

Secondo test

Un secondo incontro di verifica si è tenuto a Brescia il 27 giu-

gno 2006 per affrontare un'altra prova e stavolta le cose sono andate meglio. Non solo le disfunzioni di Torrazza sono state risolte, ma nel frattempo era stata realizzata una stazione in più, costruita a tempo di record. I treni poterono circolare per tutto il giorno fra moduli ancora incompleti, che pian piano vedevano crescere la vegetazione. Il meeting di Brescia è stato pure utile per collaudare il sistema di controllo delle stazioni tramite rete senza fili con standard WiFi e Personal Computer la quale, grazie all'uso di componentistica di larga diffusione si è rivelata affidabile, relativamente poco costosa e... mostruosamente flessibile.

Il ballo dei debuttanti!

Oramai i tempi erano maturi, potevamo, senza troppe presunzioni, fare il nostro debutto in pubblico. La scelta cadde sul Model Expo Italy di Verona che era alla sua seconda edizione, nel dicembre 2006.

Ci mettemmo in contatto e prendemmo accordi per partecipare come associazione, infatti fu ufficialmente costituito il gruppo "CV19 Amici di DCC-World". Avevamo una data certa, entro la quale tutti moduli dovevano essere oltre che funzionanti anche presentabili.

Ci incontrammo nuovamente a Torrazza il 5 Novembre per la prova generale, ed infine a Dicembre facemmo il nostro ingresso in scena. Furono tre giorni molto impegnativi, sia per il montaggio che per l'esercizio durante la manifestazione. Non solo ci presentavamo con un plastico, ma portavamo avanti, in concreto, un nuovo modo di





In alto: nonostante Fremo prediliga l'esercizio all'estremo dettaglio, nulla viene lasciato al caso.

Il pannello è "Ca' de Limon" di A. Baldan

Al centro: in occasione della Model Expo Italy 2008 è stata realizzata dal mitico Ettore Abate (Ettogrammo) a tempo di record il modulo tecnico della rotonda che permette la giratura e lo smistamento veloce delle locomotive alla coulisse di San Lazzaro. Il nome ispirato al biblico personaggio deriva dalla fiducia del costruttore nel funzionamento del meccanismo complesso di movimento della coulisse.

In basso: l'orario grafico per l'esercizio dimostrativo per Model Expo Italy 2008.



intendere il plastico modulare di Gruppo; infatti grazie al controllo DCC ed all'uso dei computer che ci aiutano nel gestire il plastico, abbiamo dato una ringiovanita al nostro hobby, il quale viene spesso considerato un passatempo per gente gente avanti con l'età e poco propensi all'innovazione tecnologica. Consideriamo anche il fat-

to che l'età media dei membri di CV19 non supera i 30 anni ed il nostro presidente all'epoca aveva 26 anni.

Durante la manifestazione abbiamo anche avuto modo di rispondere alle domande del pubblico. Le domande che spesso ci sentivamo fare erano: "Ma è Digitale?", "Ma il treno non corre in tondo?". Noi rispon-

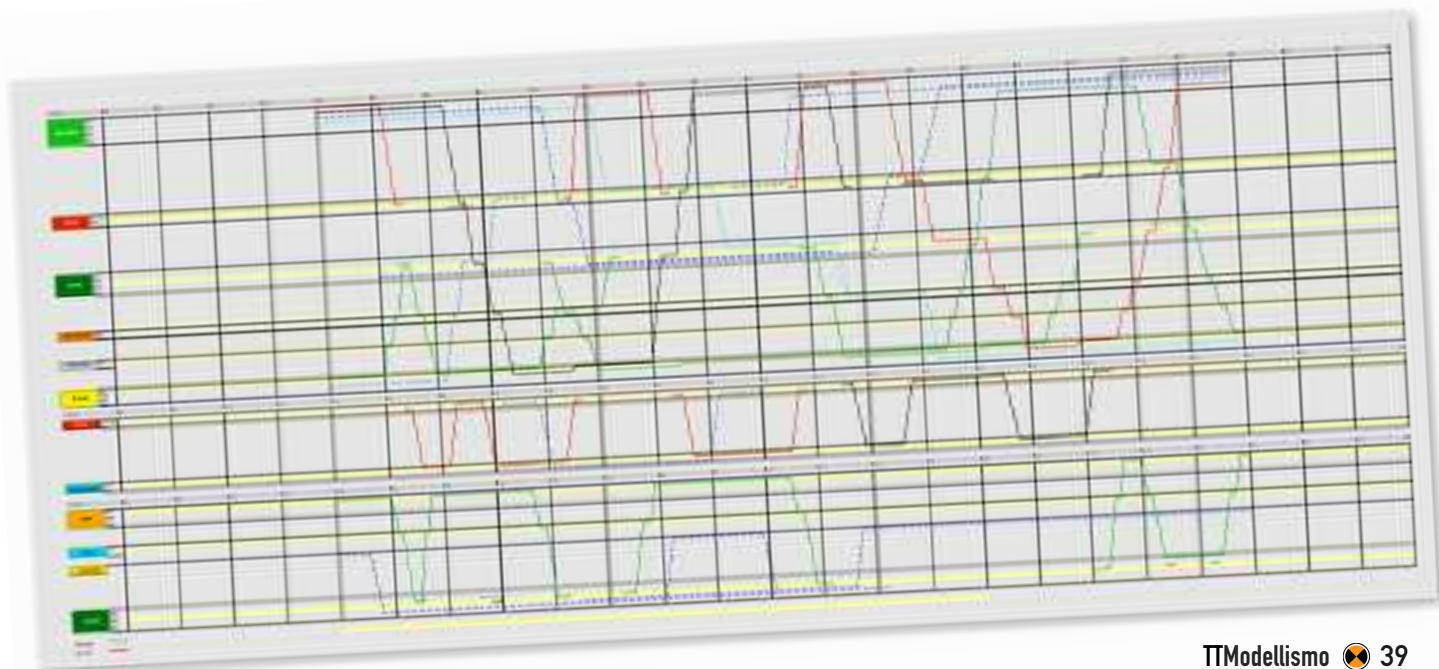
devamo e davamo spiegazione di ciò che stavamo facendo, sfatando in certi casi alcune leggende metropolitane legate al digitale e fermodellismo.

In merito alle leggende metropolitane, è d'obbligo ricordare che il plastico del CV19 non è assolutamente automatico, infatti tra di noi ci scambiamo i ruoli da capistazione a macchinisti, dove i primi gestiscono la stazione che presiedono, mentre i secondi conducono i treni seguendo le istruzioni dei capistazione e il segnalamento, quest'ultimo funzionante come al vero.

L'affluenza di pubblico è stata subito notevole e dopo la diffidenza iniziale di fronte alla novità sono arrivati molti apprezzamenti. Finalmente potevamo dirlo: "è nato CV19".

Il nostro scopo principale non era ancora raggiunto, nascevamo come gruppo Fremo e il nostro scopo era fare esercizio. Grazie all'amico Moritz Gretschel siamo poi riusciti a contattare degli altri gruppi Fremo austriaci e tedeschi per organizzare un Fremo meeting in Italia. Il raduno è stato programmato in quel di Brescia il 19-20 Maggio 2007 ed oltre a CV19 e agli amici d'oltralpe avrebbero preso parte anche delle delegazioni del CFB di Brescia e del MEC di Silandro.

Mentre organizzavamo il Fremo meeting avemmo un'altra notizia. La III edizione di Model Expo Italy di Verona invece che a Dicembre si sarebbe svolta a Maggio, una settimana prima del nostro Fremo meeting. Prendemmo la decisione che alla fine ripagò maggiormente,





re; eravamo già molto concentrati sul Fremo Meeting, forse per il motivo che non si sapeva bene a cosa si andava incontro. Avevamo letto, ci eravamo preparati ma di sicuro viverlo sarebbe stata tutt'altra esperienza. I giorni del Fremo meeting infatti si sono rivelati molto intensi sia per l'impegno, sia per la possibilità di osservare gruppi Fremo di provata esperienza. Due giorni in totale amicizia tra i vari gruppi italiani presente con gli amici stranieri. In questa occasione abbiamo pure ricevuto l'invito a partecipare a un "Fremo treffen"

per condurre i treni e l'altra per tenere la bottiglia di birra... Oltre all'esercizio c'è stata l'occasione di partecipare a vari corsi per la compilazione delle schede carro, la sporcatura dei rotabili e discussioni normative sulle possibilità di standardizzare la linea aerea sui moduli Fremo.

Catenaria Italiana: la prossima frontiera?

Anche noi del CV19 stiamo lavorando sulla linea aerea e abbiamo avuto modo di notare che la soluzione che stiamo studiando (solo estetica), è diversa dalla loro che prevede una catenaria tesa e meccanicamente funzionante. Infine siamo giunti alla "Model Expo Italy" di Verona dello scorso aprile. La partecipazione a quest'ultima manifestazione è stata foriera di ulteriori soddisfazioni, infatti abbiamo unito i nostri pannelli con quelli degli altri gruppi Fremo italiani: il CMP, il CFB e il GFPS. Insieme abbiamo realizzato un grande impianto che ci ha permesso prima di ogni cosa di divertirci e inoltre di consolidare i rapporti per poter organizzare più avanti, memori di tutte le esperienze accumulate, un altro Fremo meeting Italiano.

Beh, che dire? aver adottato per il nostro impianto i concetti del Fremo ci ha dato modo di capire più da vicino le meraviglie e la complessità del vero esercizio ferroviario, portandoci verso il fermodellismo vissuto (e non "parlato") con un'esperienza di Gruppo attivo e vivace che assume tutt'altro spessore rispetto a precedenti esperienze.

In alto: la 245 transita sicura sopra uno scambio autocostituito del "Molino Peloritano".
In basso: il Minuetto presta servizio alla fermata di Ca' de Limon; pannello realizzato dalla prima componente femminile del Gruppo CV19, Anna Baldan.

partecipammo ad entrambi gli eventi, infatti finita Verona portammo tutti i moduli a Brescia in modo tale che fossero già lì per il prossimo fine settimana.

Fremo Meeting!

La seconda volta al Model Expo di Verona è stata vissuta tranquillamente, durante la fiera tutto ha funzionato a dove-

a Rosenheim. Invito che abbiamo onorato, dall'1 al 4 Novembre 2007 con una nostra rappresentanza insieme al MEC di Silandro. I nostri moduli immersi in un layout di circa 130 m di sviluppo hanno suscitato parecchia curiosità. Se da una parte le caratteristiche ferroviarie Italiane spiccavano in mezzo a quelle teutoniche dall'altra le soluzioni tecnologiche adottate dai nostri moduli suscitavano parecchia attenzione da parte degli amici stranieri. Quattro giorni di esercizio senza sosta: schede treno con i turni e servizi dei vari treni insieme alle immancabili schede carro e agli orari ci hanno accompagnato per tutto il periodo. La caratteristica simpatica dei nostri colleghi era che giunti a una certa ora usavano una mano

Un nome, un significato

Perchè ci chiamiamo CV 19? La CV 19 nel sistema di controllo digitale DCC è quella variabile di configurazione (CV) che consente di gestire la trazione multipla per sincronizzare il funzionamento di più locomotive. Ecco che per noi questo numero assume il si-

gnificato di coesione e affiatamento tra i partecipanti, tutti "locomotive" e nessuno che fa da "carrozza"; il Club infatti è come una trazione multipla ben gestita di tutti i soci. E la configurazione della trazione multipla è stata ben definita, a guardare i notevoli risultati ottenuti in così poco tempo!

