

## Udine: i Depositi Locomotive FS e FCU

Sabato 16 aprile appassionati aderenti al Gruppo Italo Briano si sono uniti ad altri dell'ACT e in tale buona compagnia sono partiti da Milano con l'IC delle ore 6.05 alla volta di Udine.

Intercalando pisolini – giustificati dalla levataccia alle 4 del mattino- a foto di soggetti ferroviari accattivanti (notata la Gr940 045 su un tronchino a Casarsa, forse servita come modello per il francobollo del centenario FS), dopo un ottimo viaggio, alla stazione di Udine siamo stati ricevuti dal Capo Deposito (perdonatemi le vecchie dizioni, molto più romantiche delle attuali!) che gentilmente ci ha accompagnato, extra area ferroviaria per evitare pericoli, fino all'ingresso dell'Officina, distante diverse centinaia di metri.

Qui abbiamo potuto vedere come si svolge la manutenzione dei grossi diesel D141 (presenti il 1001 e il 1005), compresa la fossa per il calo dei motori, e il recupero di pezzi importanti dai locomotori destinati alla demolizione (al momento E636 209). E le spiegazioni, in forma semplice ma interessanti, del nostro cicerone sono state molto apprezzate per la professionalità e competenza che denotavano.



D145 1005 in revisione e D145 1001



Fossa cala assi e recupero di pezzi dalla demolenda E 636 209

Sul piazzale stazionavano classici carri gialli e blu del treno soccorso, diversi tipi di locomotori in attesa del loro turno di servizio e un 245 per la movimentazione dei mezzi sul carro ponte di cui l'officina è dotata. Al riparo dei capannoni abbiamo visto complessi di Ale803, due D345, un 652 (024) e, chicca della giornata, un imponente sgombraneve S224 001.



Carri del treno soccorso sul piazzale



Ponte trasbordatore dell'officina



D 345 e 652 024



Ultimi complessi di Ale 803

Purtroppo il nostro treno speciale (doppia di anziane AD 801+802 della FCU) ci attendeva in stazione e quindi siamo stati costretti ad interrompere la visita non senza aver fotografato in extremis anche un simpatico bagaglino LDn 24 003.



L'imponente spazzaneve rotativo

S 224 001



Il simpatico bagaglino LDn 24 003

Effettuata la corsa su Cividale, incrociando la AD901 (prima automotrice costruita per le ferrovie secondarie nel 1984), abbiamo ripreso le forze al ristorante *Al Monastero Taverna di Bacco* gustando piatti tipici e vinelli locali, che la pioggia nel frattempo iniziata non ha minimamente annacquato.

In stazione ci attendeva una automotrice di fabbricazione più recente, per l'esattezza la AD 910, ultima 663 costruita su disegni FIAT ma da terzi a Colleferro.



Connubio di materiale antico

e recente: AD901 e AD 801-802



Connubio tra recente e ...

recentissimo: AD910 e Minuetto

Ad Udine, dopo aver colto al volo un'accoppiata AD910 + Minuetto diesel, l'autobus n 11 ci ha condotto al DL delle Ferrovie Udine Cividale (FUC) dove siamo stati accolti con molto calore dal personale locale; abbiamo anche scoperto con nostra sorpresa che alcuni di

essi erano modellisti, in H0 e vapore vivo, e che avevano partecipato a manifestazioni a Novegro e a Casarile nell'hinterland milanese.

Per chi non conoscesse la FUC, diamo qualche notizia sulla "ex Veneta": aperta il 24 6 1886 (27 per il pubblico), due anni dopo la concessione ricevuta da Re Umberto I, fu gestita dalle SV insieme alla ferrovia Carnia Villa Santina. Negli anni '80 ebbe inizio il primo ammodernamento del materiale rotabile con l'acquisto dalla Fiat delle automotrici Aln 663 e rimorchiate pilota Bp663; successivamente venne rinnovato il binario con rotaie tipo 50 UNI e traverse in cemento armato precompresso. Il 2004 ha visto il miglioramento del servizio con l'introduzione del condizionamento su alcune automotrici e rimorchiate, rifacimento della stazione di Cividale e realizzazione di una nuova fermata a S. Gottardo, l'ammodernamento di passaggi a livello e l'acquisto di due nuove automotrici bicassa tipo Stadler GTW DMU-II 2/6. Dal sito della FUC (Cividale.com) possono essere scaricati fotografie, tariffe e informazioni utili .

Constatato di persona il buon servizio offerto agli utenti torniamo al nostro resoconto.



AD803 con particolare di interni e banco di manovra



In officina abbiamo potuto visitare la terza AD 800 (ossia la 803), anche questa soprannominata affettuosamente *Bombolone* per le sue forme arrotondate ma sempre piacevoli, ancora con gli arredi originali e l'angusto banco di comando, e fotografare sul piazzale diversi carri ex Società Veneta (pianali, chiusi e cisterna diserbante) con i caratteristici respingenti del tempo con molle a bovolo e fodero curvilineo rastremato.



Carro diserbante e chiuso della ex Società Veneta



L'imponente Mak G500/700C e il diesel-elettrico DE424 02



## Il carrellino a bilanciere e l'ingegnoso scooter da rotaia.

Infine in un secondo capannone abbiamo potuto fotografare altri mezzi diesel ( un DE424 02 marcato 02 3 11 1440 002 9 e un potente Ld405, diesel idraulico tipo Mak G500/700C, a tre assi con qualche anno sulle spalle ma di concezione tuttora valida), ingegnosi carrelli per uso su rotaia motorizzati con motori di motoscooter Vespa, oltre ad un antico carrello a bilanciere utilissimo oggi giorno per il ..... body-building.

L'approssimarsi dell'ora della partenza del nostro intercity, ultimo utile per il ritorno, ci ha costretto al commiato ma si è incuneato in noi il desiderio di un secondo incontro, sia sul piano ferroviario per provare i nuovi complessi Stadler, che, perché no, su quello ..... culinario.