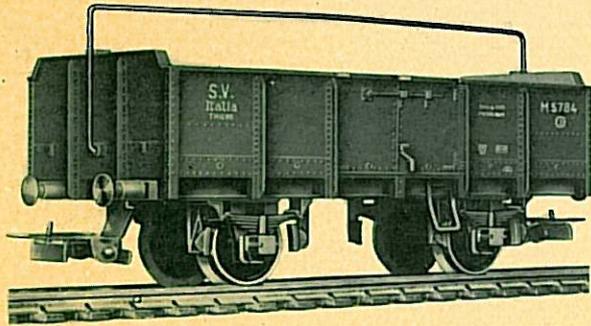


Rivarossi

HA REALIZZATO:



Prezzo al pubblico L. 650

C Ltm/a

Carro merci a due assi, esatta riproduzione del carro tipo «M» della società veneta in colore verde e scritte gialle. Lunghezza: cm. 9,5

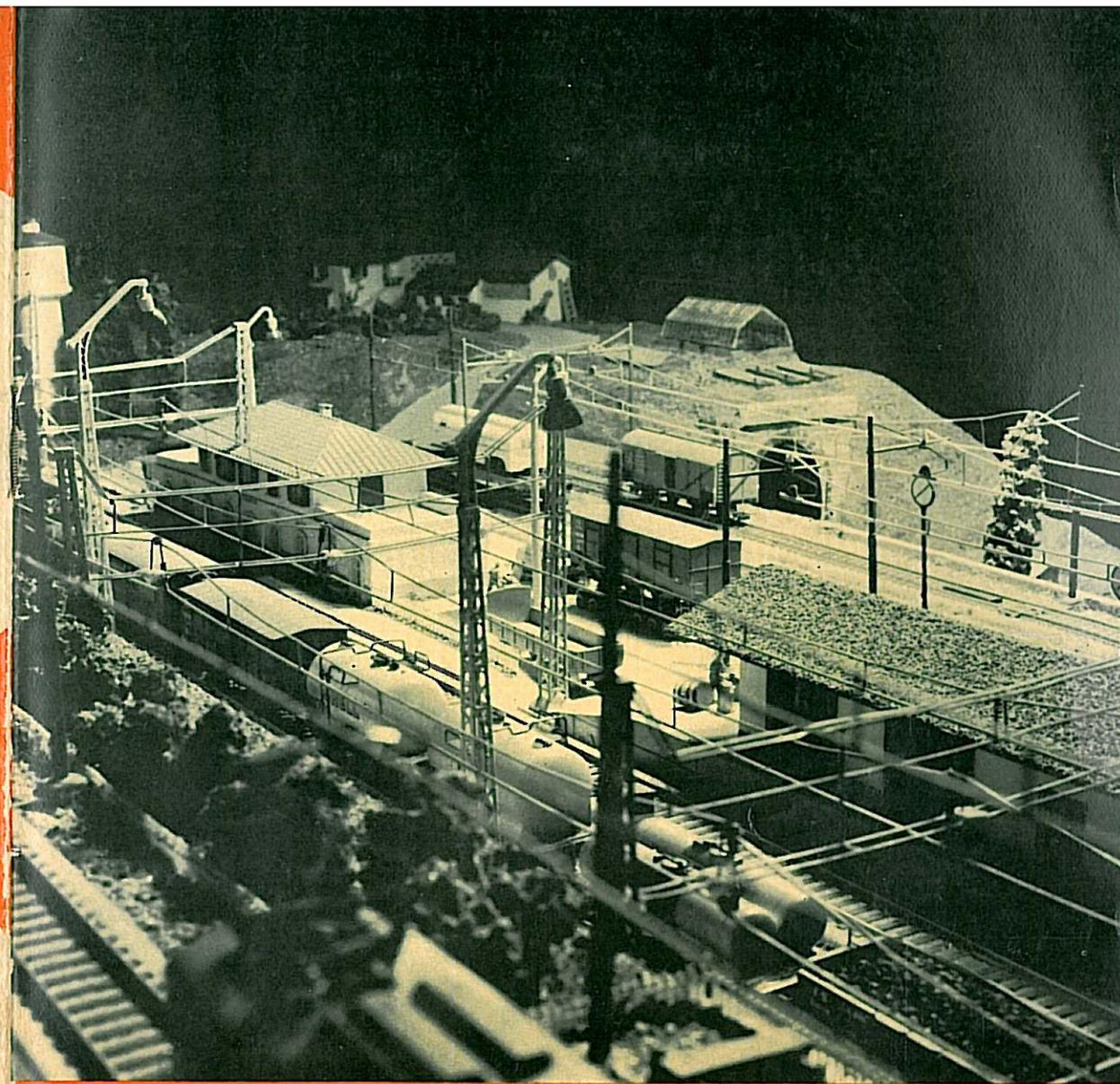


Prezzo al pubblico L. 1.600

Carro piatto a carrelli delle F.S. con semirimorchio «Campari». Il carro è nel colore originale rosso ferro ed il semirimorchio in colore argento con scritte rosse e blu. Lunghezza: cm. 18,5

C Poz/1

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV



40 RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

ottobre 1960
anno VII - L. 150

H0

pubblicazione bimestrale

Rivarossi



Mastro Goffredo

di
SCAGLIA & FIGLIO

GIOCHI E
GIOCATTOLE

MODELLISMO

MILANO
CORSO MATTEOTTI, 14
TELEF. 79.12.12

Rivista mensile Spagnola
di modellismo ferroviario

TREN
MINIATURA

Abbonamento annuo L. 2.700

ogni numero di saggio 90

una volta tanto L. 270

Rivolgersi a Dott. I. Briano & Figlio

Via Caffaro 19/2 - Genova



Setto

VI PIACE DIVULGATELO FRA I

VOSTRI AMICI ET CONOSCENTI

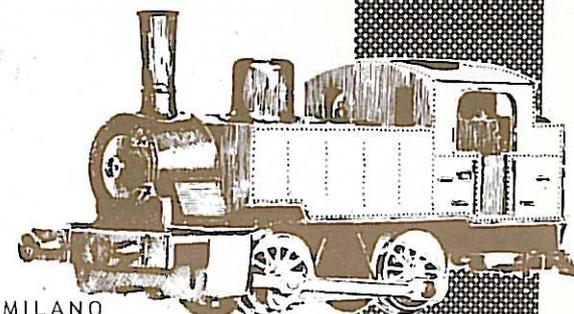
ABBONAMENTO ANNUO L. 800

NUMERI SINGOLI E ARRETRATI L. 150

fochimodels DI FOCHI

RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200.

Tutto per l'Aeromodellismo - Automodel-
lismo - Navimodellismo - Fermomodellismo -
Scatole di montaggio - Accessori e mate-
riale per la loro costru-
zione - Motori nazionali
ed esteri: Diesel-Glow
Plug-Jetex - Reattori -
Radiocomandati - Parti
staccate ed accessori
vari.
Assistenza e riparazioni
in genere.



MILANO
Corso Buenos Aires, 64-tel. 221.875

AVIOMINIMA

COS.MO

COSTRUZIONI MODELLISTICHE
ROMA - VIA S. BASILIO 49 A

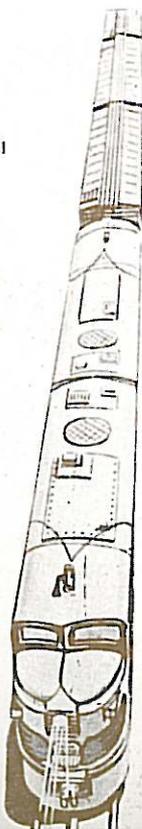
AVITA' PER I MODELLISTI FERROVIARI

LISTELLI PROFILATI IN BOSSO

LUNGHEZZA CM. 50

NELLE SEZIONI E MISURE:

1,5x1,5	2x2	3x3	3x4	CAD.	L. 80
1,5x1,5	2x2	3x3		"	L. 100
1,5x2	2x3	3x4		"	L. 100
1x1,5	1,5x2	2x3	3x4	"	L. 80
1,5x1,5	2x2	3x3		"	L. 80
1,5x1,5	2x2	3x3		"	L. 100
1,5x2	2x3	3x4		"	L. 100

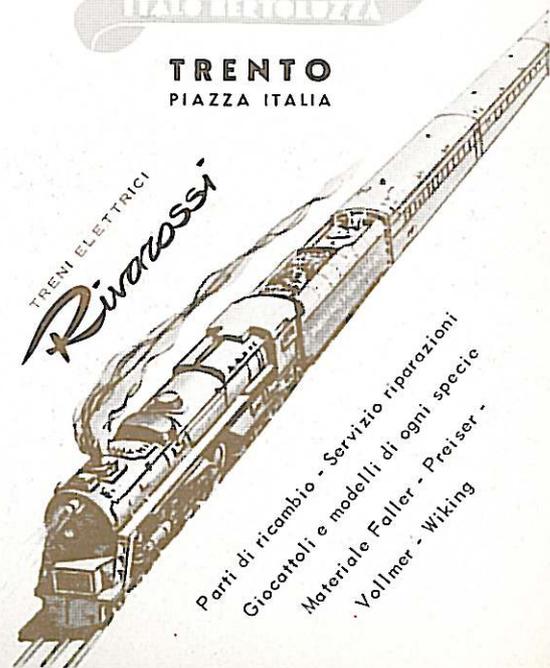


Italo

ITALIO BERTOLUZZA

TRENTO
PIAZZA ITALIA

TRENI ELETTRICI
Rivarossi



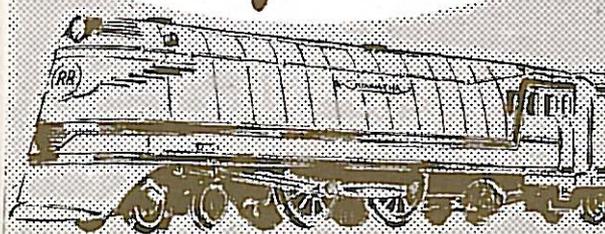
Parti di ricambio - Servizio riparazioni
Giocattoli e modelli di ogni specie
Materiale Falter - Preiser -
Vollmer - Wiking

LA CASA DEL GIOCATTOLO

Bolla
di G. BOLLA

VIA MANNO 53
CAGLIARI

TUTTO
PER
IL MODELLISMO



treni elettrici

"Rivarossi"



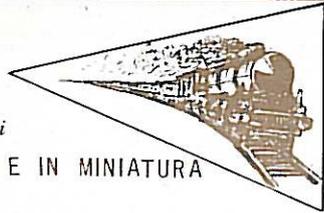
T. Ciccoletta & Figlio
Regali

via S. Caterina a Chiaia, 16
(P. dei Martiri) Telef. 60.963

NAPOLI

PARTI DI RICAMBIO
SERVIZIO ASSISTENZA
ACCESSORI
FALLER
PREISER
VOLLMER

ITALMODEL



Rivista bimestrale di
FERROVIE REALI E IN MINIATURA

Un numero L. 300.-
Abbonamento annuo € 1.600.-
decorrente dal Gennaio d'ogni anno.

Richieste alla Direzione

VIA CAFFARO 19 - GENOVA

Brondi PISA

BORGOSTRETTO 42 R - Tel. 3623

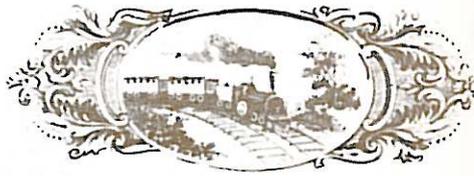
ASSORTIMENTO COMPLETO
TRENI ELETTRICI IN MINIATURA

Rivarossi
PEZZI DI RICAMBIO, RIPARAZIONI, LAMPADARI - TV - RADIO

accessori per plastici
di case estere
e nazionali

CIPICIANI

PERUGIA - VIA ALESSI 12



VASTO ASSORTIMENTO TRENI ELETTRICI

Rivarossi

PARTI DI RICAMBIO
PEZZI STACCATI
PER MODELLISTI

MATERIALI
AERO-NAVIMODELLISTICI
NAZIONALI ED ESTERI

Servizio riparazioni ed assistenza tecnica

REARADIO

DI GRAZIOSI ALIMENA
VIA D. CHIESA 1/A ANCONA
Tel. 28879

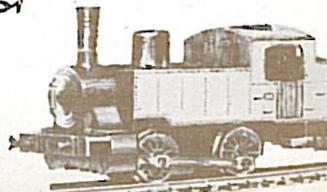
VASTO ASSORTIMENTO TRENI "HO"

Rivarossi

WIKING

FALLER

VOLLMER



Parti di ricambio - accurate riparazioni
consulenza tecnica nella costruzione di plastici

ASSORTIMENTO COMPLETO TRENI *Rivarossi*
TUTTO PER L'ALLESTIMENTO DEI PLASTICI
FERROVIARI

Pesaro



BOLOGNA
VIA MANZONI, 2
TELEF. 231.937

SI SPEDISCE OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO E IMBALLO

A FIRENZE

VICTOR

TITOLARE DELLA DITTA
G. PROSPERI-CHIODO E FIGLIO



Vi attende nel suo negozio

«AEROMODELLISMO FIORENTINO»
BORGO PINTI 99 ROSSO

IL PIU VASTO ASSORTIMENTO DI ARTICOLI PER AEROMODELLISMO
I MIGLIORI COMPLESSI PER RADIOCOMANDO IN DISTRIBUZIONE



TUTTA LA PRODUZIONE

Rivarossi

DITTA **FERRUCCIO TESTI**
CAV.

DAL 1880
LA DITTA DI FIDUCIA

PADOVA
Tel. 25440

«CASABELLA TESTI»
VIA ALTINATE 16
Tel. 25.410 + 35082

«TESTI GIOCATTOLI»
CORSO GARIBALDI 2
Tel. 39472

FERROVIE *Rivarossi* - CATALOGHI
A RICHIESTA

TESTI REPARTO GIOCATTOLI INGROSSO - VIA S. BIAGIO 4 TEL. 39499-44200

Rivarossi

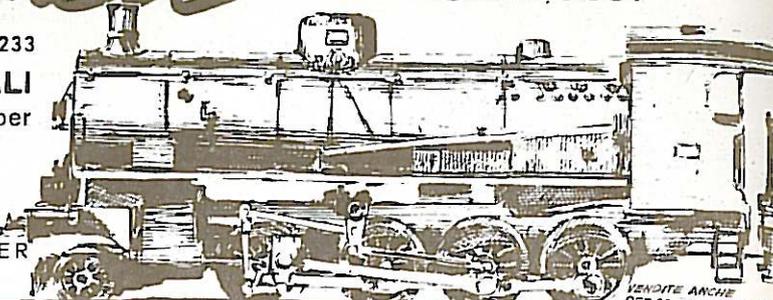
MODELLISMO



VIA BALDISSERA, 9
ANGOLO STOPPANI

MILANO
T. 270.011

Grandi **Rivarossi**
 COMPLETO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI
 PALERMO Via Macqueda 233
 I GIOCATTOLI PIU' ORIGINALI
 parti di ricambio e pezzi staccati per modellisti
 ASSISTENZA TECNICA
 accessori per plastici
Rivarossi FALLER WOLLMER
 PREISER - WIKING



VENITE ANCHE PER CORRISPONDENZA

i magazzini **ARBITER**
 Vi offrono:
 UN COMPLETO ASSORTIMENTO di articoli NAZIONALI ed ESTERI
 per:
Organizzazione VITTADELLO
 FIRENZE - Via Brunelleschi
 Tel. 21.318

arbitrer

MODELLISMO
 FERROVIARIO.
 NAVALE. AEREO.
 e i migliori giochi istruttivi e scientifici



nunzi **Rivarossi**
 TRENI ELETTRICI
 parti di ricambio assistenza-servizio
 ROMA CORSO TRIESTE 104 TEL. 848-873
 Case: **FALLER** **VOLLMER**

PALIFICAZIONE ITALIANA A CATENARIA - PLASTICI FERROVIARI -
 TUTTO PER MODELLISTI - GIOCATTOLI NOVITA'

alla gioia dei bimbi
 VIA PO 46 - TORINO TEL. 882850
 COMPLETO ASSORTIMENTO DI GIOCATTOLI E MODELLISMO
 DELLE MIGLIORI CASE ITALIANE ED ESTERE

Rivarossi **VOLLMER** WIKING **FALLER** REVELL
 Costruzioni di plastici con tutto il relativo accessorio

Hobby **Rivarossi**
 RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO
 a cura dei tecnici della **Rivarossi**
 consulenza artistica A. Dalla Costa
 n. 40 Ottobre 1960 Anno VII L. 150

EDITORIALE

Siamo lieti di informare i nostri affezionati lettori, che, l'annuale congresso internazionale di fermmodellismo, tenutosi, come precedentemente annunciato, nell'amena città austriaca di Salisburgo dall'8 al 13 settembre, ha riportato un successo lusinghiero.

Come da noi auspicato, la presenza di fermmodellisti italiani è stata maggiore degli altri anni. Se in parte questa maggiore affluenza è dovuta alla vicinanza della città sede del congresso, è pure dovuta all'aumento anche in Italia dell'interesse per quel magnifico Hobby che è il fermmodellismo.

In questa occasione, l'assemblea ha pure espresso il desiderio che, l'VIII congresso del MOROP, abbia luogo il prossimo anno in Italia. Noi vogliamo sperare che questa proposta venga accolta favorevolmente dalla F.L.M.F. e che tutti i fermmodellisti italiani si adoperino in tale senso.

Un resoconto più particolareggiato su questo congresso è pubblicato alle pagine 30 - 31 - 32 e 33 di questa Rivista.

□ □ □

Ci scusiamo con i nostri lettori se, contrariamente a quanto annunciato precedentemente, ragioni di spazio non ci permettono di pubblicare su questo numero la quarta puntata dell'articolo di Zeta-Zeta: «La battaglia per lo scartamento, i suoi protagonisti, le macchine in essa rivali» la stessa verrà pubblicata sul prossimo numero di dicembre. Richiamiamo l'attenzione dei lettori su quest'ultima puntata, che è corredata da interessanti disegni delle locomotive sulle quali si impennò in Inghilterra la battaglia per lo scartamento.

ABBONAMENTI

Abbonamento annuo per 6 numeri pubblicati bimestralmente L. 800 (Estero L. 1.000) da mandare direttamente al nostro indirizzo o da versare sul C.C. postale 18/6801. Numeri singoli anche arretrati L. 150. Estero L. 200. Potranno essere richiesti presso i migliori negozi di modellismo e di giocattoli oppure a noi inviandoci il relativo importo. Non si effettuano spedizioni contro assegno. Richieste per variazioni di indirizzo L. 50

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV
 Reg. Trib. Como n. 52 del 7/4/54 Dir. Respons. Sig. Alessandro Rossi - Copyright by **Rivarossi** - Como
 Composto con Varityper e stampato con Multilith da **Rivarossi** - Como

IN QUESTO NUMERO

Costruiamo un plastico	Pag. 8
Ferrovia della Val Camonica	« 12
I nostri lettori all'opera	« 16
L'Album delle locomotive	« 20
Una tavola di costruzione	« 22
I plastici dei lettori	« 26
Mondo modellistico	« 30
Concorso «Flash»	« 34
Occhio al treno	« 36

NEL PROSSIMO NUMERO

La battaglia per lo scartamento, i suoi protagonisti, le macchine in essa rivali.
 L'Album delle locomotive
 Una tavola di costruzione
 I plastici dei lettori
 Concorsi fotografici ed altre interessanti rubriche.

H0 **Rivarossi** • N. 40

costruiamo un plastico

I puntata

Nel n. 26 di questa rivista trattammo la costruzione di un plastico, presentato alla Fiera di Milano di quell'anno 1958, le cui caratteristiche e dimensioni bene si addicevano ad essere adottate in numerose realizzazioni modellistiche, come del resto è avvenuto.

Seguendo la traccia di questo precedente schema, studiammo in seguito un

nuovo plastico che poco si discostasse da quello come misure di ingombro, ma che offrisse un maggior sviluppo di binari, specialmente di ricovero, onde permettere un certo numero di manovre e smistamenti.

L'installazione della linea aerea permise inoltre il funzionamento indipendente di due treni sfruttando al massimo le possibilità di traffico del tracciato.

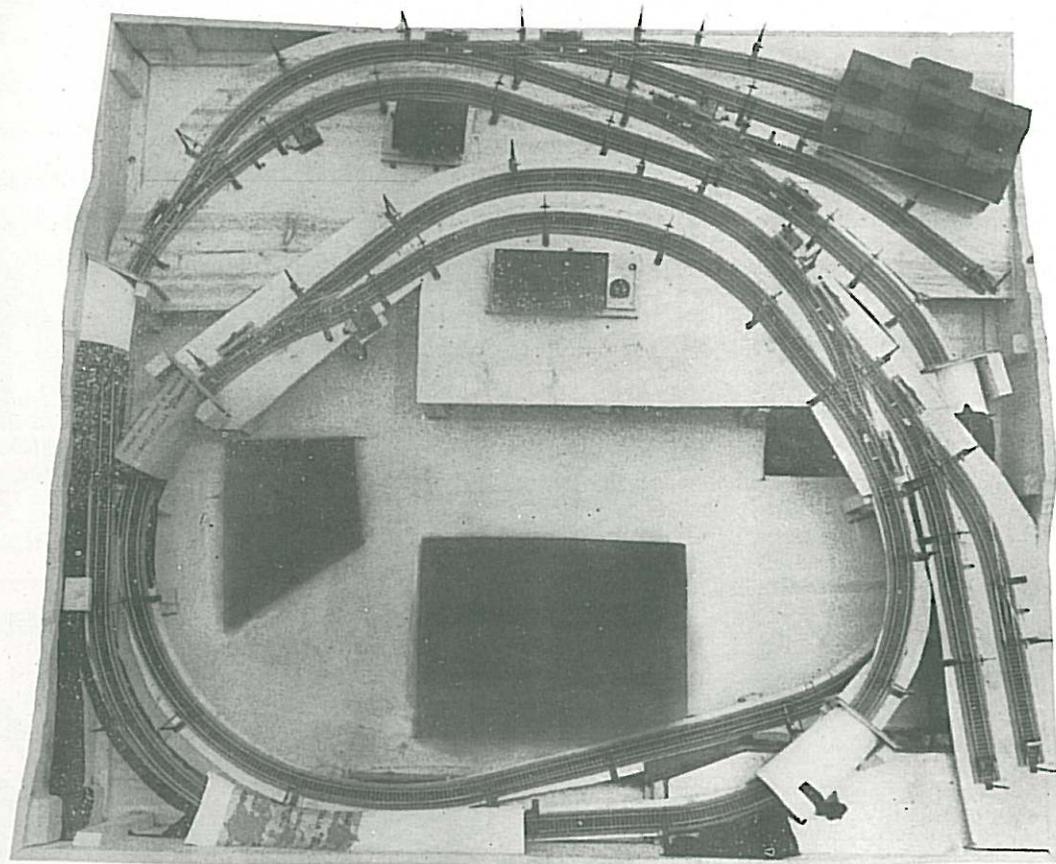
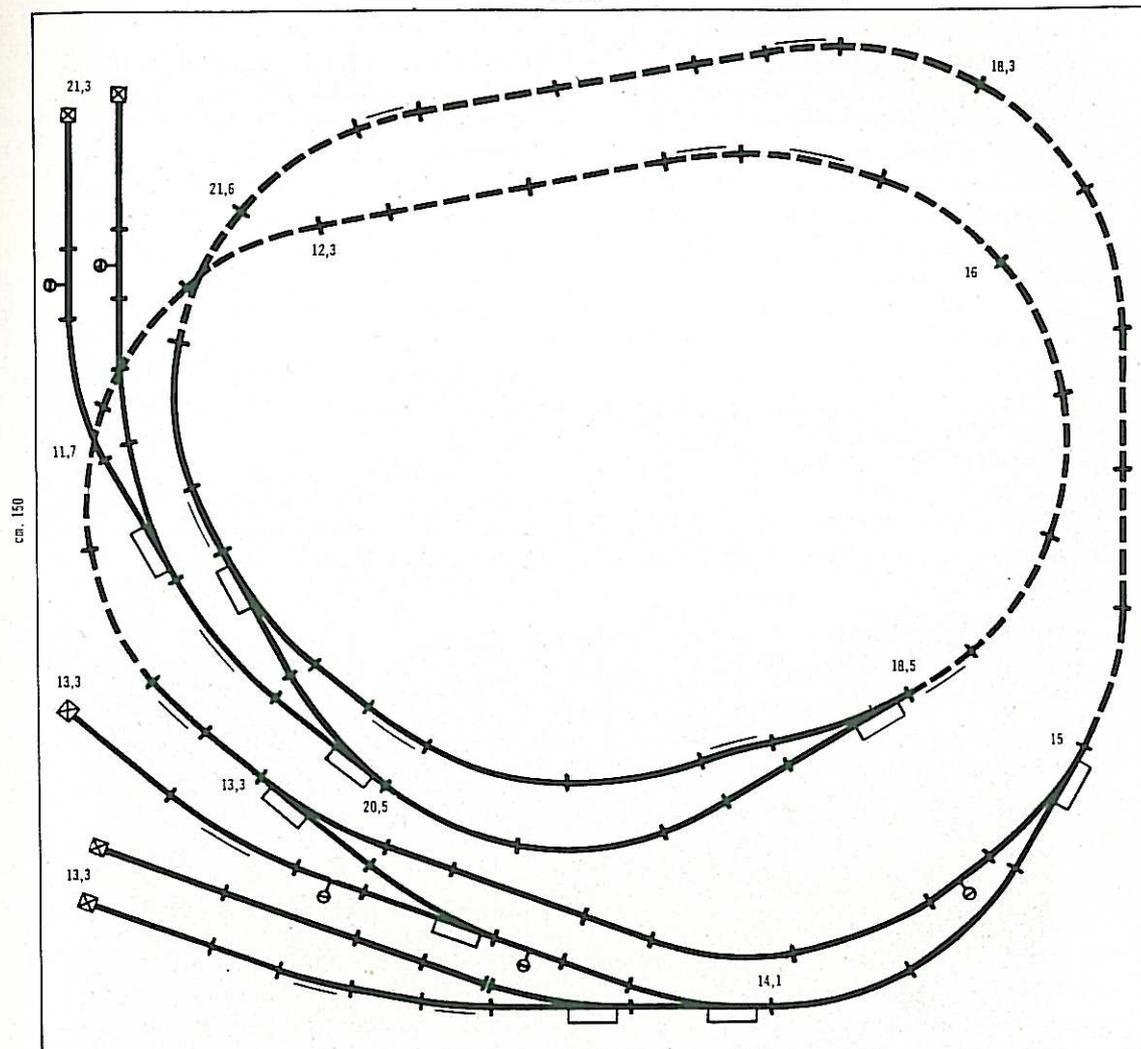


Fig. 1 - Vista in pianta del plastico in fase di costruzione. Si notino gli imbocchi delle gallerie e le aperture ricavate sul piano del tavolo per la manutenzione del tracciato in galleria.



Schema del tracciato con in tratteggio i tratti in galleria. Le quote segnate in mm. si riferiscono alle altezze della striscia in legno del supporto del binario rispetto al piano del tavolo.

Quest'ultimo plastico, che a giusta ragione riteniamo di individuare come un ampliamento dell'altro fu oggetto di ammirazione sempre alla Fiera di Milano dell'anno 1959.

Dopo questa breve introduzione esponiamo per gradi i criteri che abbiamo seguito per la realizzazione e le varie fasi di essa.

Per comodità del lettore pubblichiamo il solo disegno schematico del tracciato rimandando al prossimo numero della rivista lo schema dettagliato dei collegamenti

elettrici con relativa descrizione.

Dimensioni

Il tracciato è stato realizzato su di un tavolo, opportunamente rinforzato con traverse, avente dimensioni esterne di cm. 150 x 158. Nel piano del tavolo sono state praticate apposite aperture onde permettere la più agevole manutenzione delle linee in galleria e l'eventuale recupero dei veicoli deragliati.

Dalle fotografie che corredano l'articolo sono desumibili la posizione delle aperture e la loro forma.

Caratteristiche generali del tracciato

Il tracciato è in linea di massima costituito da un unico anello ripiegato su se stesso a spirale. Come infatti si nota, in uno spazio limitato si ha quindi un percorso abbastanza lungo con due stazioni dotate entrambe di binario di raddoppio per il sorpasso e l'incrocio dei treni e di binari di ricovero e smistamento.

Posa del binario

Come si può dedurre dalle fotografie, il piano di appoggio dei binari si è ricavato ritagliandolo da tavole di legno d'abete, con spessore di mm. 10 dopo di aver rilevato, a mezzo di sagome in cartoncino, l'esatta forma dello sviluppo dei binari e dei piazzali delle stazioni.

Abbiamo adottato per questo lavoro il

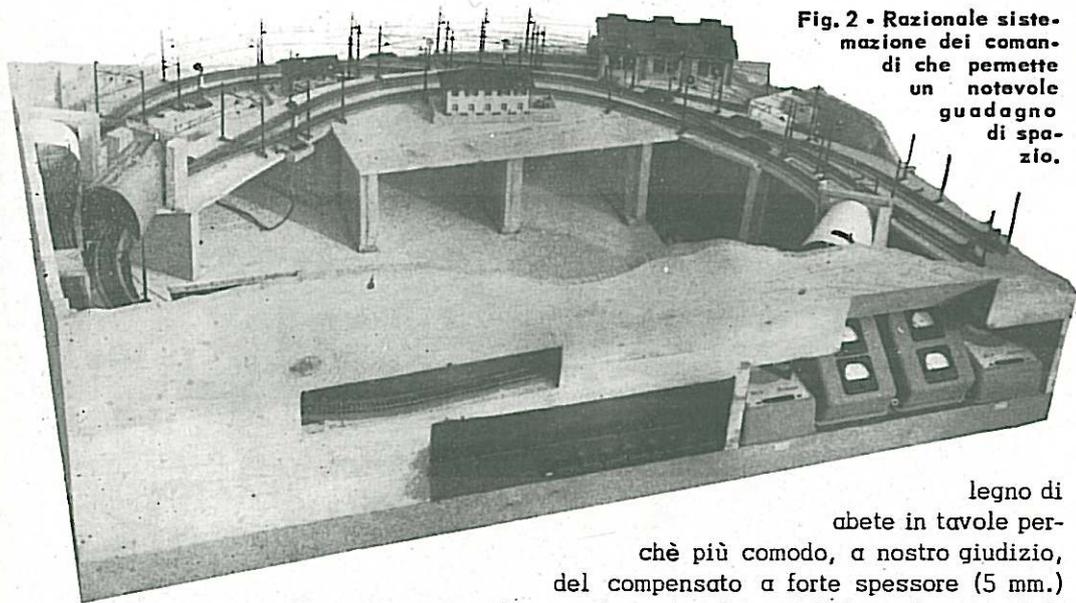


Fig. 2 - Razionale sistemazione dei comandi che permette un notevole guadagno di spazio.

La stazione a valle è pure dotata di un doppio deposito per locomotori o locomotive.

Naturalmente per il funzionamento indipendente dei convogli occorrono almeno due trasformatori-raddrizzatori, eventualmente collegati a VAmetri, di cui uno comanda una motrice attraverso le due rotaie del binario e l'altro la seconda motrice a mezzo della rotaia comune e della catenaria.

Sezionando opportunamente i binari di corsa e di ricovero saranno possibili moltissime combinazioni di manovra, una delle quali, per citare un esempio a caso, potrà essere quella di arrestare un convoglio nel tratto sezionato di una delle due stazioni ed eseguire, nella medesima, operazioni di smistamento con una seconda locomotiva.

legno di abete in tavole perchè più comodo, a nostro giudizio, del compensato a forte spessore (5 mm.) per la miglior lavorabilità, negli inevitabili adattamenti e perchè più indicato per il fissaggio con chiodini degli accessori.

Il piano di appoggio, è stato quindi sistemato a mezzo di colla e chiodi su appositi sostegni pur essi fissati al tavolo ed aventi diverse altezze, stabilite in funzione delle necessità di pendenza del binario.

La pendenza della linea è stata contenuta nel 3,5% circa.

Si è cercato di mascherare il più possibile in galleria i tratti in pendenza onde avere nel percorso a cielo aperto linee pressochè orizzontali e quindi molto verosimili tenuto conto che in realtà le pendenze massime sono inferiori di molto.

Per inciso facciamo notare, perchè della massima importanza, la sistemazione dei comandi, cosa da tener presente in questa

fase di lavoro.

Fissato il piano di appoggio del binario e delle stazioni (vedere fotografie) sarà ottima cosa sistemare il tracciato di binari per controllare la linea in tutti i suoi punti facendo funzionare più volte una locomotiva trainante il veicolo più lungo che si desiderasse, in seguito, di veder circolare sull'impianto.

Tale operazione servirà per accertarsi che niente impedisca il regolare funzionamento dei convogli ed allo stesso tempo si avrà modo di verificare una volta per sempre la regolarità di esecuzione delle pendenze.

Dopo di ciò si potrà iniziare la posa della massicciata speciale in spugna pla-

trattati esaurientemente.

Dalle fotografie che riportiamo, scattate durante le fasi della costruzione, si possono notare altri particolari tra i quali il modo di fissare i portali per gallerie mediante semplici traversini di legno incollati e inchiodati alla striscia di abete. Questa è più larga del solito in corrispondenza degli imbocchi di galleria, onde avere maggiore possibilità di appoggio per i sostegni su cui verrà poi costruita la montagna.

La volta interna delle gallerie realizzate con cartoncino verniciato in nero incollato per una profondità di 15-20 cm. all'interno di ciascun imbocco, nasconderà le strutture interne della montagna e darà un aspetto più realistico.

Sempre dalle fotografie si possono notare le tavole laterali che, opportunamente sagomate in modo irregolare, saranno l'appoggio della

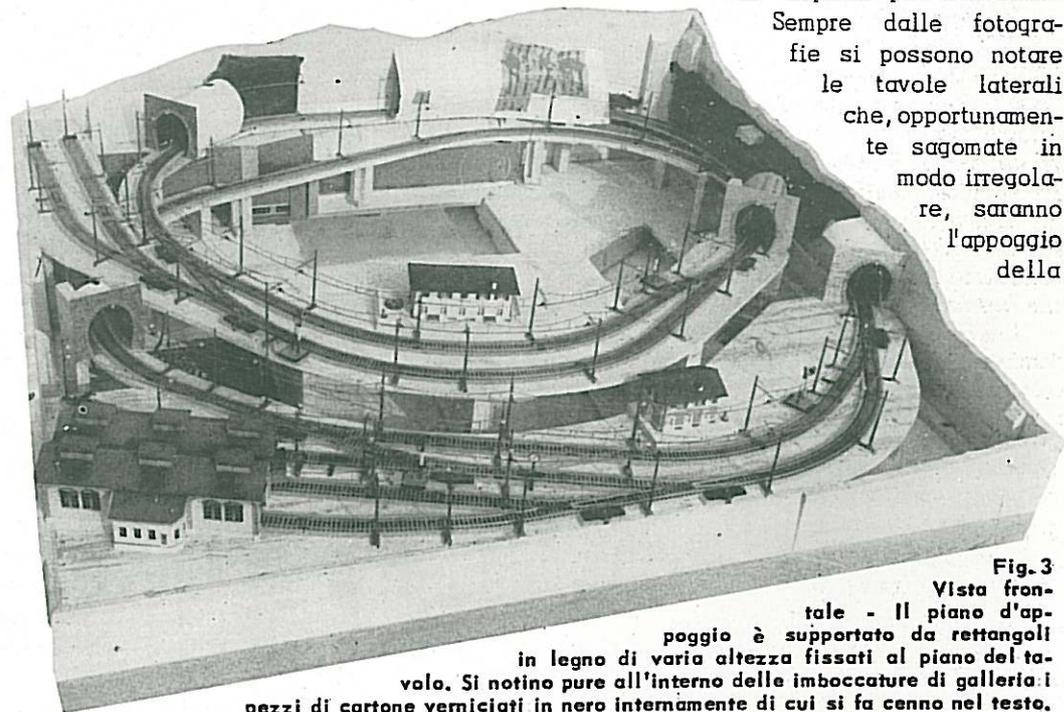


Fig. 3 - Vista frontale - Il piano d'appoggio è supportato da rettangoli in legno di varia altezza fissati al piano del tavolo. Si notino pure all'interno delle imboccature di galleria i pezzi di cartone verniciati in nero internamente di cui si fa cenno nel testo.

stica, della catenaria (i pali debbono essere sistemati opportunamente all'atto della posa del binario) e quindi del binario. Per la posa in opera della massicciata vi rimandiamo al n. 34 e per l'installazione della catenaria al n. 33 di questa rivista, nei quali numeri gli argomenti sono stati

montagna idealmente sezionata in quel punto.

Nel prossimo numero tratteremo l'impianto elettrico in particolare indi passeremo al completamento scenico del plastico, esaurendo in tal modo la trattazione dell'argomento.

(Continua)

LA FERROVIA DELLA VAL CAMONICA

Una fra le più caratteristiche linee ferroviarie della Lombardia, la Brescia-Iseo-Edolo, nacque dietro la ferma volontà di un illustre bresciano dell'epoca: Giuseppe Zanardelli. Il noto personaggio politico fece infatti prolungare la Parma-Brescia, fino ad Iseo linea che, venne aperta al traffico, nel 1884, sotto l'Amministrazione della Rete Adriatica, che gestiva a quel tempo buona parte delle ferrovie dell'alta Italia.

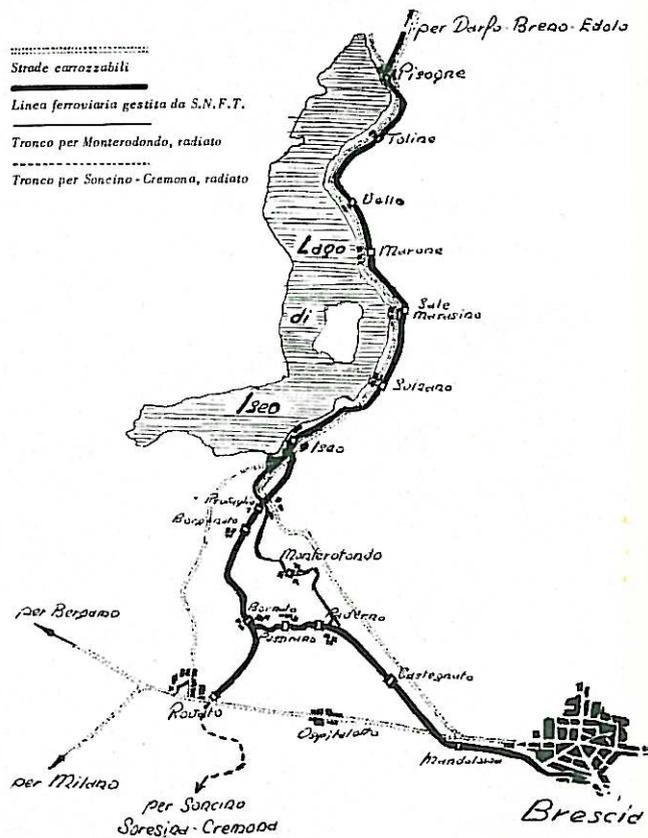
In quel periodo la linea serviva un tracciato assai diverso dell'attuale, giunta a Paderno anzichè deviare verso Bornato, cioè come si presenta tutt'ora, proseguiva verso nord, passando da Monterotondo, scendendo poi verso Iseo. Di questo tratto, da tempo definitivamente abbandonato, esistono oggi solo qualche manufatto ed alcuni pezzi da museo conservati negli Uffici di Iseo della Società Nazionale Ferrovie Tranvie, che gestisce la linea dal 1905.

Le industrie che andavano sviluppandosi, lungo la sponda orientale del Lago ed in Val Camonica, fecero maturare il progetto di prolungare la strada ferrata fino ad Edolo. Nel 1905 venne così aperto il primo tronco da Iseo a Pisogne, nel 1906 si raggiunse Breno e, nel 1907, la linea venne completata fino ad Edolo. L'intero tragitto venne armato con rotaie da 21 Kg. per mtl. in barre da nove metri.

Il servizio completo per passeggeri sull'intero percorso, venne iniziato con tre coppie di treni giornalieri con convogli composti da locomotive del gruppo 1 da 41.260 Kg., costruite da Borsig nel 1907 e con vetture a due assi provviste di terrazzini, dal peso di 11 t. con 45 posti, e da 13 t. con 55 posti. Le stesse locomotive, alcune delle quali in circolazione tutt'ora se pur con opportune migliorie, disimpegnavano anche il servizio merci. Nel

1909, con l'intensificarsi del traffico, vennero acquistate sempre da Borsig, alcune locomotive appositamente per merci, a quattro assi sistema Mallet, da 39.400 Kg. Queste piccole locomotive sono ormai da tempo scomparse, e di loro non rimane che qualche vago ricordo.

Miglior fortuna ebbe invece la Mallet del gruppo 21 da 58 t. che prese il servizio nel 1911. Questa locomotiva, la più potente del parco della S.N.F.T. sulla Brescia-Iseo-Edolo, è stata oggetto di particolare attenzione da parte dei Fermodellisti

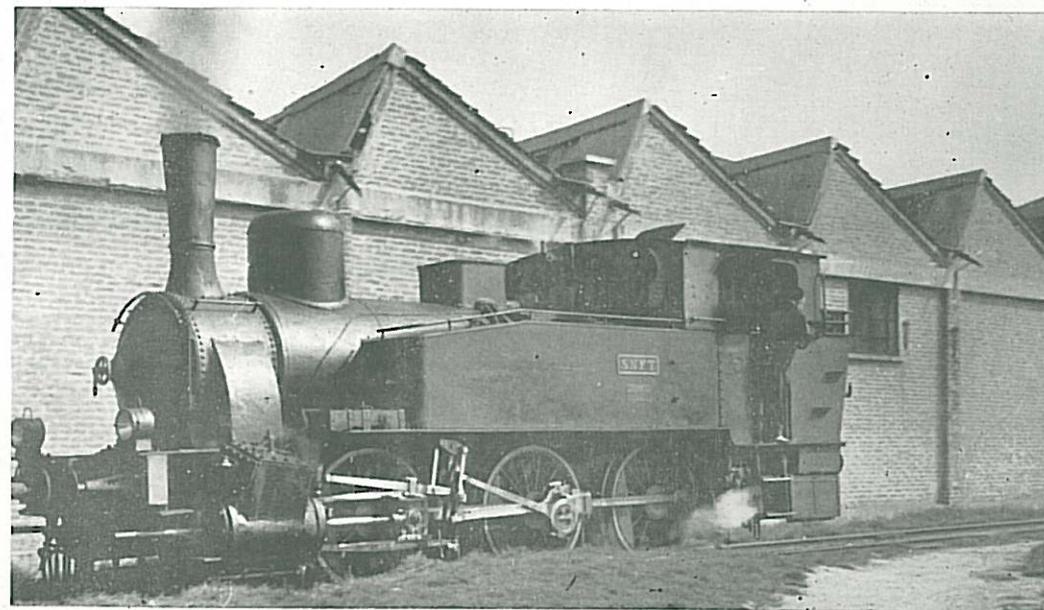


Pianta della ferrovia della Val Camonica realizzata dal Sig. Aldo Granelli - Brescia



Sopra Moderna automotrice FIAT An 70 del 1958, soprannominata: «la Faruk»

Sotto Locomotiva S.N.F.T. del gruppo 1 costruita da Borsig mentre presta servizio sul raccordo industriale



interventuti all'ultimo Congresso di Brescia, e che questa rivista ha ampiamente illustrato a suo tempo.

Un'altra importante arteria venne ad aggiungersi nel 1914: la Rovato-Bornato-Iseo, precedendo di poco il tronco di allacciamento fra Paderno e Bornato. Quest'ultimo poi, venne preferito al tracciato primitivo di Monterotondo piuttosto impervio, che successivamente venne abbandonato e disarmato.

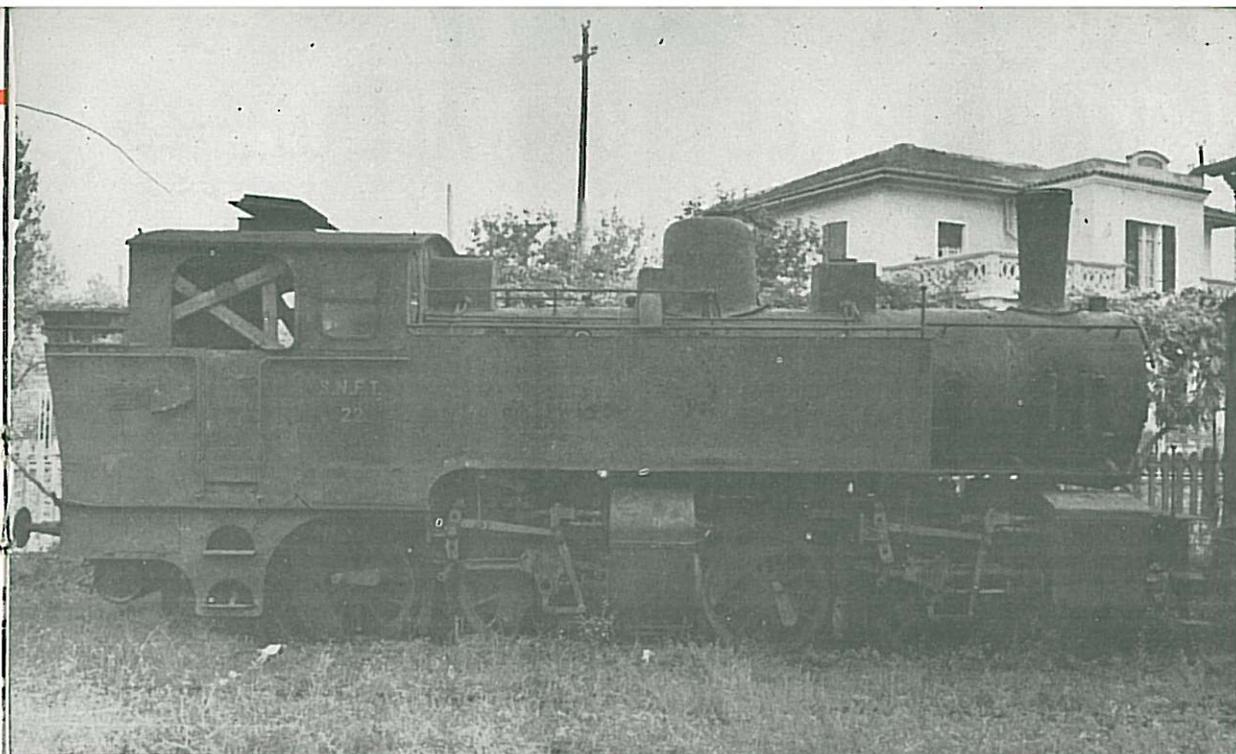
Si dava così un assetto definitivo alla Brescia-Iseo-Edolo che, lungo un percorso di 100 Km. si snoda attraverso una delle più caratteristiche zone lombarde. In effetti su questa linea dopo avere lasciato la verde Val Padana alle spalle, si attraversano le ubertose colline della Franciacorta, quindi giunti ad Iseo, si costeggia la sponda bresciana del lago omonimo per quasi tutta la sua lunghezza, successivamente si percorre la ridente Val Camonica fin nel cuore delle Alpi ai piedi dell'Adamello. Nell'alta valle, il tracciato si snoda in curve e contro curve per vincere le forti pendenze che la natura del terreno presenta, ciò nonostante, la pendenza pur essen-

do abbastanza elevata, non supera mai il 2,2%. Questa pendenza tuttavia è da considerarsi notevole, in quanto si sviluppa ininterrottamente negli ultimi 16 Km. di percorso, da Cedegolo ad Edolo. Sempre il 2,2% viene incontrato pure da Cividate a Breno, l'1,8% da Breno a Cedegolo, ed una media dell'1% da Brescia a Cividate.

Lungo il percorso, i raggi minimi di curvatura, misurano 250 mt., che scendono poi a 90 mt., nei depositi. Da Brescia ad Edolo, si contano 34 Stazioni, nella media di una Stazione ogni 2.941 mt. Le più vicine fra loro sono quelle di Darfo e Boario Terme che distano solo 900 mt., mentre quelle più distanti sono Sonico e Malonno, lontane circa 9 Km. L'intera linea è intersecata da ben 338 passaggi livello, sia pubblici che privati, con una media di oltre tre passaggi livello per ogni Km. di percorso, il che costituisce probabilmente un primato.

Nel 1933, con l'apertura del tratto Rovato-Soncino, si concluse l'allacciamento con Cremona, iniziatosi nel 1924 con il tronco Soncino Soresina, prolungato poi nel 1927 fino a Cremona. Il conseguente aumento del traffico, richiese nuove loco-

Una piccola locomotiva a tre assi in attesa malinconica della sua totale demolizione



Una «Mallet» fuori servizio con biellismo in parte smontato

motive. Vennero così commissionate, nel 1925 e nel 1933, le locomotive gruppo 31 da 28.200 Kg. alle Costruzioni Meccaniche di Saronno, e gruppo 41 da 33.500 Kg. alle Officine Meccaniche. In questo periodo il materiale rotabile della S.N.F.T. di Iseo, raggiungeva il potenziale massimo costituito da una ventina di locomotive, 66 vetture passeggeri a due assi e 230 carri merce.

Poi, venne la guerra, la quale infierì in modo crudele contro il romantico trenino della Val Camonica. I danni al materiale rotabile, al prezzo del 1946, vennero valutati per 150 milioni, e poco meno per i manufatti. Al ritorno della normalità si imponeva una efficace opera di ricostruzione, all'inizio i lavori procedettero lenti per le ovvie difficoltà dei tempi poi, rotto ogni indugio, i lavori iniziarono con ritmo intenso, gran parte del materiale venne rinnovato e, nel 1950, entrarono in servizio le prime Automotrici termiche della Breda. An 556 (56 posti accoppiabili) ed altre unità trasformate poi in An 64 (64 posti senza

possibilità d'accoppiamento) diminuendo sensibilmente la percorrenza (circa due ore e mezza coi servizi rapidi, contro le 4 ore circa dei mezzi precedenti), mentre l'armamento venne completato su tutto il percorso con rotaie da 36 Kg. per mtl., in barre da 36 mt.

Nel 1955, la Rovato-Soncino-Soresina-Cremona, per la scarsità del traffico, causato dalla concorrenza automobilistica, venne radiata, mentre vennero intensificati i trasporti sul resto della linea.

Col decreto di applicazione della Legge N. 1221 del maggio 1957, la S.N.F.T., ha in atto un vasto programma d'ammodernamento. E' già sorto ad Iseo un nuovo deposito per le Automotrici già in servizio, e per i nuovi potenti locomotori Diesel in costruzione alla Breda. Questo programma si è concluso nel maggio di quest'anno. Quel giorno eravamo presenti anche noi e, da veri nostalgici della locomotiva a vapore, abbiamo dato un addio al vecchio e glorioso «Masni de Isés». (Aldo Granelli - Brescia)

I NOSTRI LETTORI ALL'OPERA

Una realizzazione degna di nota è quella che qui presentiamo, del nuovo locomotore Diesel elettrico 341 F.S., opera del nostro lettore Signor Donato Tamilio di Potenza.

A corredo del disegno esploso, assai ben fatto e della fotografia del modello, il Signor Tamilio ci ha mandato alcune fotografie del prototipo costruito dalla Breda, che qui produciamo.

Si potrà notare come la riproduzione sia ben riuscita, considerato il fatto che il costruttore si è giovato di cartoncino, carta pergamena e legno per realizzare il modello, oltre s'intende altre parti meccaniche e gli accessori Rivarossi rinvenuti in commercio.

Ci congratuliamo col nostro lettore di cui abbiamo già illustrato un'altro suo modello e ci auguriamo che ci sforni in avvenire altri suoi lavori.

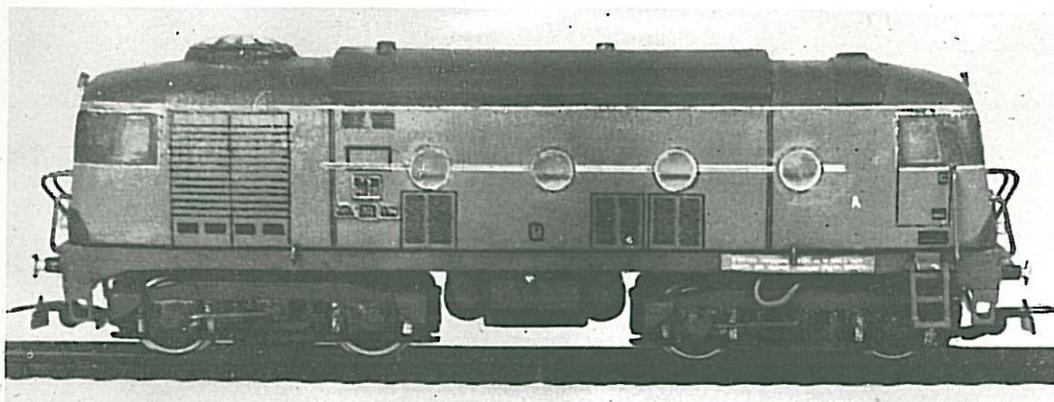


Fig. 1 - Modello costruito dal Signor Tamilio

Pur non disprezzando gli anziani modelli delle locomotive a vapore (di cui la realizzazione del modello Gr. 480 gentilmente pubblicata su HO n° 35 u.s.), avendo uno spiccato trasporto per tutto ciò che è di moderno e di attualità nel campo ferroviario, non poteva sfuggirmi il nuovo tipo di motrice Diesel-elettrica D. 341 che da pochi anni è entrata in funzione su alcuni importanti tronchi delle F.S. e che previo le necessarie modifiche, sarà destinata (con la consorella D. 342), a sostituire le ormai vecchie vaporiere sui tronchi ferroviari italiani privi di elettrificazione.

Questa motrice di circa 64 tonn., dalla potenza di 1000 C.V. alle ruote, munita di un motore diesel che alimenta una genero-

sa dinamo per i suoi quattro motori elettrici (uno per asse); potentissima in salita e sviluppante la rispettabile velocità di 100 Km. orari; mi ha talmente entusiasmato tanto da suscitare in me il bisogno di arricchire la collezione dei modelli autocostruiti, realizzando questa D. 341 che presento nei dettagli costruttivi che si rivelano dall'accluso disegno e dall'allegata fotografia del modello finito.

L'esecuzione di questo modello è stata facilitata da una serie di fotografie di cui ho creduto opportuno allegarne alcune copie che, se codesta Rivista riterrà opportuno, potranno essere pubblicate a favore di molti fermodellisti settentrionali che conoscono completamente (o quasi), questa

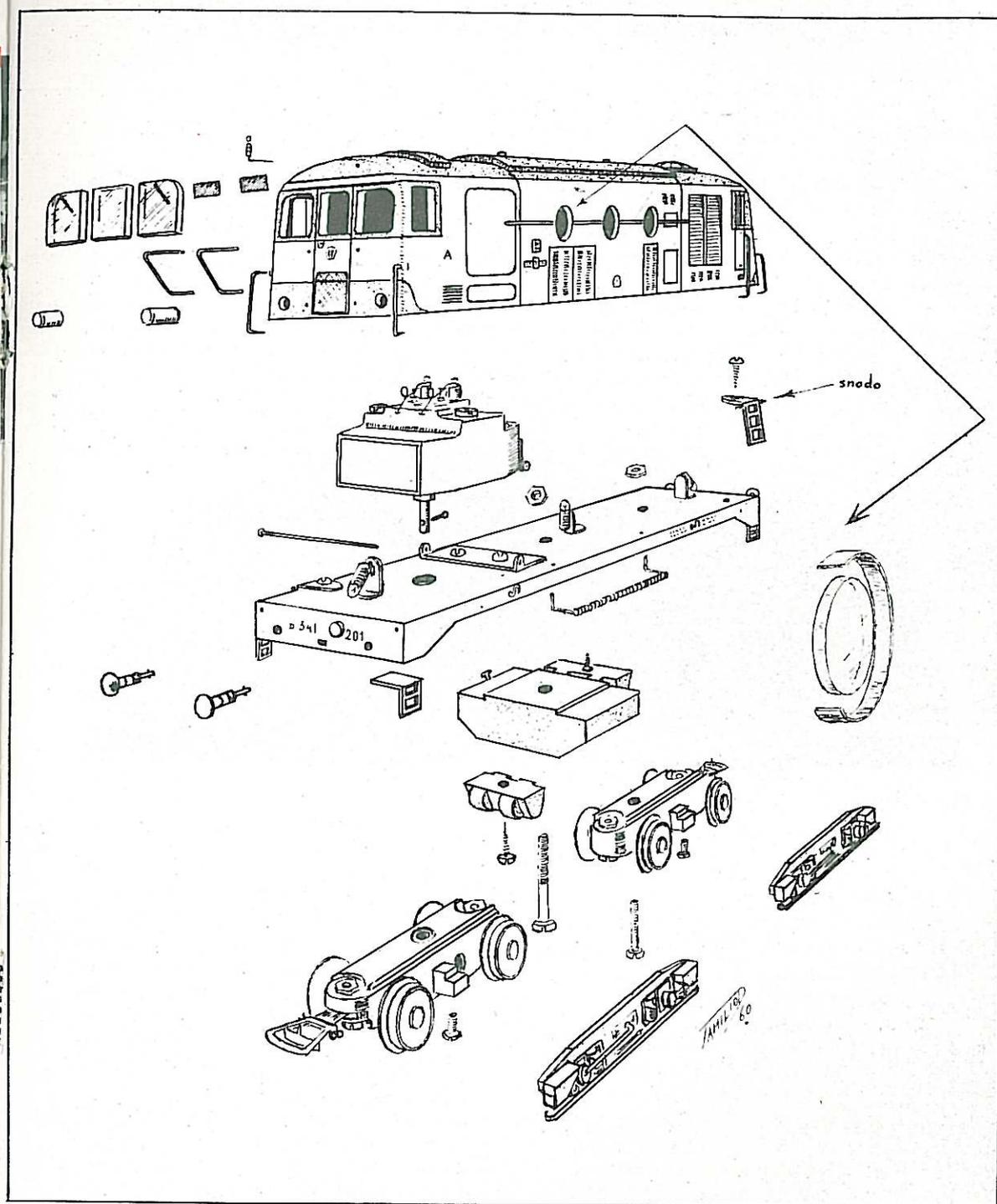
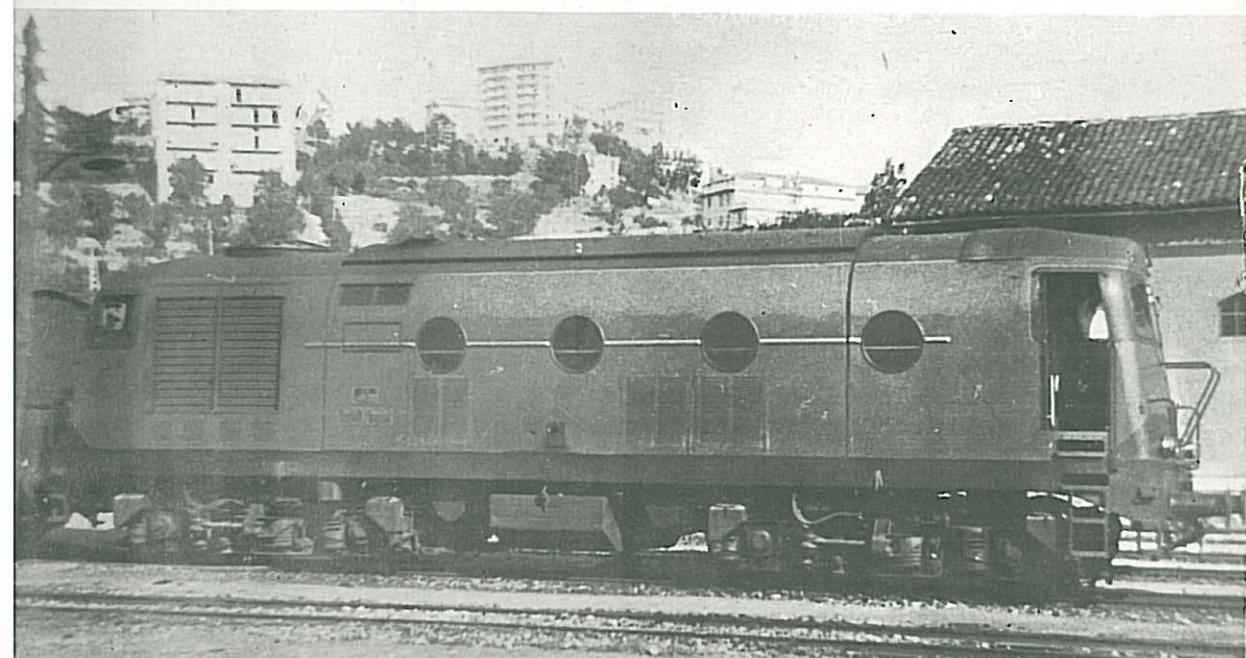


Fig. 2 - Disegno esploso del modello D. 341 realizzato dal Signor Tamilio



Fig. 3 - Vista frontale della motrice diesel-elettrica D. 341

Fig. 4 - Motrice diesel-elettrica D. 341 delle F.S.



nuova motrice italiana in servizio sui tronchi meridionali piuttosto montagnosi fra cui il tratto Salerno-Potenza-Taranto.

Questo modello è caratterizzato da un particolare costruttivo rarissimo che, lo differisce da altri modelli di ortodossa costruzione.

La carrozzeria infatti è stata costruita con un procedimento rivoluzionario che consiste nella sovrapposizione di cartoncino e carta pergamenata incollata, pressata e battuta sopra un'apposita anima (o forma) in legno, tanto da formare una corteccia di 3 mm. circa di spessore che, ultimata e rifinita con diverse mani di vernice (anche internamente) ha assunto l'aspetto, la leggerezza e una durezza tale da poter essere scambiata per una carrozzeria di materia plastica. Questa carrozzeria è stata munita di finestri in plexiglas opachi, che si incastrano negli appositi vani che sono stati



Fig. 5 - Motrice diesel-elettrica D.341 vista di fianco

preventivamente rivestiti con una cornice in cartoncino, come si può notare nel disegno, è completata di corrimani e particolari vari ricavati da filo di acciaio e di fanoli trasparenti in plexiglas.

Il telaio è stato ricavato da una tavoletta di legno opportunamente sagomata. Le scalette poste alle testate, sono incollate e fisse al telaio, mentre le due scalette per l'accesso in cabina, sono superiormente snodate per permettere la rotazione dei carrelli che, sporgendo in curva, non restano ostacolati.

Inferiormente al telaio, sono stati fissati (ricavati da blocchi di piombo), il serbatoio del carburante e i dispositivi di aerazione motore.

Il telaio è stato completato da quattro respingenti «SFN 936/37» e tre lampadine (di cui quella centrale verniciata di arancione) «SFN 760».

Il motore è il tipico motore Rivarossi montato su cuscinetti a sfere «SFN 1677» e

provvisto di albero di trasmissione con foro filettato per il fissaggio del carrello motore. La sua sistemazione con il telaio è stata realizzata grazie la cerniera Rivarossi «SFN 434» che permette il costante livellamento del carrello con le ruote.

I carrelli sono i pezzi di ricambio «SFN 983 e 984» muniti di gancio «SFN 3490» (ex «SFN 930») e ricoperti con le fiancate «SFN 498» fortemente modificate e completate dai particolari come al vero (molle con astucci telescopici, bracci oscillanti di trazione, cassette-sabbie, ecc.)

La carrozzeria è stata verniciata con i colori bruno e beige-isabella «VR 5» e «VR 4», mentre per il telaio è stata adoperata la vernice rosso vivo «VR 1».

Il modello finito e appesantito di zavorra in piombo, pesa circa Kg. 0,500 e misura in lunghezza totale cm. 16,5.

Con la speranza di essere bene accetto nella Rivista HO e che questa collaborazione possa essere di utilità.

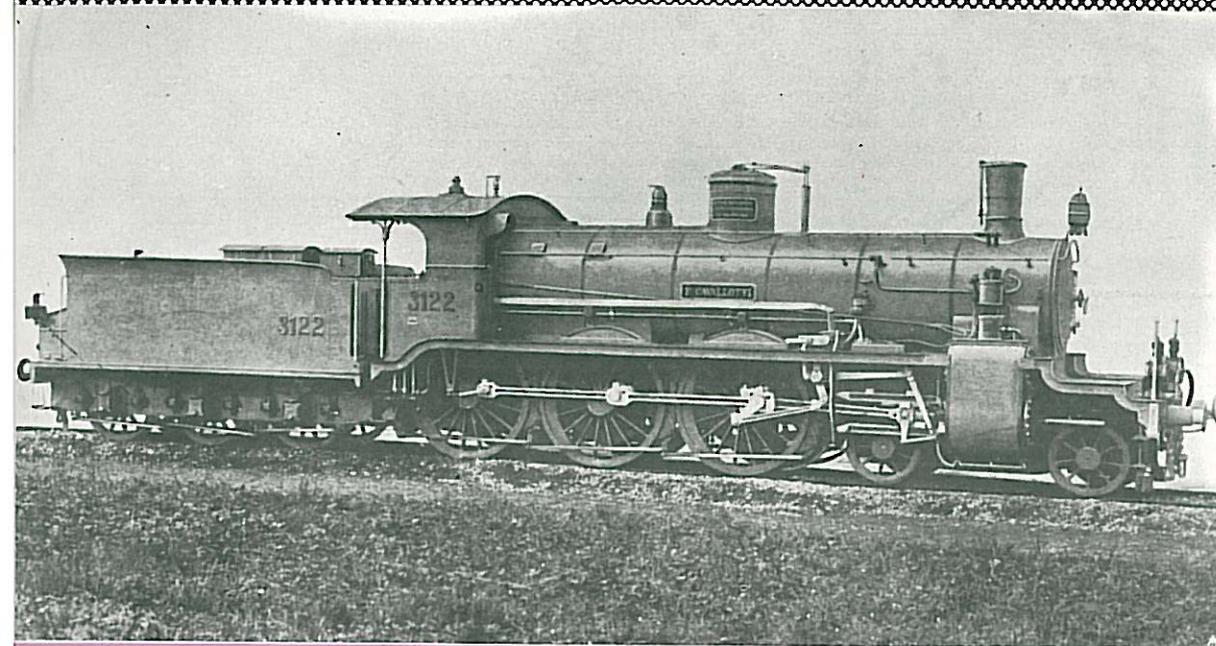
Donato Tamilio - Potenza

L'Album

DELLE LOCOMOTIVE



a cura di Zeta-Zeta



Locomotive a 3 assi accoppiati e carrello anteriore (2-3-0) a vapore saturo e semplice espansione a 4 cilindri, 2 interni e 2 esterni. - Gruppo 666 F.S.

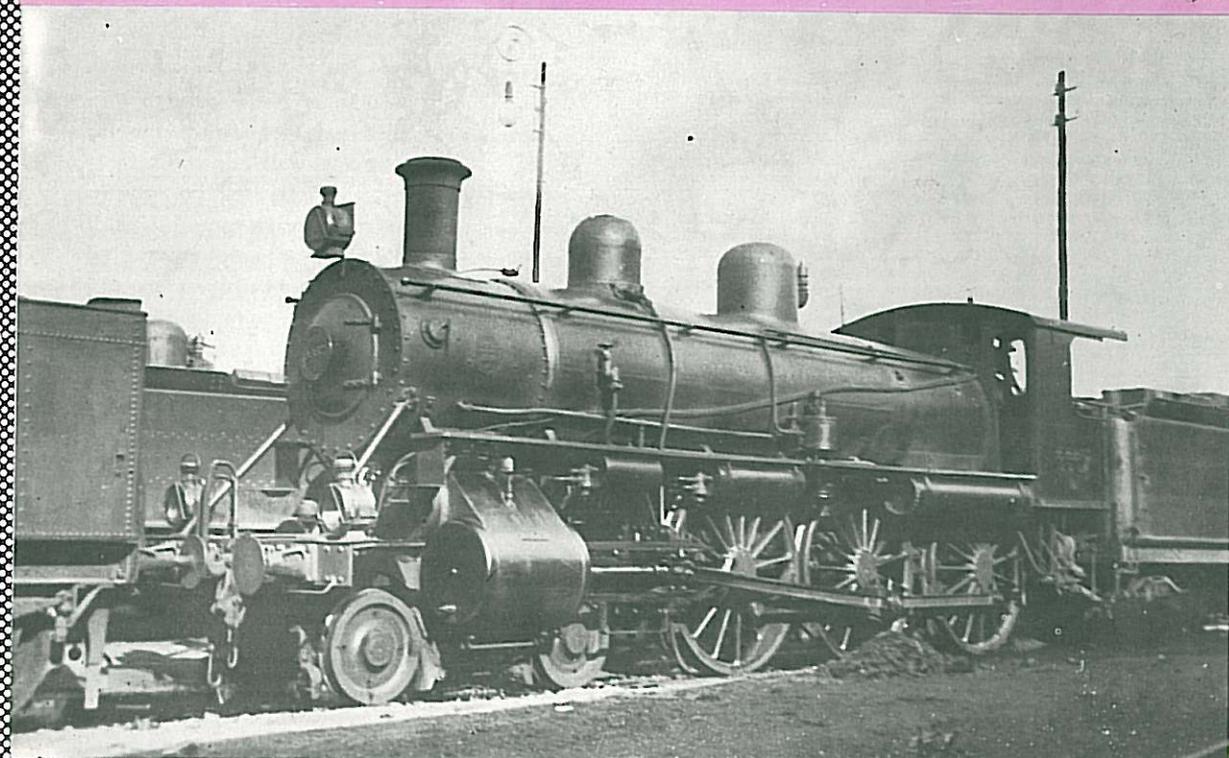
Come accennato nella Storia della Locomotiva a vapore in Italia, le Ferrovie dello Stato, per poter far fronte alla grave deficienza di rotabili moderni quale si riscontrava all'atto della loro costituzione, decisero di saggiare le possibilità americane in locomotive e veicoli passando alla casa Baldwin di Filadelfia una ordinazione di 10 macchine da viaggiatori e 10 da merci, e, ad altre case, l'ordinazione per un certo numero di vetture a carrelli, di tipo prettamente americano sia nella loro struttura che nell'arredamento interno. Le 10 macchine da viaggiatori dal rodiggio 2-3-0, classico, anche in America, nel 1907, anno della loro costruzione, costituirono il gruppo 666 F.S. Esse presentavano caratteristiche che differivano notevolmente dalla concezione europea ed anche le modalità di lavorazione, precise ove ciò era necessario, e trascurate in tutto il resto, contrastavano non meno notevolmente con i criteri europei che erano quelli di avere delle macchine rifinite in tutte le loro parti. Volendo definirle, si potrebbe dire che esse erano macchine un po' della corsa, fatte per servire bene ma per durare poco e questo era dimostrato anche dal fatto dall'aver il forno in acciaio, anziché in rame secondo la pratica generale europea, forno che dette qualche noia e che fece ben presto declassare le 666 dal Servizio dei treni importanti tra Roma e Firenze ad altri più modesti, nonostante la velocità massima di 110 Km/ora da esse raggiunta, e la potenza costante da esse sviluppata a 75 Km/ora e che era di 940 HP, superiore di 70 HP a quella sviluppata, a pari velocità, dalla maggior parte delle locomotive Gr 670 allora in servizio. Particolarità notevoli delle 666 erano il tender a carrelli a forte capacità di acqua (20 mc.) e di carbone (6 Ton.), il telaio in acciaio fuso «a sbarre» anziché del tipo a longheroni pieni ed infine la doppia espansione a 4 cilindri montati in due gruppi, che, disposti simmetricamente sui due lati della macchina, e sullo stesso allineamento erano composti ciascuno di un cilindro esterno a bassa pressione ed uno interno ad alta pressione, venuti di fusione assieme al distributore cilindrico unico per entrambi i cilindri. Particolarità interessante in tale sistema di doppia espansione, chiamato «Vauclain's balanced», era che lo sforzo esercitato dal vapore sui pistoni dei cilindri non veniva trasmesso ad uno solo degli assi motori ma, bensì, a due: il primo, sul quale agivano i pistoni dei cilindri interni ad alta pressione, ed il secondo, sul quale agivano, invece, i pistoni dei cilindri esterni a bassa pressione. Ne risultavano così minori sollecitazioni per l'asse motore a gomito (in questo caso il primo), pezzo costruttivamente sempre difficile, di quanto non si sarebbe verificato se, su di esso, avesse agito l'intero sforzo esercitato dal vapore sui quattro cilindri. Altra particolarità interessante delle «Vauclain's balanced» era il calettamento delle manovelle motrici, così disposto che non poteva mai verificarsi la possibilità che le due manovelle azionate dai cilindri ad alta pressione si trovassero entrambe a punto morto (pistone cioè di ogni cilindro a fondo corsa; stelo di esso, biella motrice e manovella motrice corrispondente disposte secondo un unico allineamento orizzontale), in quanto, se una di esse lo era, l'altra veniva a trovarsi a 90° dalla prima, in posizione, cioè, verticale e, quindi, nella posizione del massimo sforzo. Pertanto, pur nelle più sfavorevoli condizioni, le «Vauclain's balanced» avevano sempre a disposizione almeno un cilindro per lo spostamento del treno, il quale, per altro, poteva anche essere agevolato con adatti artifici. La perfetta simmetria dei pesi quale risultava nelle «Vauclain's balanced» dalla uguale composizione dei gruppi destro e sinistro dei loro cilindri motori, faceva sì che la loro marcia fosse più regolare di quanto non si verificava, generalmente ad es., nelle locomotive a doppia espansione a due cilindri esterni. Il peso in servizio delle 666 era di 65,7 Tonnellate delle quali 47,7 costituivano quello aderente.

(Foto Zeta - Zeta DL di Firenze S.M. Novella Luglio 1911)

Locomotive a 3 assi accoppiati e carrello anteriore (2-3-0) a vapore saturo e doppia espansione a 2 cilindri esterni Gruppo 660 F.S. (già gruppo 3101 - 3200 R.M.)

Il programma in base al quale furono progettate, dall'Ufficio d'Arte di Torino, sul finire del secolo scorso, le 61 locomotive a vapore saturo doppia espansione e due cilindri esterni del gruppo (3101-3200 R.M.) poi 660 F.S., era, per i tempi, indubbiamente pesante. Si trattava infatti di rimorchiare, in piano ed a 105 Km/ora, un peso di 220 Tonnellate costituito da vetture a carrelli di nuovo tipo e, con congrua riduzione di velocità, lo stesso peso sui dislivelli della Roma Pisa, linea per la quale le 61 (3101-3200 R.M.) erano state espressamente progettate. Un tale programma richiedeva che la macchina sviluppasse con continuità un notevole sforzo di trazione e, quindi, che la caldaia fosse capace di dare al grosso cilindro ad alta pressione della locomotiva tutto il vapore che aveva bisogno e che per di più, al fine di sfruttare i vantaggi economici della doppia espansione, senza eccedere ulteriormente nel diametro del cilindro a bassa pressione, che nelle 61 (3101-3200/660) misurava già gli 80 centimetri, occorre che la pressione del vapore in caldaia fosse superiore a quanto normalmente praticato nelle locomotive a semplice espansione. Così facendo si otteneva che il vapore dopo essersi espanso nel cilindro ad alta pressione, arrivava nel cilindro a bassa pressione con una pressione tale da consentire al pistone che in esso si muoveva, di sviluppare con quel diametro di cilindro già, ripeto, notevole, un lavoro pari a quello svolto nel cilindro ad alta pressione. La condizione di una buona produzione di vapore fu risolta, secondo le buone tradizioni dell'Ufficio d'Arte di Torino, con un accurato studio della caldaia e particolarmente del suo forno, che, pur costretto tra le ruote motrici posteriori, aveva una superficie di riscaldamento diretto superiore a quella del forno pur completamente libero delle 500 R.A./670 F.S. Ma la biella motrice corta, accentuando nelle macchine in questione quel movimento parassita delle locomotive chiamato «galoppo», obbligò a ridurre la velocità massima dai 100 ai 90 Km/ora e poichè esse, a causa soprattutto della doppia espansione, e malgrado la presenza di adatti dispositivi che tendevano ad agevolare l'avviamento, avevano questo talvolta piuttosto lento e difficile, le 3101-3200 R.M./660 F.S. cessarono ben presto dai servizi importanti di linea, passando a quelli meno impegnativi del nodo di Alessandria. La potenza normale in HP effettivi alle ruote motrici sviluppabile con continuità alla velocità di 60 Km/ora era nelle 3101-3200 R.M./660 F.S. di 770 HP mentre il peso in servizio era di 68,5 Ton. delle quali 43,5 costituivano quello aderente. Il tender delle 61 (3101-3200 R.M./660 F.S.) del peso in servizio di 34,8 Ton. era capace di 13 Mc. d'acqua e di 4,5 Ton. di carbone. Una 310 R.M., la «Felice Cavallotti» fu presentata nella Grande Esposizione Universale di Parigi del 1900 assieme ad un treno di vetture a carrelli R.M. in contrapposizione con il treno esposto dalla Rete Adriatica e composto della 3701 (poi 5501-poi 6701) e di vetture a carrelli R.A. di tipo indubbiamente migliore di quelle R.M.

(Riproduzione da foglio del catalogo locomotive delle Off. Meccaniche di Milano Raccolta Zeta - Zeta)



I PLASTICI DEI LETTORI

IL PLASTICO GALLEPPINI

Un'interessante soluzione per riporre il plastico quando non viene usato, ci è stata presentata dal Signor Galleppini con le fotografie che qui riproduciamo.

Per la descrizione della struttura del mobile, riportiamo più avanti quanto ci scrive il costruttore mentre noi ci soffermeremo ad un esame del tracciato di binari e delle Sue caratteristiche.

Premettiamo che la ristrettezza di spazio non consente di sviluppare eccessivamente il percorso che i treni possono compiere e quindi, qualora non sia possibile fare delle sopraelevazioni, la soluzione che rimane è quella del classico ovale co-

me appunto in questo caso è stato fatto.

Per potere però avere una stazione sufficientemente ampia, essa è stata posta all'interno dell'ovale ed a fondo cieco, cioè come stazione di testa e questo comporta naturalmente delle soluzioni che si discostano un po' troppo dalla realtà.

Se noi infatti osserviamo nella foto n. 1 l'intero tracciato, noteremo che il treno passeggeri entrato in stazione, per rimettersi in movimento dovrà fare marcia indietro per rimettersi nell'ovale e poter nuovamente circolare.

L'installazione degli scambi in stazione, non prevede d'altra parte la possibilità di far passare il locomotore all'altra estremità del convoglio per esservi agganciato e ripartire poi in senso opposto.

Come si vede, questa è la lacuna più grande di questo plastico che di contro ha molti altri pregi, fra cui quello principale della possibilità di poterlo rapidamente riporre ed occultare in un divano letto.

Degna di nota la soluzione del ripiano fisso sul quale convogliare il materiale rotabile prima di ripiegare il plastico.

Veramente bello inoltre il convoglio di automotrici «AL 840» F.S. di cui il Signor Galleppini fa appena accenno nella sua lettera. Sarebbe interessante poter avere alcune fotografie di dettaglio da presentare ai nostri lettori.

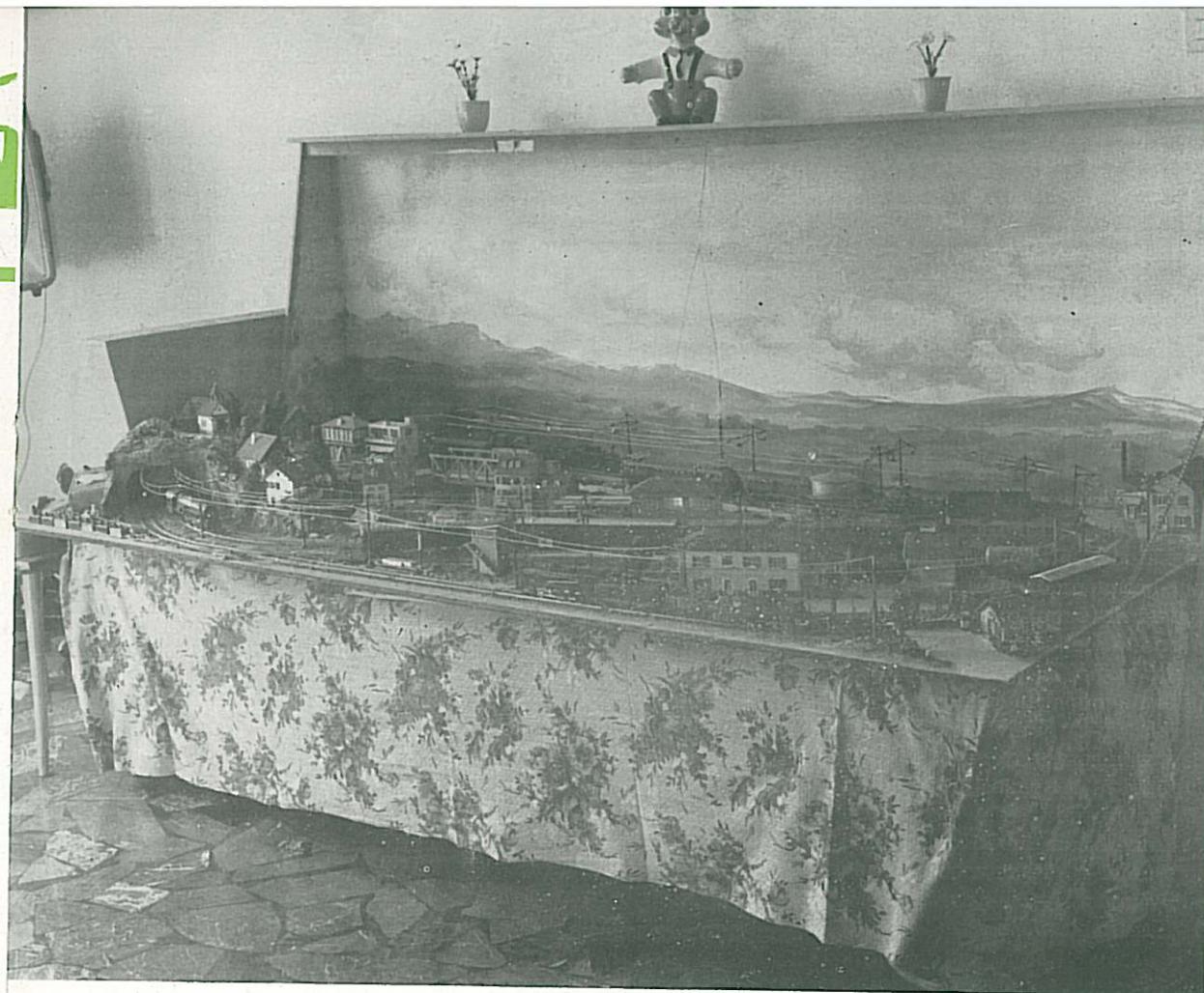


Fig. 2 - Veduta d'insieme del plastico aperto

Per quanto riguarda le particolarità costruttive del plastico, si notino i pali per la catenaria a due bracci e l'accurata rifinitura del paesaggio.

Un plastico, tutto sommato, che potrebbe dare la spinta a qualche lettore per costruirsi qualche cosa di simile oviando all'unico inconveniente di cui abbiamo fatto cenno.

Sono trascorsi alcuni anni dalla pubblicazione da parte vostra delle fotografie del mio precedente plastico smontabile in cassetta e durante i quali per esigenze di famiglia ho dovuto riporre tutto il materiale in una vera cassa.

Malgrado il letargo forzato e l'apparen-

te disinteressamento non ho perso l'antica lena ed invogliato dalle pressioni dei miei bimbi ho voluto studiare un'altro plastico che, come il precedente, avesse le caratteristiche di eclissarsi quando la sua presenza fosse meno opportuna.

Si potrebbe definire «un plastico nel divano» poichè quando è chiuso, come noterete nella fotografia n° 1, ne ha tutte le caratteristiche. In verità si tratta di uno scaffale da me costruito con del compensato da 1 cm. e con l'ausilio di qualche metro di vinilpelle e di ovatta e nel cui vano sottostante trova posto una comune rete metallica.

Fra le tre cerniere che permettono il ribaltamento del piano ed il legno al quale



Fig. 1 - Veduta d'insieme del plastico chiuso nelle funzioni di divano.



Fig. 3 a sinistra
Veduta d'assieme
del plastico dal-
l'alto, nella quale
si notano le car-
atteristiche del
tracciato e la li-
nea di giuntura.

Fig. 4 sotto
Particolare della
zona montagnosa
del plastico.

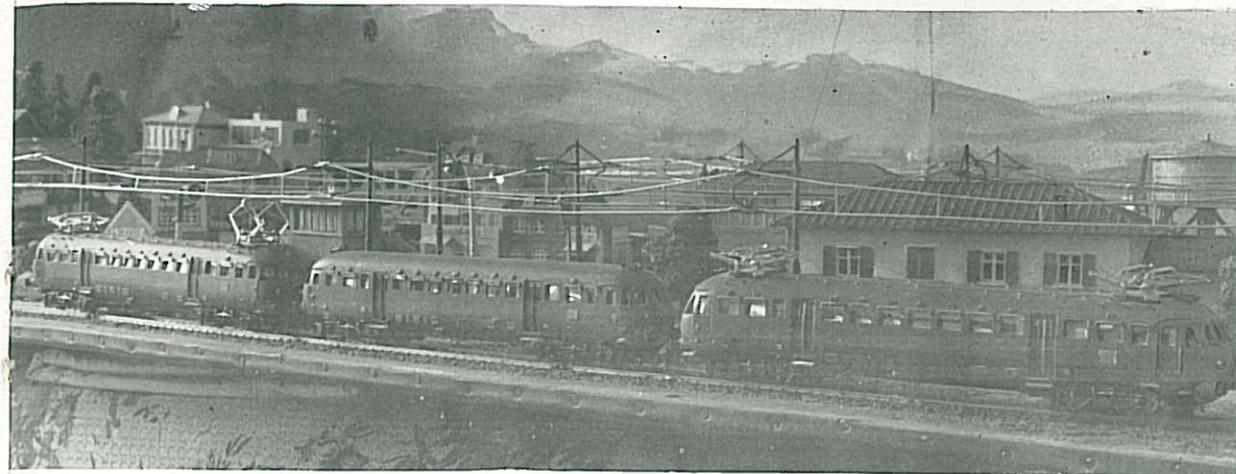


Fig. 5 - Veduta prospettica del convoglio «ALe 840» delle F.S. autoco-
struito con cartapesta, cartoncino e pezzi di ricambio Rivarossi.

sono avvitate ho messo uno spessore di tre mm. per permettere che i binari, segati nella precisa congiuntura, non si tocchino durante la chiusura.

La linea aerea dei quattro paletti corrispondenti al punto di chiusura è costituita da un filo di acciaio sottilissimo, teso e saldato fra essi, che si ripiega durante la chiusura permettendo così di manovrare senza nessun accorgimento.

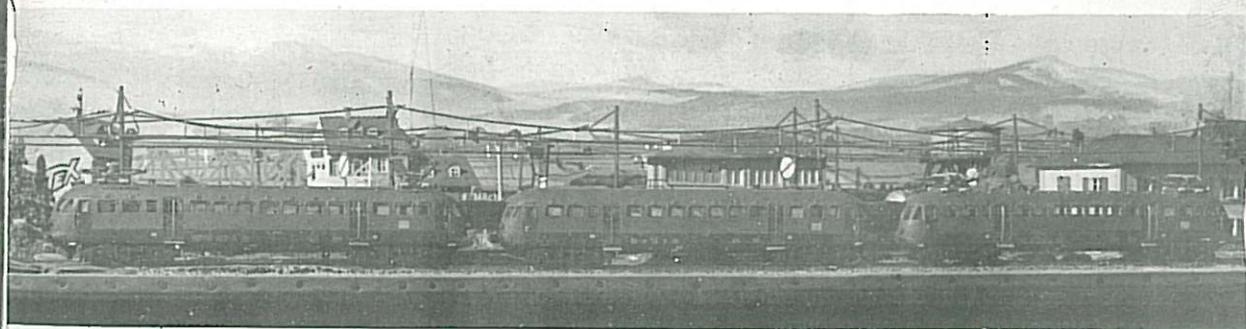
I binari della striscia immobile del fondo sono sistemati in modo da permettere l'alloggiamento del vario materiale rotabile

durante la chiusura. Altre caratteristiche speciali non ci sono per cui rimando la vostra cortese attenzione alle fotografie allegate dalle quali è possibile rendersi conto dell'intero tracciato e dei vari particolari del plastico.

Richiamo per ultimo la vostra attenzione sulla fotografia n° 6 nella quale si vede un modellino funzionante del locomotore «AL 840» delle F.S. da me costruito in cartapesta, cartoncino e pezzi di ricambio Rivarossi.

(Galleppini - Chiavari)

Fig. 6 - Altra veduta d'assieme del convoglio «ALe 840» autocostruito.



MONDO

modellistico



IL CONGRESSO FERMODELLISTICO MOROP A SALISBURGO

Come comunicato nel numero precedente, si è riunito a Salisburgo dall'8 al 13 settembre, l'annuale congresso MOROP per discutere i vari problemi che si affacciano annualmente sia nel campo organizzativo che in quello tecnico. La partecipazione italiana, come del resto ci auguravamo, è stata questa volta più nutrita anche se ben lungi dalle rappresentative di alcune altre nazioni ben più numerose della nostra. Un progresso comunque c'è stato e si spera che col passare degli anni anche la schiera italiana abbia ad aumentare, portando il suo contributo di solidarietà e di iniziative a questo ente che, dallo sviluppo che sta prendendo, dà adito alle migliori speranze.

I congressisti, provenienti dalle varie parti di Europa, sono convenuti alla mattina dell'8 settembre all'Hotel Pitter. Erano presenti i rappresentanti delle seguenti nazioni: Belgio, Cecoslovacchia, Danimarca, Francia, Germania Federale, Germania Orientale, Inghilterra, Italia, Olanda, Svizzera, Ungheria, oltre, s'intende,

Fig. 1 Il treno a scartamento ridotto della ex ferrovia del Salzkammergut nel giardino di un ristorante a Bad-Ischl. In questo giardino verrà presto disposto un binario ed il treno sarà rimesso in efficienza per dar modo ai turisti appassionati delle ferrovie di divertirsi col vecchio macchinario

all'Austria che faceva gli onori di casa.

Dopo un breve saluto ai congressisti da parte del Direttore delle Ferrovie Austriache e brevi discorsi del Dr. Fuchsler e Sig. Ployer, i membri del Comitato Direttivo e del Comitato Tecnico si sono subito messi al lavoro.

Fra le questioni trattate in seno al Comitato Direttivo, riteniamo utile segnalare la proposta lanciata dalla Federazione Tedesca Amici della Ferrovia di entrare a far parte del MOROP. Si trattava, in altre parole, di accogliere sotto l'insegna MOROP, gli amici delle ferrovie vere oltre a quelli delle ferrovie in miniatura.

Alcuni membri, fra i quali quelli della Germania, Olanda, Danimarca e Ungheria, erano d'accordo mentre quelli degli altri paesi pensavano che, essendo i modellisti in numero inferiore rispetto agli Amici delle Ferrovie vere, avrebbero finito per essere per così dire sopraffatti in seno all'associazione comune, mentre il MOROP è sorto proprio per il fermodellismo.

La cosa quindi è rimasta in sospeso poiché

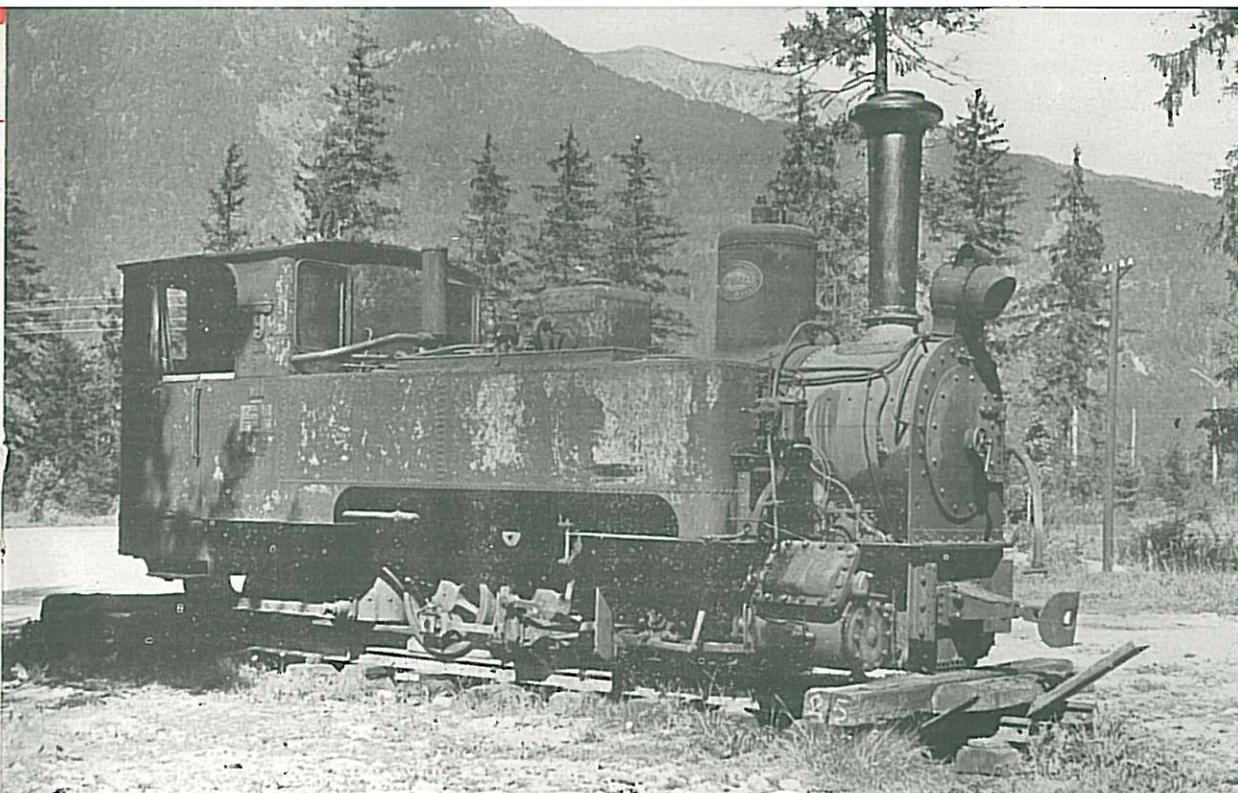


Fig. 2 Altra locomotiva della Ferrovia a scartamento ridotto del Salzkammergut bloccata su uno spezzone di binario come cimelio a ricordo della piccola ferrovia che per tanti anni ha arrancato su quella linea che attraversa una delle più suggestive zone dell'Austria.

sarà oggetto di studio e di ulteriore esame negli anni a venire.

Un altro interessante argomento trattato è l'istituzione di un concorso internazionale di modelli ferroviari, che si terrebbe annualmente sotto il patrocinio della rivista tedesca «De Modelleisenbahner». La manifestazione avrebbe luogo a Bon Schandau nelle vicinanze di Dresda nella Germania Orientale. I fermodellisti sarebbero tenuti a spedire a loro spese il materiale mentre lo stesso verrebbe poi ritornato a cura della rivista stessa.

Il premio, per i migliori modelli esposti, consisterebbe in un viaggio speso a Bon Schandau. La proposta è stata approvata e le modalità relative al concorso verranno rese note attraverso le varie riviste fermodellistiche europee.

Comitato Direttivo - Il Dott. Fuchsler, dopo un lungo periodo di attività nel MOROP in qualità di Presidente, ha dato le Sue dimissioni ed ha proposto, quale Suo successore, lo Svizzero Ing. Siegwart che è stato eletto all'unanimità.

Dopo una breve allocuzione del Sig. Ployer, Presidente della Federazione Austriaca, che a nome di tutti i congressisti ha ringraziato il Presidente

uscite per l'attività svolta negli anni passati, si è proceduto alla nomina dei vari membri del comitato direttivo che resta pertanto così composto:

Fig. 3 La stessa locomotiva vista dalla cabina di guida. L'auto che si intravede non abbia a temere per ora di essere investita. Più avanti quando il treno riprenderà a funzionare dovrà far maggiore attenzione ma la modesta velocità, i fischi e gli sbuffi le daranno tutto il tempo di trarsi in disparte.





Su proposta del Sig. Timberman, il Dott. Fuchsler è stato nominato Presidente d'Onore e così pure il ns. Dott. Briano, che per ragioni di salute non ha purtroppo potuto intervenire, ed il Sig. Steffenson, sono stati eletti membri d'onore per l'opera meritevole ed i pregevoli servizi resi.

Comitato Tecnico - La nuova direzione di MOROP, dopo aver ringraziato i membri di questo comitato per il fattivo lavoro svolto in questi anni, ha pregato i componenti d'accettare l'onore di rimanere in carica e di continuare così il lavoro iniziato.

Le sedute del Comitato Tecnico hanno avuto lo scopo di prendere in esame e stabilire norme concernenti vari argomenti fra cui:

- a) segni e simboli da usare negli schemi dei tracciati ferroviari.
- b) segni e simboli da usare negli schemi dei collegamenti elettrici.
- c) raggi e curvatura del binario.
- d) dimensioni e caratteristiche dei cuori negli scambi.
- e) ganci e sistemi di agganciamento
- f) sistemi di fissaggio dei ganci.
- g) angolo degli scambi
- h) angolo degli incroci.
- i) sistema per misurare lo sforzo di trazione delle locomotive e la potenza dei motori.

Fin qui l'attività svolta in seno al Congresso. Per quanto riguarda la parte turistica, va menzionata la visita all'interessante plastico del Club fermodellistico Salisburghese, che è stato sottoposto al fuoco di fila dei «flash» dei

Fig. 4 Locomotore serie 1089 delle ÖBB schierato con altri locomotori, carri merce e vagoni a disposizione degli avidi sguardi e della curiosità dei partecipanti al congresso.

- Presidente - Ing. Siegwart (Svizzera)
 1° Vicepresidente - Sig. Fournereau (Francia)
 2° Vicepresidente - Sig. Bellingrodt (Danimarca)
 1° Consigliere - Sig. Timberman (Belgio)
 2° Consigliere - Sig. De Herder (Olanda)
 3° Consigliere - Sig. Ployer (Austria)

Fig. 5 Treno speciale delle ÖBB in sosta alla stazione di Bad-Ischl. Questo bellissimo treno è stato messo gentilmente a disposizione dei congressisti.

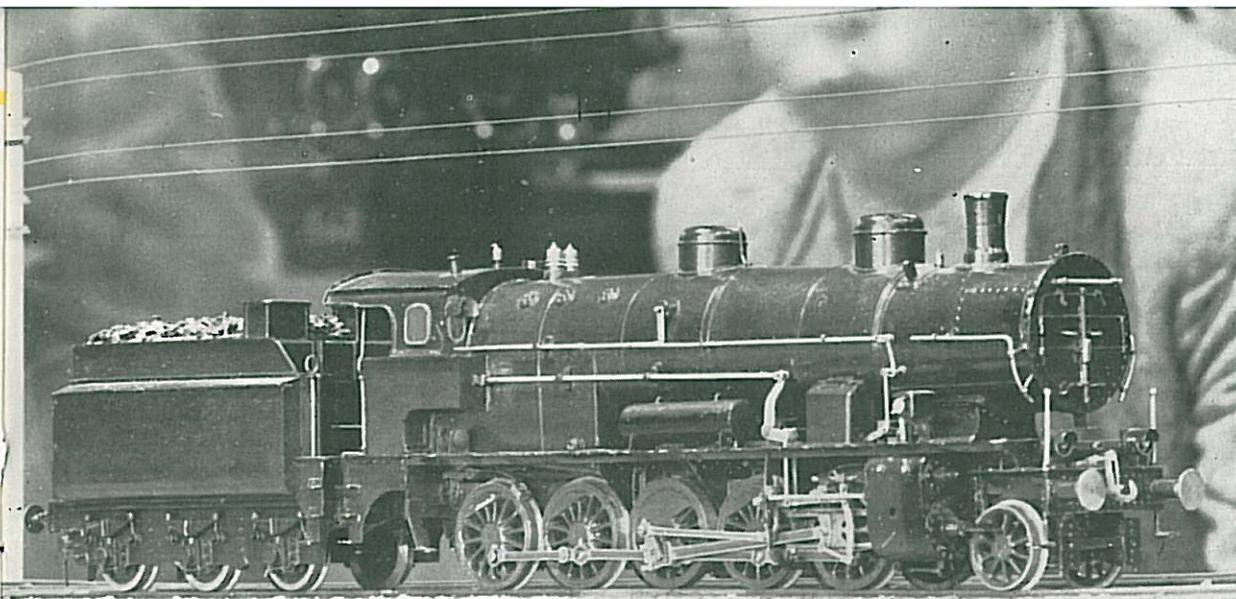
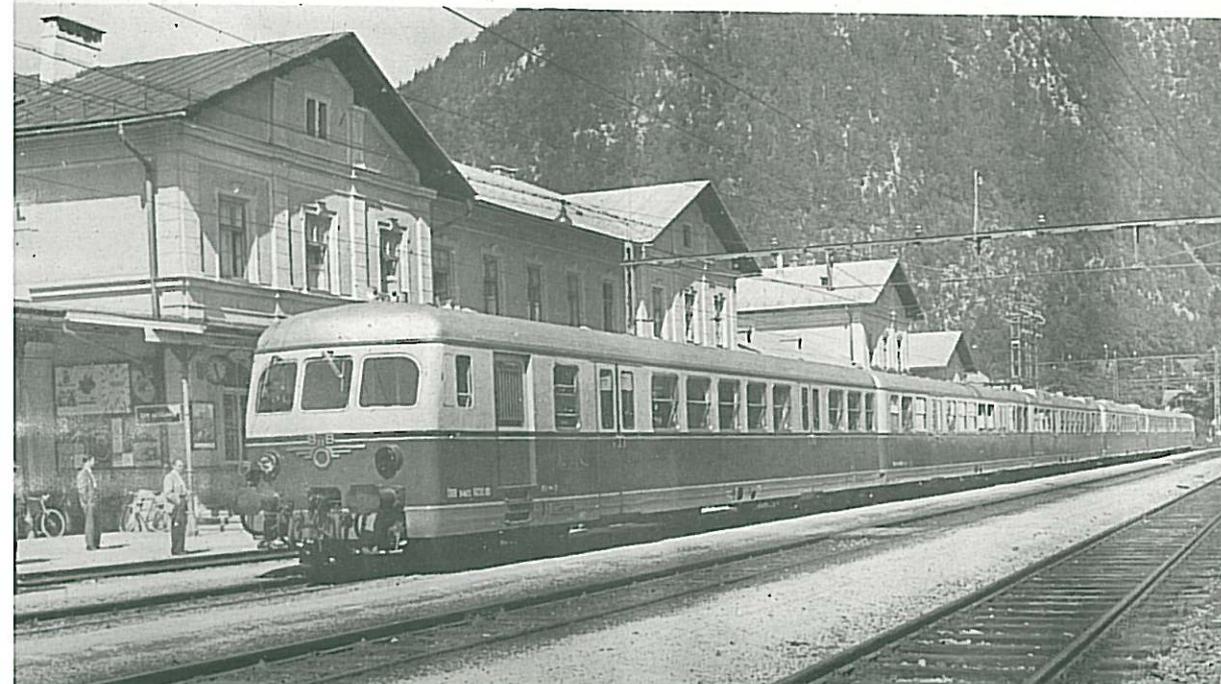


Fig. 6 Un modello in scala 0 di locomotiva 1-5-0 esposto alla mostra fermodellistica

fermodellisti fotografi.

Interessantissima pure la mostra fermodellistica organizzata nei sontuosi saloni messi a disposizione dal Comune di Salisburgo. Vi facevano spicco realizzazioni veramente notevoli di abili fermodellisti.

Per quanto riguarda le ferrovie vere, i congressisti hanno poi visitato gli impianti ed il parco materiale rotabile delle Ferrovie Federali Austriache (ÖBB) dove sostavano numerosi tipi di motrici, vagoni e carri merce, anch'essi ritratti in tutti i modi dagli obbiettivi dei congressisti.

Infine, un bellissimo giro nel Salzkammergut con treno speciale messo a disposizione dalle ÖBB, si svolse Domenica 11 settembre con la partecipazione di ben 300 congressisti.

Altre manifestazioni e visite di carattere turistico e folcloristico hanno completato il programma, seguite dalla cena e dal ballo che si svolse all'Hotel Pitter a conclusione delle riunioni.

Simpaticissima e amichevole è stata l'accoglienza dei fermodellisti Austriaci, che ha creato un piacevole affiatamento tra i fermodellisti convenuti da tutta l'Europa.

□ □ □ □

III Rassegna regionale di modellismo a Montecchio Emilia

Nei giorni 28 - 29 - 30 e 31 ottobre si svolgerà a Montecchio Emilia (Reggio E.) nel parco della Fiera di Sansimone la III Rassegna Regionale di Modellismo, che si svolge sotto l'alto patrocinio e con la collaborazione della F.I.M.F., con il gruppo regionale dei Fermodellisti bolognesi e con l'Aereo Club Italiano. La manifestazione è valida per l'assegnazione della palette d'oro per plastici ferroviari e della Coppa Sansimone per modelli autocostruiti. I modellisti che intendono partecipare devono presentare scheda di adesione al Comitato Fiere e Divertimenti di Montecchio Emilia, al quale è possibile rivolgersi per qualsiasi informazione.

Comunicato F.I.M.F.

Con le modifiche apportate allo Statuto della

F.I.M.F. durante i lavori del Congresso Nazionale di Modellismo Ferroviario in Ancona nel novembre 1959 è stato ristampato lo statuto, che è stato spedito a tutti i Gruppi Fermodellistici d'Italia ed agli affiliati.

Coloro che desiderassero copia la possono chiedere alla F.I.M.F. Vice Presidenza - Via Fioravanti n. 60 - Bologna, unendo L. 50.- in francobolli per le spese postali.

La F.I.M.F. anche da queste righe desidera ringraziare la S.p.A. Rivarossi che ha provveduto alla Stampa dello Statuto gratuitamente.

□ □ □ □

Congresso a Bologna

L'annuale Congresso della F.I.M.F. si terrà quest'anno a Bologna nei giorni 19 e 20 novembre. Notizie più dettagliate riguardanti questo Congresso saranno diramate dalla F.I.M.F.

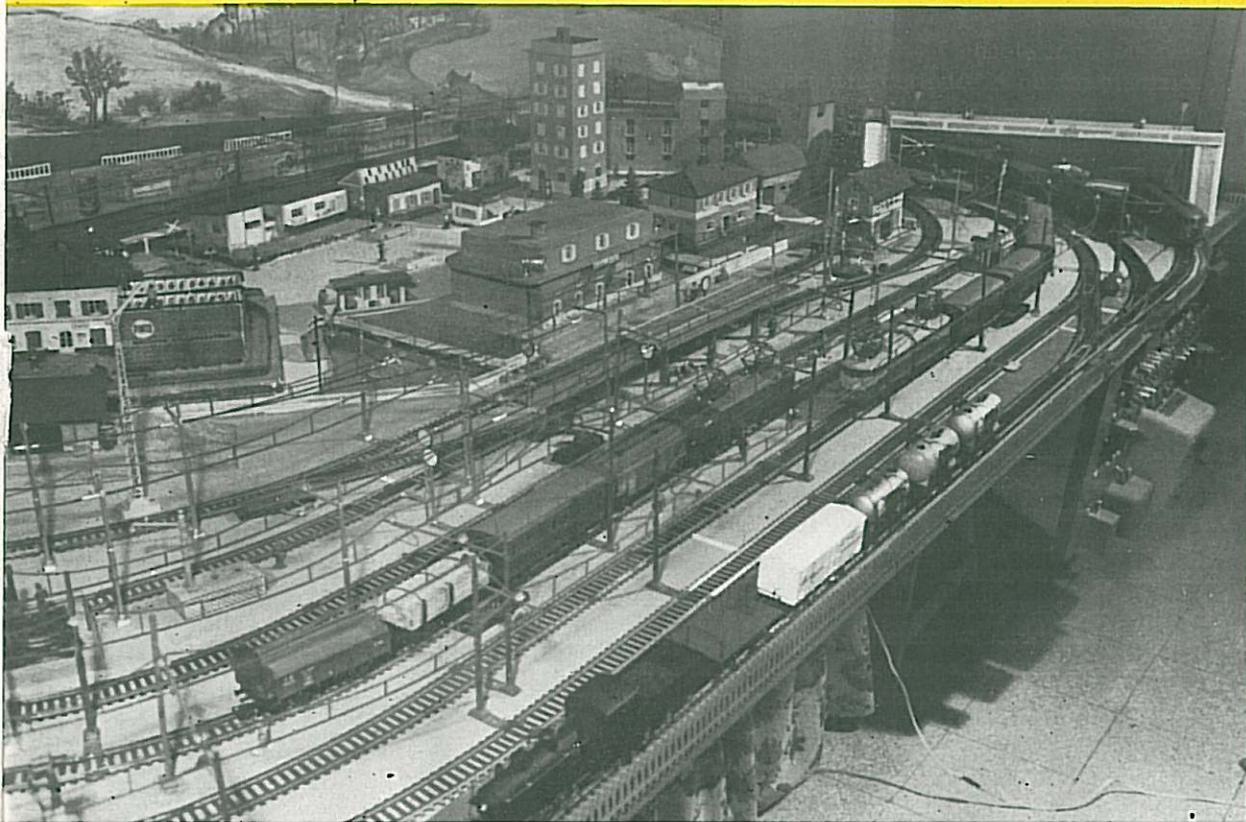
Inviatemi le fotografie dei vostri impianti realizzati con materiale Rivarossi. Per ogni foto pubblicata vi sarà inviato in omaggio materiale Rivarossi corrispondente al valore di L. 1.500 al pubblico. Occorrono ingrandimenti nitidi 13x18 cm. stampati su carta bianca e lucida. Tutte le fotografie rimangono di proprietà di questa rivista e non verranno restituite. Fotografie già pubblicate su altre riviste non verranno prese in considerazione.



Sopra - Un particolare del plastico del Signor Tromby. A destra il ponte Vollmer all'uscita della stazione autocostruita.

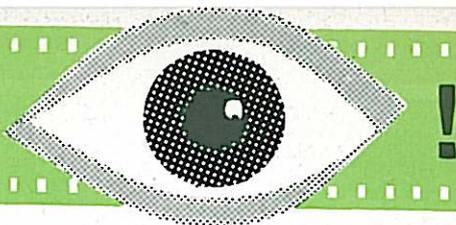
Sotto - Una veduta parziale del plastico del Signor Perugini. Sebbene predomini il materiale ferroviario, che, detto per inciso, è tutto Rivarossi, l'effetto estetico e realistico si mantiene su un tono elevato e denota il buon gusto dell'ideatore.

Veduta d'assieme del plastico del Signor Tromby. Osservando questa foto ci si può rendere conto come anche in piccolo spazio si possa costruire un piccolo mondo ferroviario (il plastico misura mt. 1x1,83).



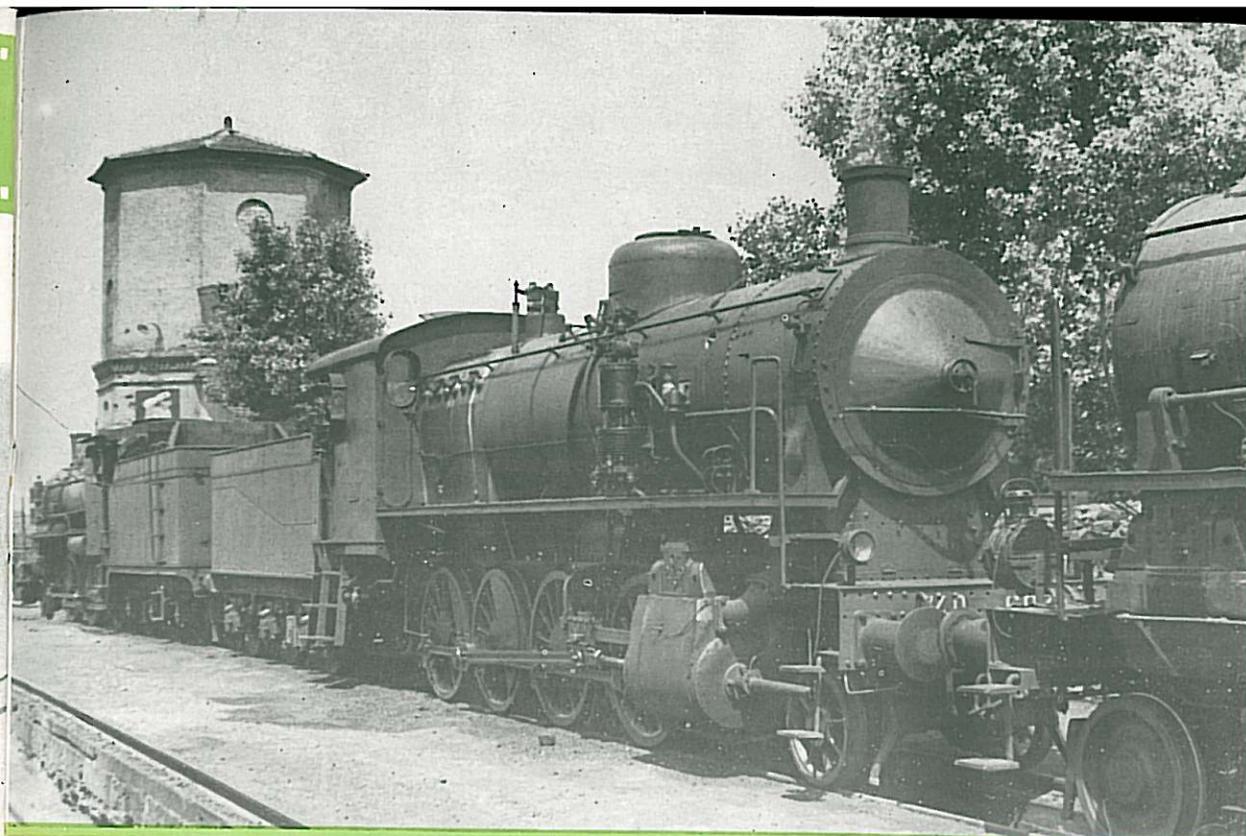
OCCHIO al TRENO

CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI



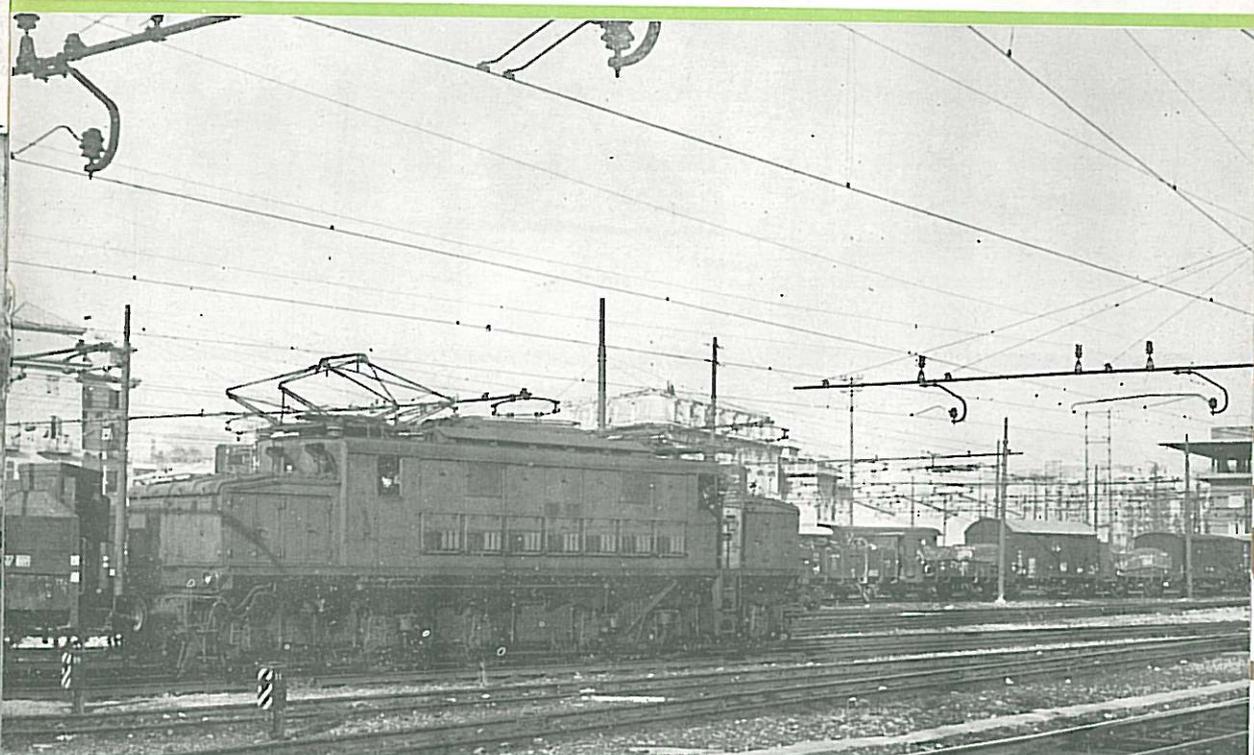
Se avete delle belle fotografie dal vero di soggetti ferroviari, mandatecele e saremo ben lieti di riprodurle in questa rubrica. Le fotografie prescelte verranno premiate alla stessa stregua del Concorso «Flash». Sono necessarie fotografie nitide possibilmente nel formato 18x24 o 13x18 come minimo. Tutte le fotografie inviate rimangono di proprietà di questa Rivista e non verranno restituite.

Automotrice pilota «ALn 773» in servizio di treno locale tra Modena e Bologna. (Foto inviatoci dal Signor Bevini - Modena)



Sopra - Locomotiva GR. 740 con distribuzione a valvole sistema Caprotti in sosta alla stazione di Modena. (Foto inviatoci dal Signor Bevini - Modena)

Sotto - Stazione di Genova Brignole. In primo piano un locomotore «E 626» al traino di un convoglio merci. (Foto inviatoci dal Signor Marchio - Genova)



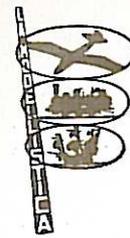
i gioielli dei giocattoli scientifici

M. REVIGLIO

Via Melchiorre Gioia 2
(corso Vittorio Emanuele 66)
TORINO



FERROVIE ELETTRICHE DELLE MIGLIORI MARCHE
accessori - ambientazioni per plastici



LA MODELLISTICA

MILANO - P.ZZA XXV APRILE 1 ☎ 666195 • di Hagoř Hovaghimian

GIOCATTOLI E MATERIALI INERENTI
ALLA COSTRUZIONE IN MINIATURA
DI GIOCATTOLI MECCANICI

GULLIVER

Via S. Maria in Via 37/c ROMA

**MODELLISMO
E GIOCATTOLI**

**TRENI
ELETTRICI**

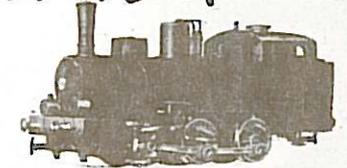
Rivarossi

ROMA

VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038

"Casamia" di U. Battista
Rivarossi

VASTO ASSORTIMENTO



Agente generale per l'Italia: I. BRIANO
Via Caffaro 19/2 - Genova

ANCHE CON POCHE NOZIONI DI FRANCESE
LEGERETE CON PIACERE!

la grande rivista francese
di modellismo ferroviario che viene pubblicata il 15
di ogni mese

**loco
REVUE**

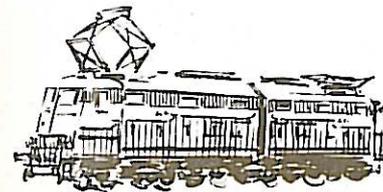
Un numero di saggio una volta tanto L. 400
Abbonamento annuo L. 4.000

Tratta tutti gli argo-
menti ferroviari, plastici e descrizione di tracciati - Costruzioni di modelli ridotti - Segnali elettricit , ecc.
Numerose illustrazioni.

CARTOLERIA

NELLO MARANI

CORSO REPUBBLICA N° 15 VENTIMIGLIA Tel. 21216



Rivarossi **FALLER** **PREISER**
REVELL **WIKING** **VOLLMER**

Laboratorio attrezzato

Vigan 

CASA FONDATA NEL 1880
PIAZZA CORDUSIO
MILANO

COMPLETO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI

Rivarossi

PARTI DI RICAMBIO
PEZZI STACCATI PER MODELLISTI

ACCESSORI PER
PLASTICI

FALLER **VOLLMER** **PREISER** **WIKING**

AEREI FROG - SERVIZIO ASSISTENZA TECNICA
Vendita anche per corrispondenza

"casa dei balocchi"

Tutto per l'aeromodellismo
Automodellismo
Navimodellismo

A. MILANESIO

Via di Nanni 118 / 120
Tel. 380.663

TORINO

Articoli sportivi
Giocattoli nazionali ed esteri
Assistenza e riparazioni in genere



Gasperini

GIOCATTOLI
ASSORTIMENTO
MATERIALE HO

TRENI *Rivarossi*

COSTRUZIONE
PLASTICI
GIOCATTOLI DI
TUTTI I TIPI

BOLOGNA
VIA FARINI 2
TEL. 35217

giochi giocattoli
modellismo



al
nuovo
emporio

(EX MINIATI)
Via Cavour 31 r.

(di fronte al cinema Modernissimo)

FIRENZE
Tel. 26.611

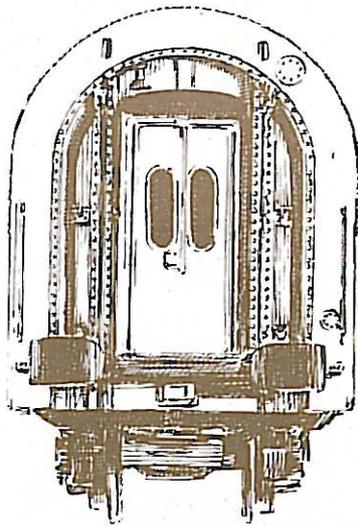
vendiamo felicità
per tutte le età

GIORNI

ROMA

Via Marcontonio Colonna, 34 - Tel. 350.929
Corso Vittorio Emanuele, 291 - Tel. 559.497

TRENI ELETTRICI



Rivarossi

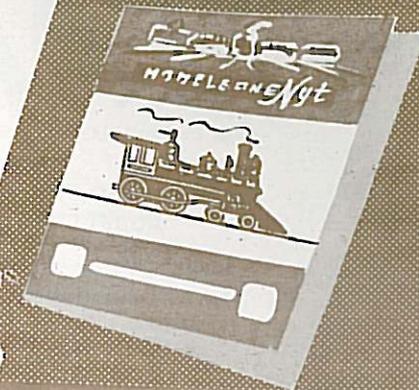
TRENI ELETTRICI - ACCESSORI PER PLASTICI
ASSISTENZA TECNICA
COSTRUZIONI MODELLI IN PLASTICA
DI AEREI - NAVI - CASSETTE
GIOCATTOLI NAZIONALI ED ESTERI

L'INTERESSANTE RIVISTA

Modelbane *nyt*

DI MODELLISMO FERROVIARIO
DANESE

Kongevej 128 Virum (Danimarca)



"casa dei balocchi"

FIRENZE - VIA PANZANI 61/r - TEL. 22264

DITTA SPECIALIZZATA PER
AEREO - AUTO - FERMODELLISMO

TRENI ELETTRICI
Rivarossi

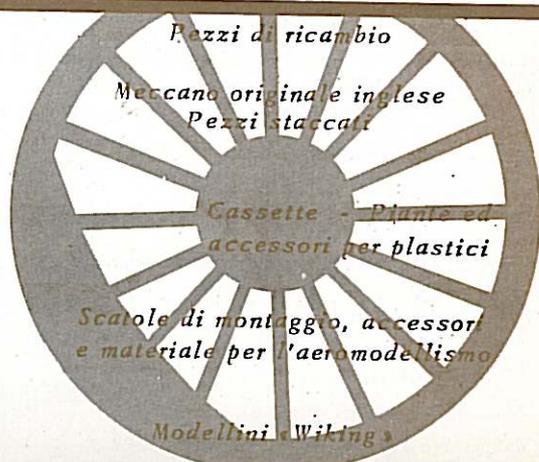
MATERIALE MODELLISTICO DI TUTTE LE CASE
FALLER, VOLLMER, PREISER
MECCANO MERCURY
SCHUCO ECC.



goznati

VIA CESARE CORRENTI, 21
MILANO

TRENI ELETTRICI *Rivarossi*



Pezzi di ricambio
Meccano originale inglese
Pezzi staccati

Cassette - Piante ed
accessori per plastici

Scatole di montaggio, accessori
e materiale per l'aeromodellismo

Modellini «Wiking»

DITTA
DIANA
P.za Duomo - tel. 59.92
COMO

TRENI ELETTRICI

Rivarossi



IL PIU' VASTO
E COMPLETO
ASSORTIMENTO
DI GIOCATTOLI
E ARTICOLI REGALO
MECCANO e ACCESSORI

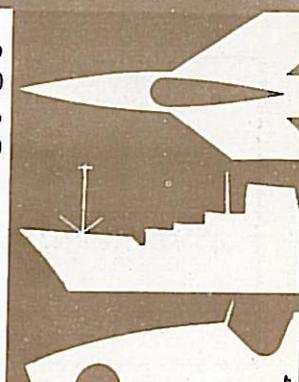
raccomanda di

Modellismo

abbonamento annuo
L. 2.500
un numero
L. 250

RIVISTA MENSILE DI TECNICA E CULTURA MODELLISTICA
AEREA, NAVALE, FERROVIARIA E AUTOMOBILISTICA

in vendita in tutte le edicole



MILAN HOBBY

VIA F. BELLOTTI, 13 MILANO (PORTA VENEZIA) TEL. 22.28.10

TUTTO PER IL
MODELLISMO



ACCESSORI PER
NAVIMODELLISMO



ACCESSORI PER
PLASTICI



VASTO ASSORTIMENTO
GIOCATTOLE SCIENTIFICI



VENDITE
ANCHE PER CORRISPONDEZA

ditta **MONTANARI** fondata nel 1840

TUTTO PER IL MODELLISMO

FERROVIARIO

AEREO

NAVALE

- Specializzazione tecnica sui treni elettrici
- Riparazioni - Consulenza - Costruzione plastici

Via Guerrazzi 28 - BOLOGNA

*...una ditta antica al servizio
dei ragazzi moderni...*

Victor

presenta la sua pubblicazione:

Modellistica

NAVI

TRENI

AUTO

Periodicità mensile

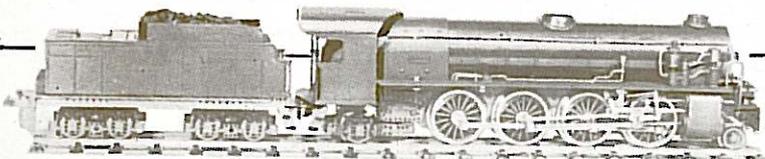
Una copia L. 200

Abbonamento annuo L. 2000

RICHIEDETE COPIA DI SAGGIO GRATUITO ALLA REDAZIONE BORGO PINTI 99 ROSSO FIRENZE

TORINO

spedizioni celeri
per tutta Italia



TEL. 42933

Rivarossi

ONORATO ISACCO Corso Vittorio Emanuele 36 - TORINO

ASSORTIMENTO COMPLETO DI TRENI ELETTRICI DI FABBRICAZIONE ESTERA
E NAZIONALE; MOTORI AEROPLANI, ECC.

SPEDIZIONI CELERI IN TUTTA ITALIA.

AMAR RADIO
Via Carlo Alberto 44 - TORINO
TUTTO PER IL
TRENO ELETTRICO

LA CASA DEL GIOCATTOLO
di G. Bolla
Via Manno 53 - CAGLIARI
MODELLISMO E
TRENI ELETTRICI

INDUSTRIA GOMMA
A. Nicoletti
Piazza del Popolo 11 - FAENZA

GRILLO SPORT
Via Cantore, 267 R - Tel. 42472
GENOVA - SAMPIERDARENA
LABORATORIO ATTREZZATO PER
RIPARAZIONI E COSTRUZIONE PLASTICI

PEDRAZZI MARIO
Largo Garibaldi 34 - MODENA
VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI
Rivarossi E LORO ACCESSORI

F.LLI DESSI
Corso Vittorio Emanuele 2
CAGLIARI
I PIÙ BEI GIOCATTOLE
TRENI ELETTRICI *Rivarossi*

EMPORIO ARTIGIANO
di Gino Madii
Piazza Libertà 2 R - FIRENZE
TROVERETE TUTTO PER IL
FERMODELLISMO

MONDANELLI ORESTE
Via Ricasoli 6 R - LIVORNO
TUTTO PER I TRENI
TRENI PER TUTTI

ONORATO ISACCO
Corso V. Emanuele 36 - TORINO
TRENI ELETTRICI *Rivarossi*
SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA

«MARISA» di M. Bolla
Via Manno 33 - CAGLIARI
I MIGLIORI GIOCATTOLE ED I PIÙ
BEI TRENI ELETTRICI

CORSINI ANTONIO
Via Rimassa 171 R - GENOVA
TUTTO E SOLO MATERIALE
Rivarossi
COMPRESI PEZZI DI RICAMBIO

LA COMBA ETTORE
Via Ricasoli 133 - LIVORNO
TRENI ELETTRICI
PER GRANDI E PICCOLI
COMPLETO ASSORTIMENTO

AEROMODELLI
Piazza Salerno 8 - ROMA
TUTTO PER IL MODELLISMO

ORVISI - BUCHBINDER
Via Ponchielli 3 - TRIESTE
I GIOCATTOLE PIÙ BELLE E
I TRENI ELETTRICI MIGLIORI

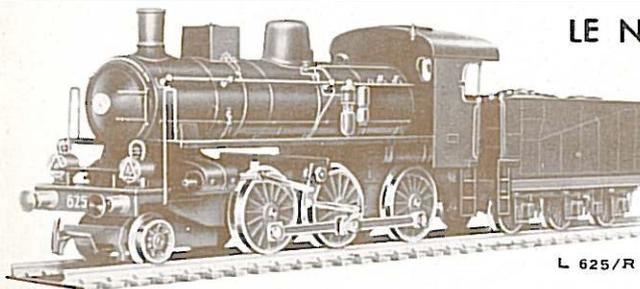
M. REVIGLIO
Via M. Gioia 2 - TORINO
I GIOIELLE DEI
GIOCATTOLE SCIENTIFICI

Organizzazione LEONE
Piazza Lanza 68 - FOGGIA
TRENI ELETTRICI *Rivarossi*
E LORO ACCESSORI

MILAN HOBBY
Via F. Bellotti 13 - MILANO
TRENI ELETTRICI
GIOCATTOLE SCIENTIFICI
TUTTO PER IL MODELLISMO

Fate di "HO *Rivarossi*,"
la guida per i vostri acquisti

Abbonatevi ad "HO *Rivarossi*,"
rivista di modellismo ferroviario



LE NOVITA' E TUTTO L'ASSORTIMENTO

Rivarossi
scrivete per ordinazioni
alla Ditta

s.t.a.n.d.

VIA UGO BASSI, 8 TEL. 221.643 - BOLOGNA

SPEDIZIONI OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO ED IMBALLO

TRENI ELETTRICI *Rivarossi*
MECCANO - GIOCATTOLE NAZIONALI ED ESTERI



PAPALINI

VIA MERULANA 1 - 2
P.za S.M. MAGGIORE 9 - 10
ROMA Tel. 462-914