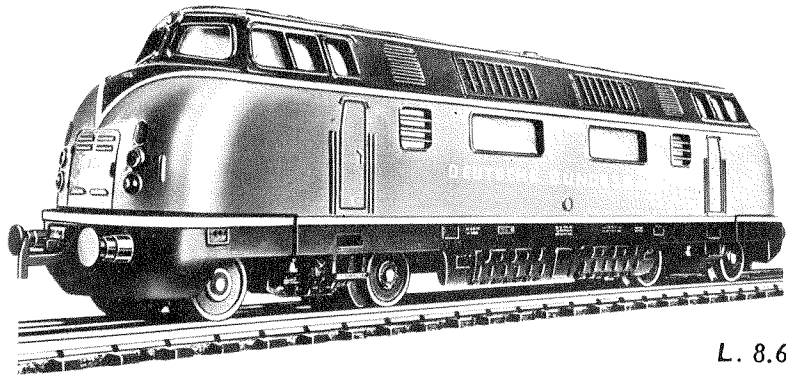


Rivarossi

HA REALIZZATO:



L. 8.600 al pubblico

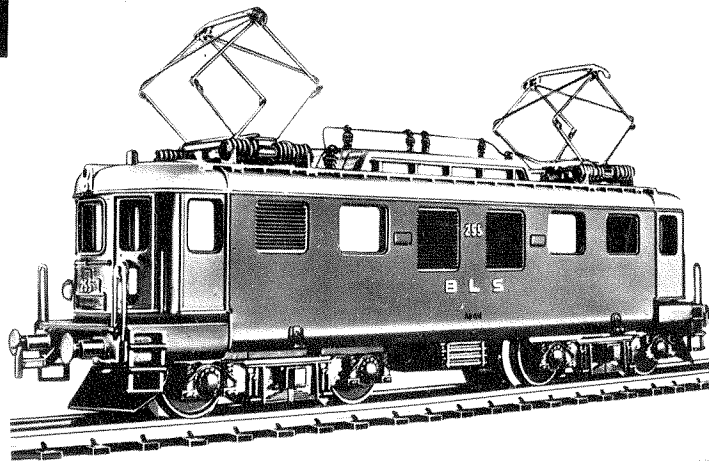
21991

Modello della moderna e potente locomotiva diesel V 200 della D.B., riprodotta con stupenda fedeltà di particolari e scala, di perfetto funzionamento e molto vivace nelle tinte rosso e grigio.
Lunghezza cm. 21

Questi magnifici modelli prodotti dalla Rivarossi di Como vengono presentati tra le novità di maggior rilievo in campo fermodellistico del 1961. Verranno messi in vendita nel prossimo autunno.

21661

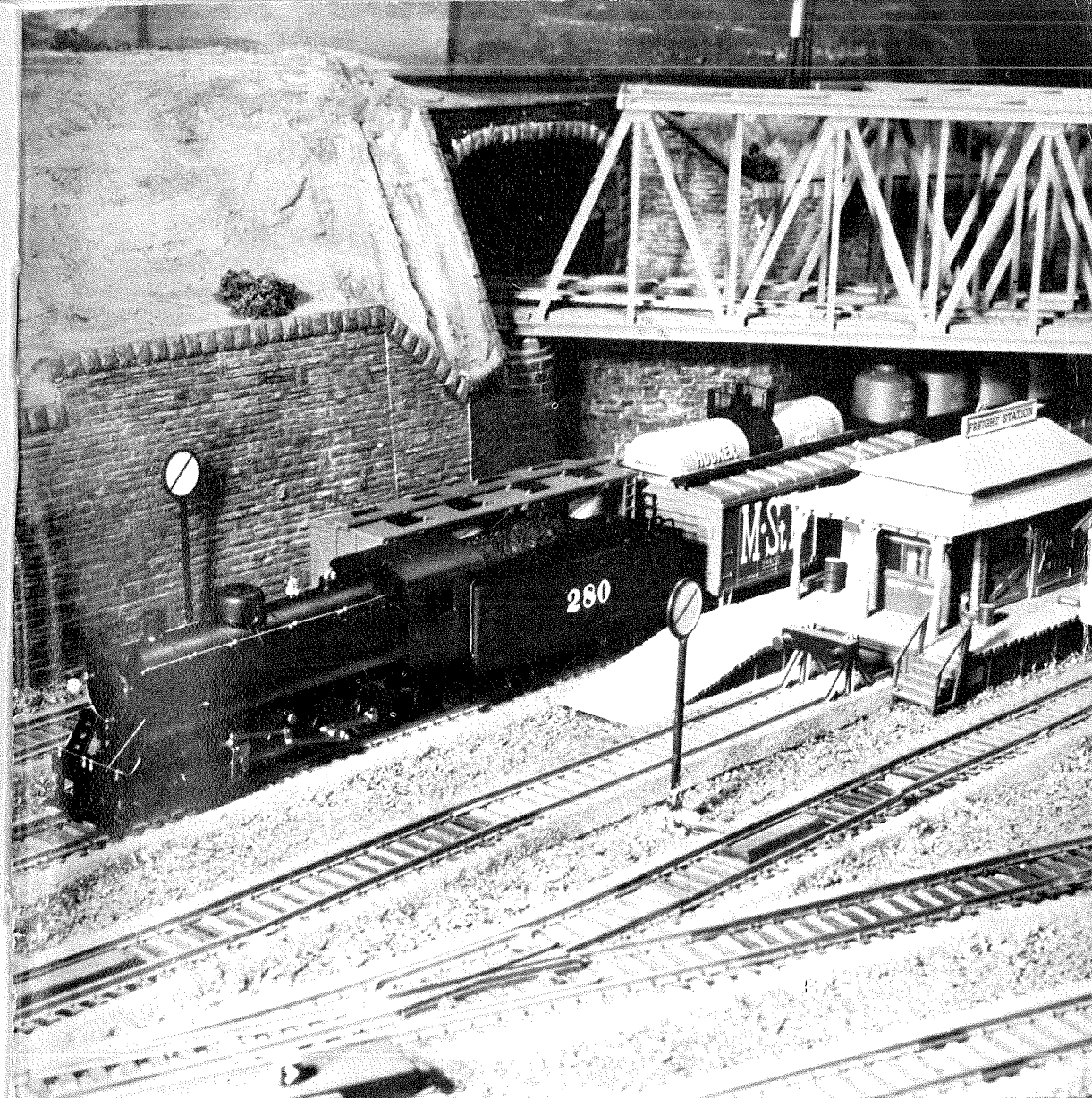
L. 9.200 al pubblico



Superbo modello del locomotore svizzero Ae 4/4 in servizio sulla linea Berna-Lötschberg-Sempione.
Colore verde scuro, tetto grigio.
Lunghezza cm. 18

NOVITÀ 1961

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV



45 RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

H10

agosto 1961
anno VIII - L. 150

pubblicazione bimestrale

Rivarossi



Mastro Geppetto

di
SCAGLIA & FIGLIO

**GIOCHI E
GIOCATTOLE**

MODELLISMO

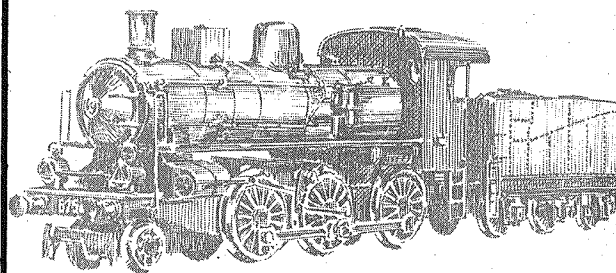
MILANO
CORSO MATTEOTTI, 14
TELEF. 79.12.12

Zambelli

Via Pier della Francesca, 13
Milano Nord

Zambelli

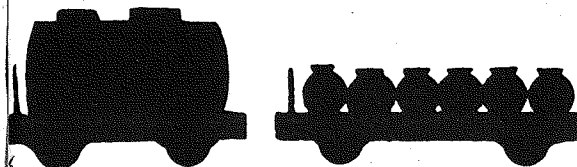
**TRENI
ELETTRICI
E
MODELLISMO**



DITTA
Caputo



assistenza
RIPARAZIONI PLASTICI



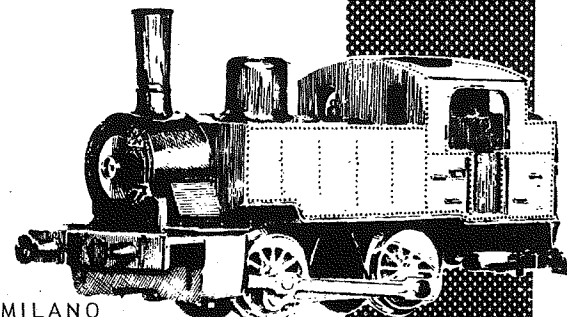
tutto
L'ASSORTIMENTO

Rivarossi

fochimodels DI FOCHI

RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200.

Tutto per l'Aeromodellismo - Automodel-
lismo - Navimodellismo - Fermodellismo -
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 riparazio-
ni in genere.



MILANO
Corso Buenos Aires, 64-tel. 221.875

AVIOMINIMA

COS. MO

COSTRUZIONI MODELLISTICHE
ROMA - VIA S. BASILIO 49 A

OVITA' PER I MODELLISTI FERROVIARI

LISTELLI PROFILATI IN BOSSO

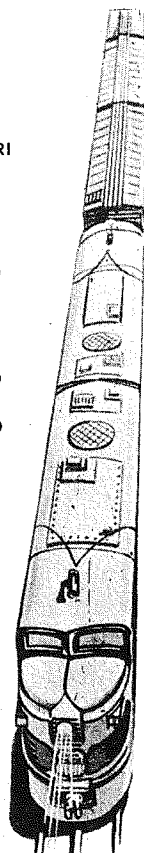
LUNGHEZZA CM. 50

NELLE SEZIONI E MISURE:

MM. 1,5x1,5	2x2,	3x3	3x4	CAD.	£. 80
1,5x1,5	2x2	3x3		"	£. 100
1,5x 2	2x3	3x4			
1x1,5	1,5x2	2x3	3x4	"	£. 80
1,5x1,5	2x2	3x3			
1,5x1,5	2x2	3x3		"	£. 100
1,5x2	2x3	3x4			

AVIOMINIMA

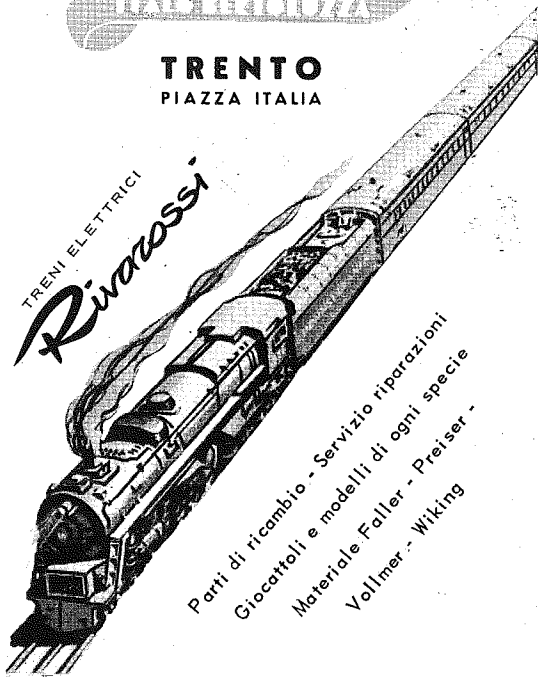
LA PIU' ATTREZZATA ORGANIZ-
ZAZIONE PER IL MODELLISMO
PUO' SPEDIRVI QUALUNQUE CO-
SA DESIDERIATE.



Italo

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 GIOCOTTOLO

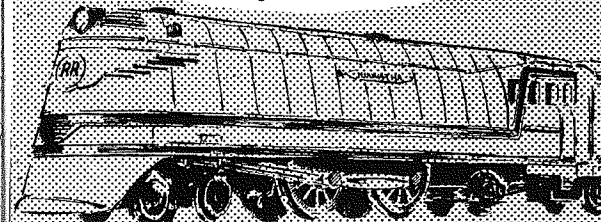
Ditta A. BRUNERI
Via X Giugno, 25 - BRESCIA
Tel. 43459

Bolla

di P. BOLLA

VIA MANNO 53
CAGLIARI

TUTTO
PER
IL MODELLISMO



treni elettrici
"Rivarossi"



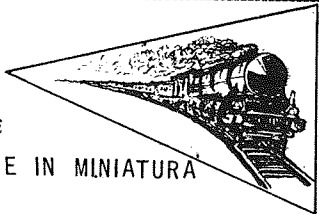
T. Ciccoletta & Figlio
Regali

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

NAPOLI

PARTI DI RICAMBIO
SERVIZIO ASSISTENZA
ACCESSORI
FALTER
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



LA MODELLISTICA

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

GIOCATTOLI E MATERIALI INERENTI
ALLA COSTRUZIONE IN MINIATURA
DI GIOCATTOLI MECCANICI

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

A FIRENZE

VICTOR

TITOLARE DELLA DITTA
G. PROSPERI-CHIODO E FIGLIO



Vi attende nel suo negozio

«AEROMODELLISMO FIORENTINO»
BORGO PINTI 99 ROSSO

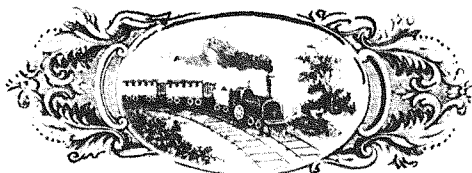
IL PIU' VASTO ASSORTIMENTO DI ARTICOLI PER AEROMODELLISMO
I MIGLIORI COMPLESSI PER RADIOCOMANDO IN DISTRIBUZIONE



TUTTA LA PRODUZIONE

CIPICIANI

PERUGIA - VIA ALESSI 12



VASTO ASSORTIMENTO TRENI ELETTRICI

Rivarossi

PARTI DI RICAMBIO
PEZZI STACCATI
PER MODELLISTI

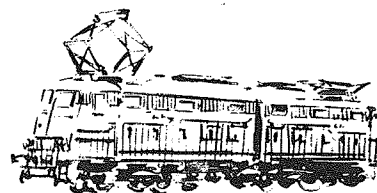
MATERIALI
AERO-NAVIMODELLISTICI
NAZIONALI ED ESTERI

Servizio riparazioni ed assistenza tecnica

CARTOLERIA

MARANI

CORSO REPUBBLICA N° 15 VENTIMIGLIA Tel. 21216



Rivarossi

FALLER

PREISER

REVELL

WIKING

VOLLMER

Laboratorio attrezzato

REARADIO

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

VASTO ASSORTIMENTO TRENI "HO"

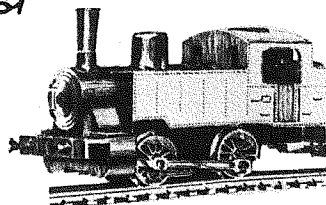
Rivarossi

WIKING

FALLER

VOLLMER

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



ROMA

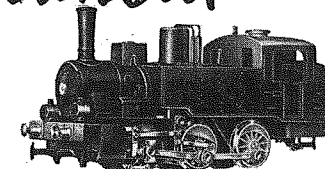


VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038

"Casamia" di U. Battista

Rivarossi

VASTO ASSORTIMENTO



Gasperini

GIOCATTOLI
ASSORTIMENTO
MATERIALE HO

TRENI *Rivarossi*

COSTRUZIONE
PLASTICI
GIOCATTOLI DI
TUTTI I TIPI

BOLOGNA
VIA FARINI 2
TEL. 35217

treni
elettrici
aeromodelli
plastici
giocattoli

TROMBY

udine
galleria
s. francesco
tel.
55944

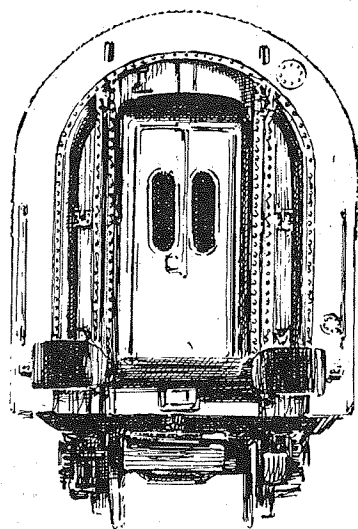
Rivarossi
FALLER
VOLLMER
REVELL

i più bei modelli le migliori marche

GIORNI

ROMA Via Marcantonio 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

goznati

VIA CESARE CORRENTI, 21
MILANO

TRENI ELETTRICI *Rivarossi*



RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

a cura dei tecnici della *Rivarossi*
consulenza artistica A. Dalla Costa

n. 45 Agosto 1961 Anno VIII L. 150



EDITORIALE

«HO Rivarossi» è lieta di porgere il benvenuto ai numerosi fermodellisti europei che hanno voluto radunarsi nella città di Como per il loro VIII Congresso.

Questa simpatica manifestazione rinnova ogni anno con entusiastico slancio la gioia dell'incontro fra centinaia di appassionati del treno di ogni nazionalità per scambiarsi le loro idee, le loro esperienze, presentare le loro nuove realizzazioni e discutere i comuni problemi organizzativi e tecnici.

Le questioni tecniche assumono una particolare importanza poichè tendono a stabilire precise norme per lo studio e la costruzione di modelli ferroviari in scala «HO». Queste questioni vanno dalla misura dello scartamento, dal profilo delle rotaie, ai raggi delle curve, alla tensione di alimentazione, ecc.

In questo modo i treni modello divengono universalmente impiegabili. Anche in questo campo possiamo, con tutta sicurezza affermare che la Rivarossi è all'avanguardia, infatti il treno elettrico Rivarossi è «Sistema» basato su precisi principi scientifici.

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

<i>American Railroading</i>	pag. 8
<i>I plastici dei lettori</i>	12
<i>Occhio al treno</i>	18
<i>L'Album delle locomotive</i>	20
<i>Una tavola di costruzione</i>	22
<i>Le locomotive all'esposizione internazionale di Torino del 1911</i>	26
<i>I nostri lettori all'opera</i>	30
<i>Mondo Modellistico</i>	32
<i>Concorso «Flash»</i>	36

NEL PROSSIMO NUMERO

<i>Le locomotive all'esposizione internazionale di Torino del 1911.</i>
<i>VIII Congresso MOROP</i>
<i>I nostri lettori all'opera</i>
<i>Occhio al treno</i>
<i>Concorso «Flash»</i>
<i>ed altre interessanti rubriche</i>

american railroading

A distanza di circa un anno, riprendiamo questa rubrica che per vastità di argomenti e ricchezza di materiale potrebbe fornire lo spunto per numerosi articoli molto interessanti sulle ferrovie negli Stati Uniti.

Parleremo questa volta della locomotiva da manovra a due assi della Compagnia Baltimore and Ohio che i lettori e tutti gli amici di Rivarossi conoscono come la B&O.

Questa Compagnia ferroviaria, avendo bisogno di una locomotiva da manovra che potesse compiere curve di piccolo raggio come si avevano nella zona industriale del porto di Baltimora, ordinò nel 1912 alla fabbrica di locomotive Baldwin, 4 locomotive che oltre a soddisfare a questa esigenza dovevano poter esercitare un rilevante

sforzo di trazione stante i numerosi vagoni che esse dovevano trainare nelle operazioni di smistamento.

Dallo studio che ne seguì, nacque una locomotiva di rodiggio 0-4-0 (denominazione americana secondo la tabella pubblicata sul n° 36), con ruote di piccolo diametro, interasse limitato e peso considerevole.

Eccone pertanto le caratteristiche principali:

Diametro delle ruote: 40" = cm. 101

Interasse: 7' = cm. 213

Lunghezza totale: 29'1" = mt. 8,90

Peso totale aderente: 120.000 lbs. = tonnellate 54,4.

Pressione del vapore: 180 lbs/sq.inc. = 14,2 Kg/cmq.

Fig. 1 - Fotografia non ritoccata del modello «L B&O/R» (1221) prodotta in grande serie dallo Rivarossi. La foto è così eloquente che è inutile qualsiasi illustrazione dei particolari. Desideriamo piuttosto in questa occasione sottolineare il magnifico effetto estetico della nostra massicciata.

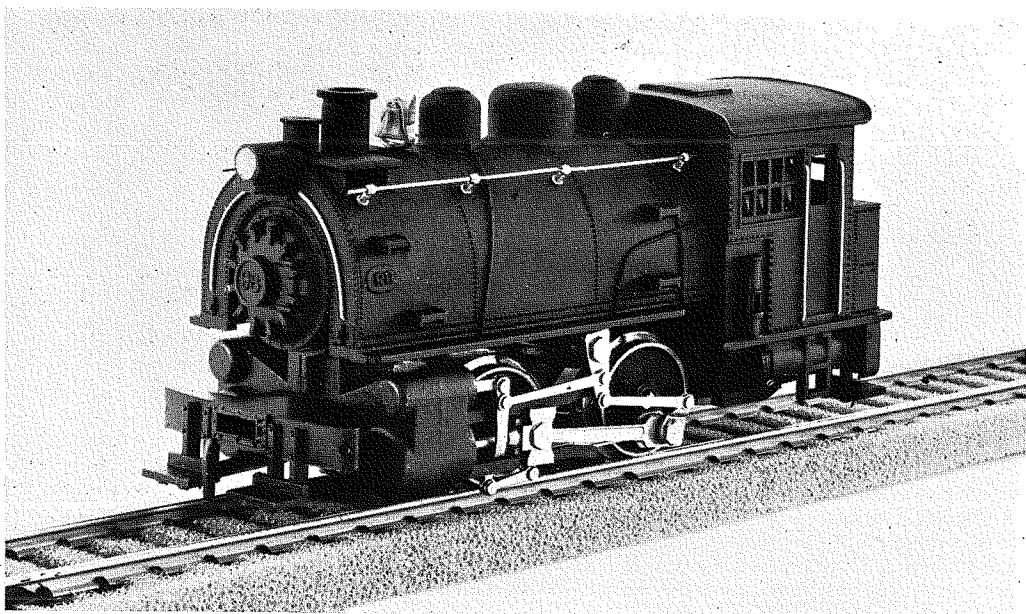


Fig. 2 - Piccola stazione di campagna negli Stati Uniti, nella quale si vede una «L B&O/R» (1221) che sta manovrando con un carro coperto adibito di preferenza al trasporto dei prodotti dello Stato di Maine. La stazione e lo scalo merci così caratteristici, come anche le altre costruzioni, provengono da scatole di montaggio Revell.

Sforzo di trazione massimo: 27.600 lbs = 12.400 Kg.

Funzionamento ad olio combustibile con serbatoio di 650 galloni pari a 2.450 lt.

La scorta d'acqua era contenuta in un serbatoio sistemato a basto sopra la caldaia della capacità di 2.000 galloni (7,6 mc.).

Per quei tempi, era una motrice realizzata con i più moderni concetti tra cui l'applicazione della distribuzione tipo Walschaert con sistema di inversione Ragannet.

Nel 1926 due di queste locomotive furono trasformate per funzionamento a carbone. Il serbatoio d'acqua a «basto» fu tolto e venne aggiunto un tender, caratteristico per avere la parte posteriore inclinata e propria dei tender americani per locomotive da manovra.

Queste due locomotive furono destinate agli scali di Race Street di Filadelfia le cui curve di binario erano pressapoco come quelle di Baltimora. I numeri di servizio furono 96 e 99. La classe di appartenenza venne definita come C-16a per la Compagnia B&O.

Le rimanenti due locomotive, ancora nella veste originale del 1912, loro anno di costruzione, portavano i numeri 97 e 98 e furono demolite nel 1945 per cedere il passo all'incalzare della trazione diesel.

Questo tipo di locomotiva ha dato lo spunto a molti fabbricati di treni elettrici in miniatura per riprodurre il modello e possiamo affermare che la B&O è la locomotiva da manovra che è stata maggiormente riprodotta, sia in scala «H0» come nelle scale «O», «S» e «TT». Questo per vari motivi, ma principalmente per la sua compattezza, le dimensioni che bene si prestano per la circolazione su piccoli plastici e la relativa semplicità meccanica non disgiunta dal fattore estetico poiché la B&O, piace al fermodellista.

Questi ed altri fattori furono quelli che influirono sulla scelta della Rivarossi quando, ancora agli inizi nel lontano 1946 costruì il suo primo modello di locomotiva

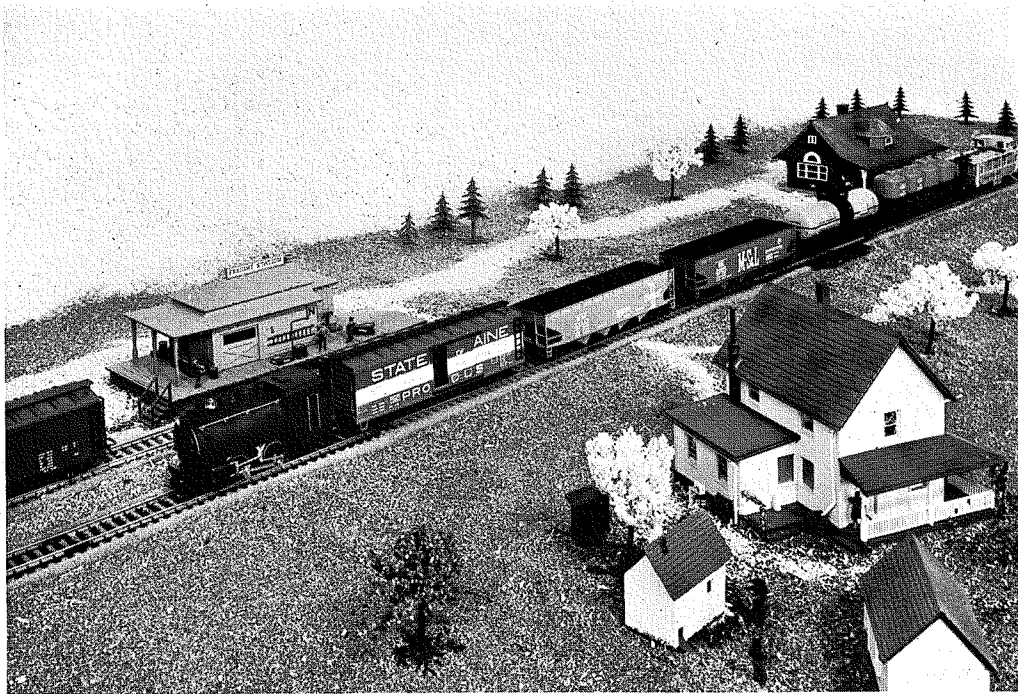


Fig. 3 - Composto il convoglio merci, tra breve la «L B&O/R» (1221) cederà il posto ad una grossa locomotiva (che potrebbe essere la «L 280/R» 1222) incaricata di trasportare questi carri a una destinazione molto lontana in un centro industriale. La parte paesaggistica di questo scorcio di plastico, è realizzata con materiale Faller e Revell illustrato sul Catalogo per Modellisti.

a vapore. Fu infatti scelto per modello da riprodurre, la B&O n° 98 che i lettori ben conoscono. Essa, a differenza del tipo attuale, aveva un motore con trasmissione ed ingranaggi ed un biellismo semplificato per motivi principalmente di economia. Col passare degli anni e perfezionandosi sempre di più la produzione, fu fatta una nuova edizione più dettagliata con biellismo completo tipo Walschaert, illuminazione anteriore e con il famoso motore montato su sfere e con trasmissione a vite senza fine.

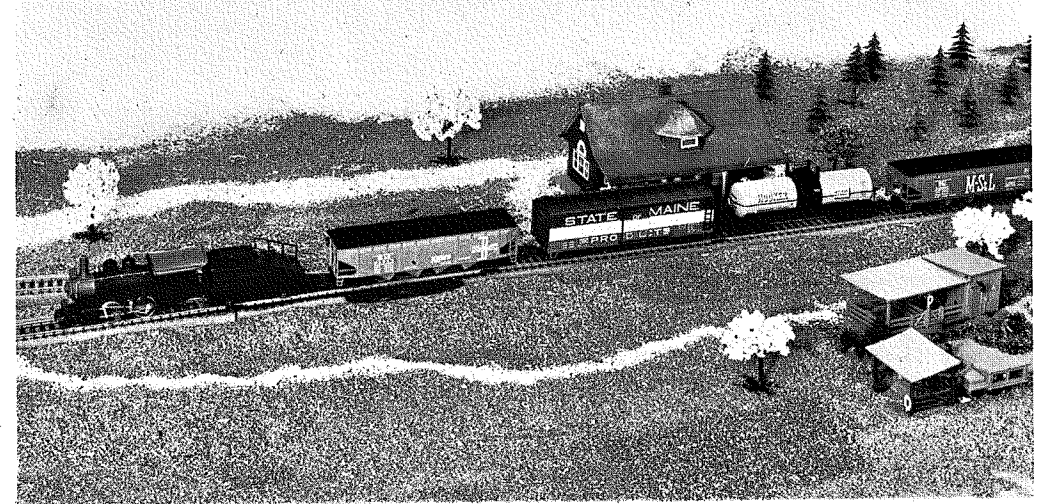
La vediamo riprodotta in fig. 1 con tutti i suoi particolari.

Decine di migliaia di queste piccole E&O sono state prodotte fino ad oggi e la loro richiesta continua sia in Italia che all'Estero poichè per le loro caratteristiche, potenza di traino, estesa gamma di velocità, durata e non ultimo, il prezzo, si può affermare che è un modello ben riu-

scito.

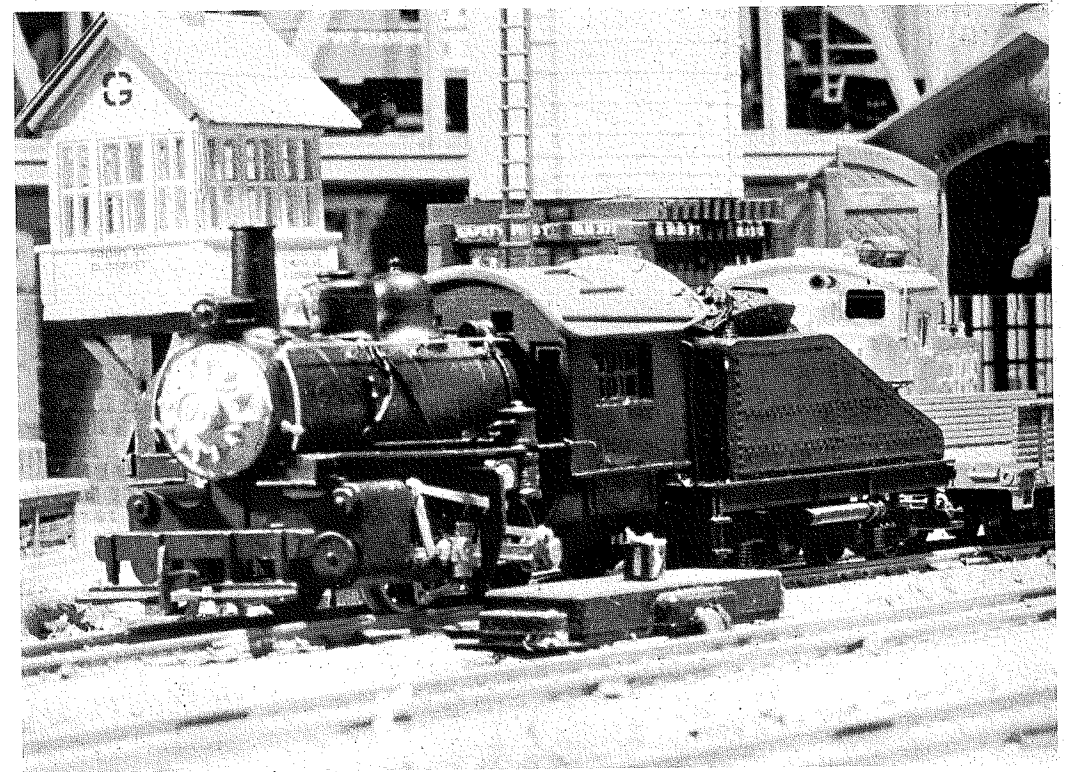
Le forti commesse di questo tipo di locomotiva principalmente dagli Stati Uniti, hanno ora indotto l'ufficio progetti della Rivarossi a riprodurre la stessa locomotiva nell'edizione per funzionamento a combustibile solido, come fu trasformata nel 1926 dalla Baldwin, togliendo cioè il serbatoio d'acqua a «basta» ed aggiungendo il caratteristico tender. La vediamo riprodotta in fig. 2 con tutti i suoi particolari. La locomotiva è nera con la parte anteriore della caldaia ed il fumaiolo in grigio grafite mentre il tetto della cabina è in colore rosso indiano.

Questa nuova edizione, per il fatto che è munita di tender e per la finezza dei dettagli congiunta alla caratteristica verniciatura ne fa un modello veramente pregevole che, ne siamo certi, incontrerà il favore del pubblico e dei fermodellisti anche in Italia. Sarà messa in commercio entro l'anno.



Sopra Fig. 4 - 1225, la nuova locomotiva da manovra americana con tender, al traino di un convoglio merci. Caratteristica di questa locomotiva è il tetto colorato in «Indian red»

Sotto Fig. 5 - L'obiettivo ha colto la nuova locomotiva 1225 descritta nell'articolo in uno scalo merci di una zona industriale degli Stati Uniti, riprodotta con molta accuratezza su un plastico ferroviario. Si notino in secondo piano una locomotiva da manovra americana, funzionamento diesel, riprodotta dalla Rivarossi: «A A/R» (1881). Le costruzioni sullo sfondo sono realizzate con scatole di montaggio Revell.



I PLASTICI DEI LETTORI

IL PLASTICO AUTOMATICO VENTURINI

Riportiamo la descrizione del funzionamento automatico di questo plastico come ce l'ha mandata il Sig. Venturini di Rimini, di cui già ci siamo occupati sul n° 19 di «H0 Rivarossi» nell'aprile del 1957.

In calce facciamo delle considerazioni a chiarimento di alcuni punti che non sono stati dettagliati dal costruttore.

Descrizione del funzionamento automatismi

Il funzionamento dei treni si svolge sia col sistema blocco automatico, sia con comando a mano, dalla scatola di comando. Il tracciato è stato modificato dalla parte sinistra della stazione, a differenza di quello presentato nella rivista «H0» 19/15 (vedi fig. n° 1).

La stazione bassa principale, ha tre binari di corsa con deviazione per il deposito, la carbonaia e lo scalo merci. Sul binario n° 1 si trova il treno rapido, formato dal locomotore 646 con bagagliaio e tre vagoni a carrello, e nel II binario il treno merci (vedi fig. n° 6).

Dalla scatola di comando tramite il «Pb 1», metto il semaforo (n° 1) e lo scambio (1A) a via libera, facendo partire il rapido che, oltrepassato la galleria si porta sulla salita, a metà della quale preme il pedolino (a), che porta il semaforo (n° 1) e lo scambio (1A) alla posizione di via impedita, proseguendo la corsa fino alla stazione alta dove si fermerà trovando il semaforo (n° 2) a via impedita, contemporanea-

Fig. 1 - La parte antistante del plastico sul lato sinistro. Si possono notare i pedolini di contatto esterni al binario.

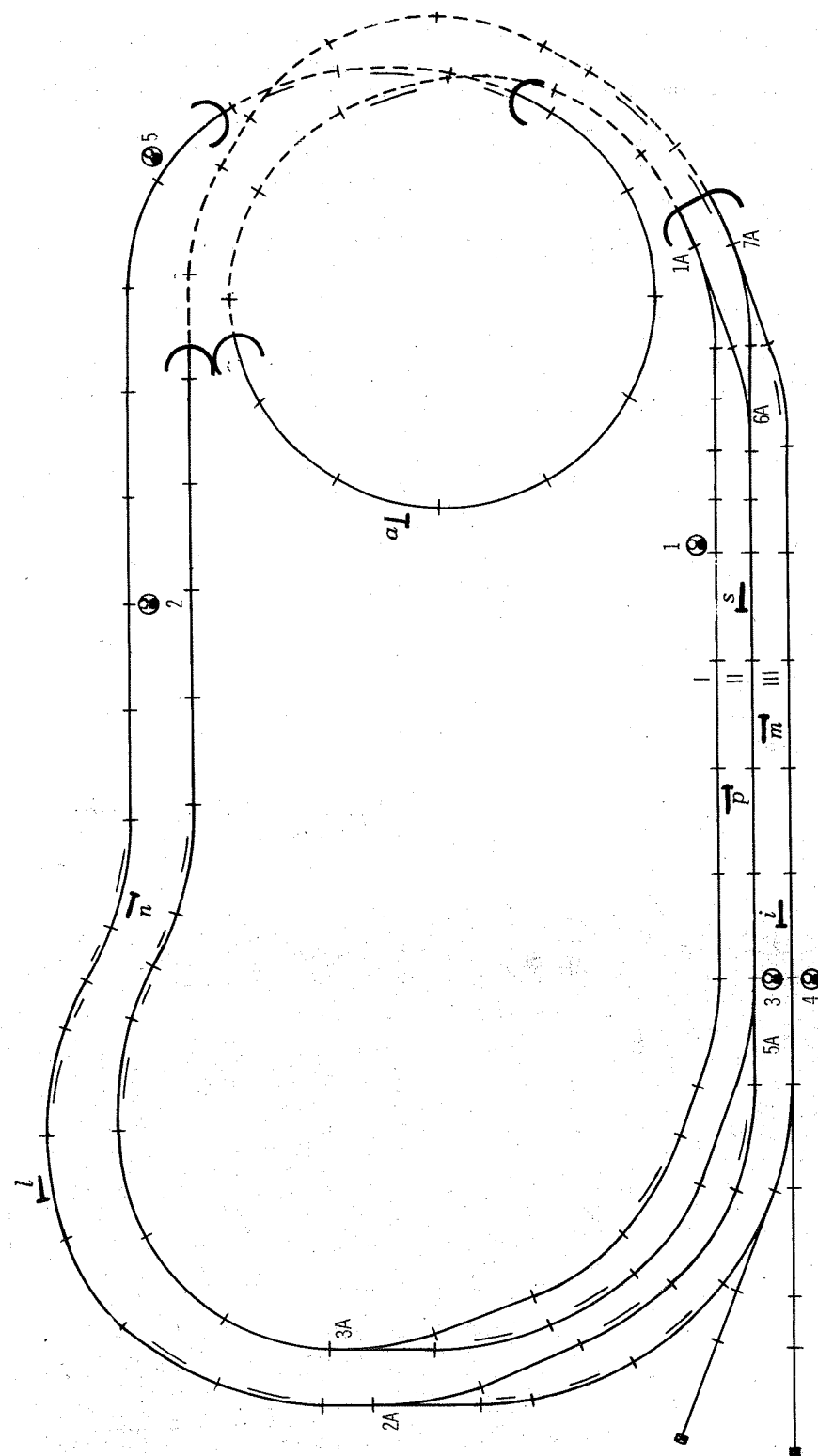
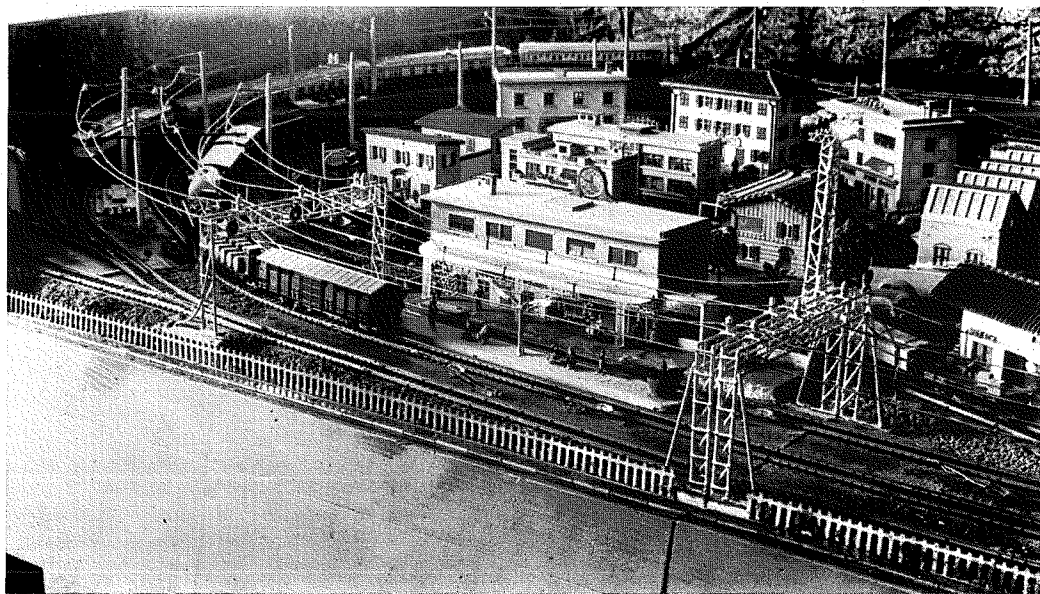


Fig. 2 - Schema del tracciato ricostruito con normali sezioni di binario «modello» Rivarossi.

mente (oppure dopo la partenza del rapido, e questo a piacimento), sempre tramite un secondo «Pb 1», metto a via libera il semaforo (n° 3) facendo partire in senso contrario il merci dal II binario, che si dirige sulla linea bassa, entra nella galleria ed esce dalla parte opposta sul III binario della stazione bassa, prima di fermarsi al semaforo (n° 4) che è a via impedita, preme il pedalino (*i*) che dà via libera al rapido tramite il semaforo (n° 2) e lo scambio (5A) e mette in posizione deviata lo scambio (3A). Il rapido avuta via libera, inizia la corsa, subito dopo preme il pedalino (*l*) che rimette il semaforo (n° 2) a via impedita, oltrepassa gli scambi (2A e 5A), entra nel II binario della stazione bassa, transitando preme il pedalino (*m*) che dà via libera al merci tramite il semaforo (n° 4), e contemporaneamente apre lo scambio (2A), e riporta alla posizione primitiva lo scambio (5A); aprendosi poi la strada tramite gli scambi (6A e 7A) si dirige verso la galle-

ria ed esce dalla parte opposta sulla linea bassa proseguendo verso la stazione. Contemporaneamente il merci sorpassato lo scambio (2A) prosegue la corsa sulla linea alta, schiaccia il pedalino (*n*) che mette a via impedita il semaforo (n° 4) e rimette al suo posto lo scambio (2A), e prosegue fino alla stazione alta dove si ferma tramite il semaforo (n° 5) che si trova a via impedita. Nel frattempo il rapido sorpassato lo scambio (3A) entra in stazione al primo binario, schiaccia il pedalino (*p*), che dà via libera al merci tramite il semaforo (n° 5) e riporta gli scambi (3A/6A/7A) alla posizione primitiva, e si arresta all'altezza del semaforo (n° 1). Il merci scende dalla stazione alta entra nella galleria e ne esce sorpassando gli scambi (1A e 6A), entra in stazione nel II binario, mettendo il semaforo (n° 5) a via impedita tramite il pedalino (*s*) e si ferma all'altezza del semaforo (n° 3) che si trova a via impedita.

Fig. 3 - Il rapido sta per imboccare la galleria sulla destra del plastico. Il merci scende verso la stazione.

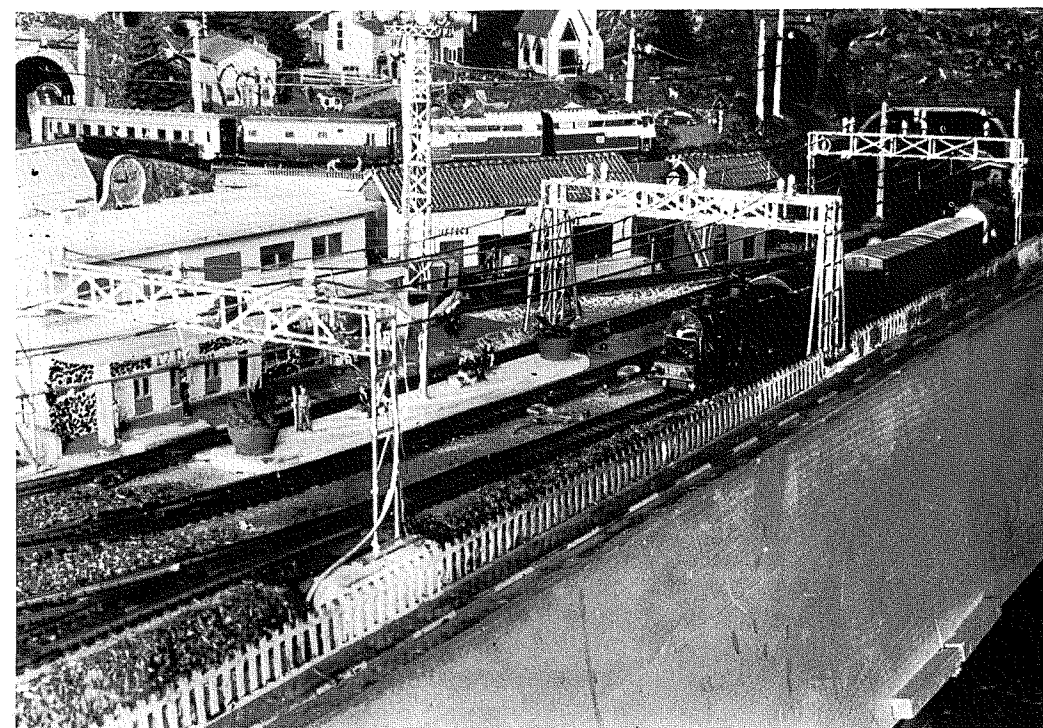
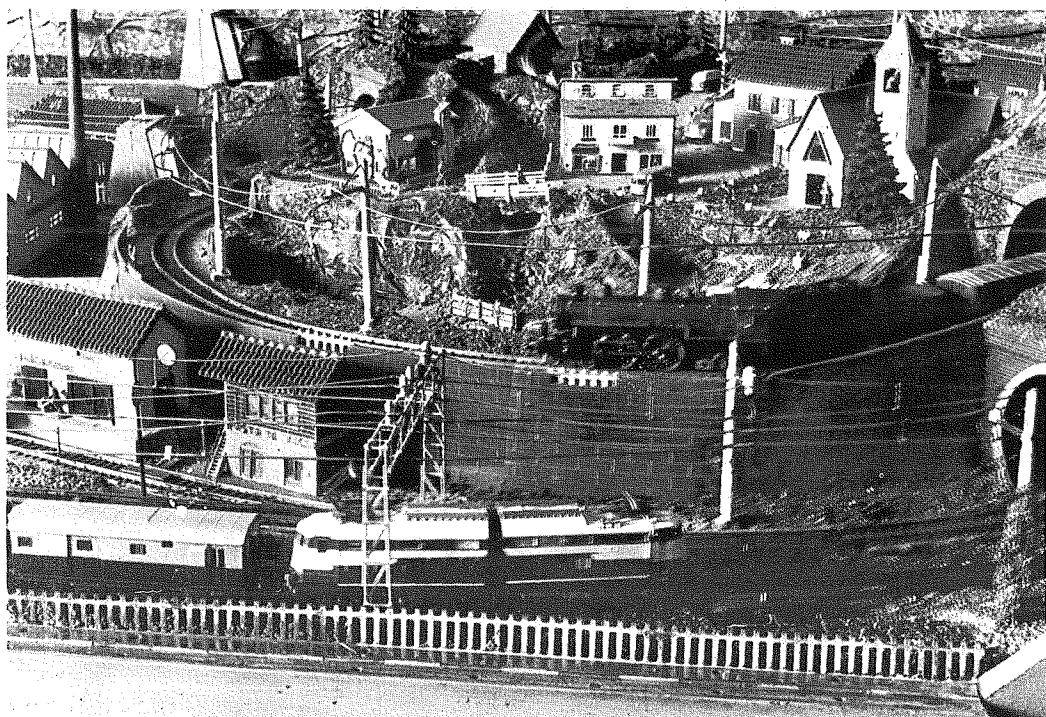


Fig. 4 - Il treno merci fermo in terzo binario. Ripartirà quando il rapido transiterà in senso opposto sul secondo binario.

Precisazione

Le posizioni dei treni che si notano nelle fotografie non sono determinate dai comandi automatici, ma bensì a distanza quando i pedalini operano il contatto, permettendo di intervenire se questi dovessero rimanere pressati. I pedalini sono costruiti con mollette da orologio.

Pedalini di contatto

I pedalini di contatto sono stati installati al di fuori del binario alla destra del senso di marcia dei convogli per evitare che il passaggio dei treni che marciano nel senso contrario provochino la stessa manovra. La pressione sui pedalini viene effettuata da linguette poste sotto la pedana di un vagone o della locomotiva leggermente sporgenti al di fuori, per evitare che vengano toccate da altri vagoni; questo sistema mi è risultato più comodo di altri, in quanto la manovra viene effettuata senza che ci sia necessità di far passare tutto il convoglio sul pedalino, quindi permette di sfruttare la massima lunghezza dei convogli nel tratto di binario racchiuso dentro gli scambi, in modo particolare per chi ha

poco spazio disponibile come nel mio caso. Accanto ai pedalini sono state collocate delle lampadine rosse che si accendono quando i pedalini operano il contatto, permettendo di intervenire se questi dovessero rimanere pressati. I pedalini sono costruiti con mollette da orologio. Nel punto dove avviene il contatto sono state attaccate due piastrine d'argento e le mollette sono isolate tra loro da rivestimenti in plastica. (vedi fig. n° 1)

Semafori e scambi

Nel tratto della stazione i semafori «SB 1» sono stati privati della parte luminosa, che è stata messa sui tralicci, mentre la parte che racchiude i relè è stata sistemata in luogo più comodo e accessibile. I tralicci che sostengono il filo aereo sono stati costruiti con stecche da ombrello convenientemente stagnati.

La disposizione elettrica dei semafori in collegamento con i binari sezionati è la seguente: i semafori funzionano come

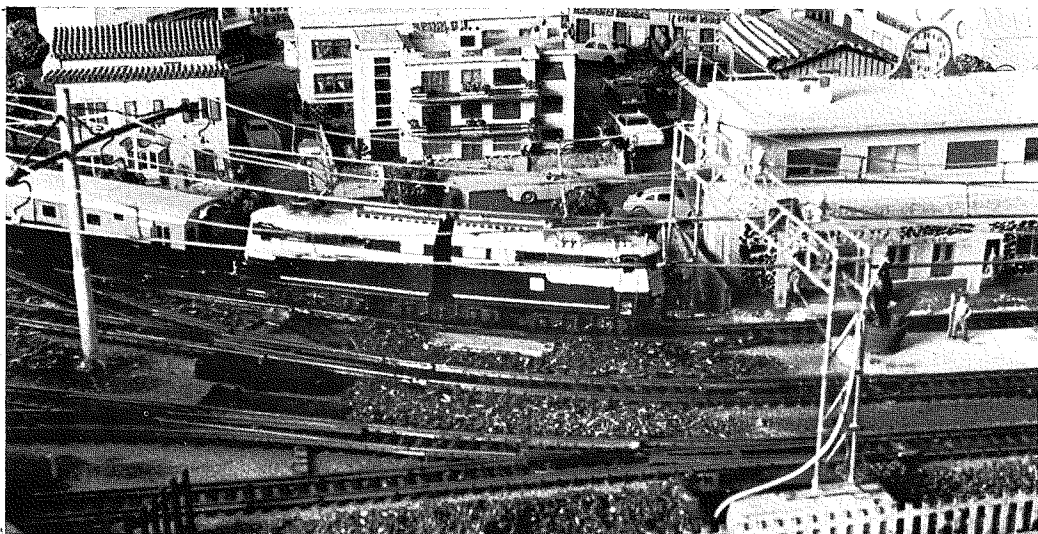


Fig. 5 - Il rapido entra nel primo binario per arrestarsi in stazione dopo aver compiuto il ciclo delle operazioni in automatico descritte nel testo.

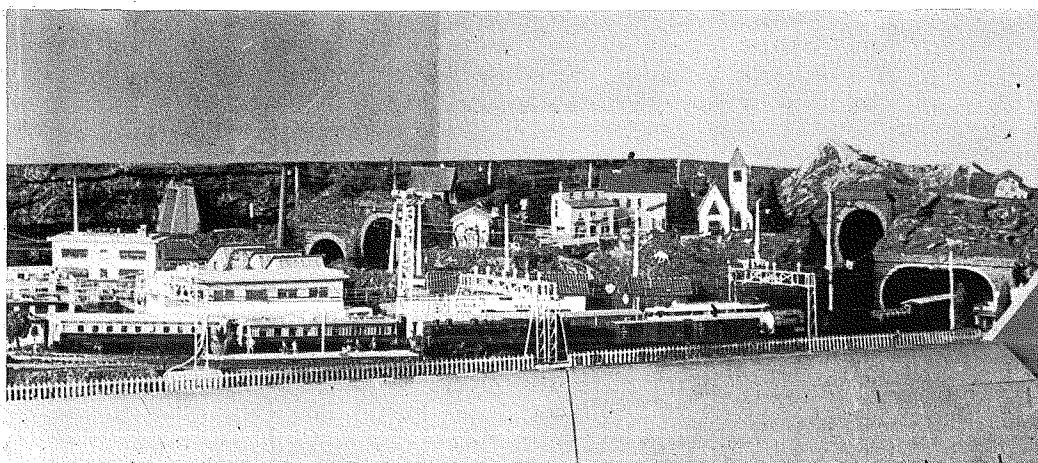
viene descritto dalle istruzioni che accompagnano gli «SB 1», con la sola differenza che, ad essi è stato collegato un relè Faller ed un reostato che permette il rallentamento del treno prima di fermarsi al semaforo quando questo è a via impedita. Il relè Faller è collegato ai fili di comando del semaforo, in modo che quando questo viene posto a via impedita, al binario viene tolta la corrente tramite il relè, così che questo viene ad usufruire della

corrente che passa dal reostato, e il treno prima di fermarsi diminuisce di velocità (vedi fig. n° 7).

Nelle altre parti della linea dove è necessario la diminuzione o l'aumento della corrente, la linea aerea, o il binario vengono alimentati direttamente dal trasformatore, attraverso i reostati.

Ho preferito adoperare i reostati in quanto mi permettono di regolare la corrente a mio piacimento. I rallentamenti sono

Fig. 6 - Veduta d'assieme del plastico Venturini.



inseriti in maniera stabile nelle entrate in stazione e cominciano poco prima degli scambi.

(Venturini - Roma)

Nella successione delle operazioni, dato che sono parecchie ed è facile ometterne qualcuna nella loro descrizione, il segnale (n° 3) è stato aperto manualmente per far partire il treno merci ma non è stato più richiuso. Probabilmente questa operazione viene fatta automaticamente dal passaggio del treno merci sul pedale (n) che mette a via impedita anche il segnale (n° 4).

Compiuto il ciclo descritto, i due treni si fermano ed è necessario l'intervento ma-

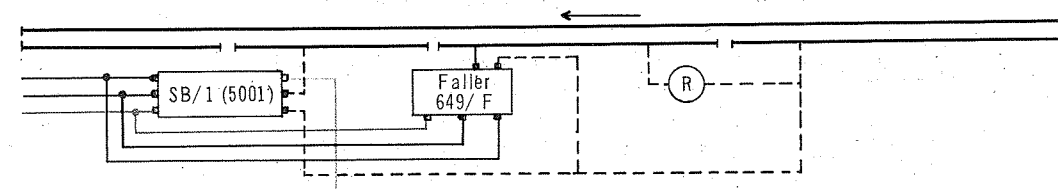
sto davanti ad un semaforo.

Egli è ricorso al relè Faller che non era affatto necessario installare poiché poteva alimentare anche il tratto sezionato di rallentamento, quello collegato al reostato, mediante il relè del segnale «SB 1».

Lo schema elettrico risulta in tale caso come in fig. 8.

Quando il segnale è al rosso il tratto di rallentamento è alimentato attraverso il reostato e quello di arresto è privo di corrente. Quando è al verde entrambi ricevono corrente dal relè del segnale.

Il disegno del tracciato inviato è solo schematico, nè sono indicate le misure del plastico.

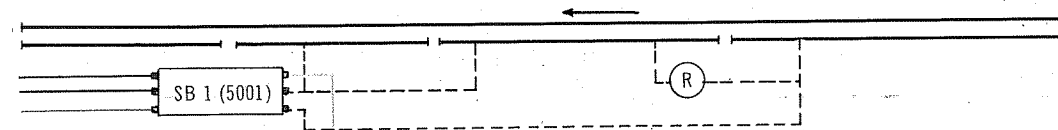


Sopra

Fig. 7 - Schema di applicazione di un relè Faller in parallelo ad un segnale «SB 1» per il rallentamento di un treno prima dell'arresto.

Sotto

Fig. 8 - Schema semplificato senza relè Faller per il rallentamento di un treno prima dell'arresto. R = resistenza di rallentamento



nale per farli ripartire.

I due treni viaggiano in senso inverso. Il rapido è alimentato dalla catenaria e il merci dai binari.

Affinchè le sezionature per l'arresto di un treno non influenzino quello marciante in senso opposto anzichè effettuare le sezionature sulla rotaia «comune» quella cioè che ha un polo in comune per le due locomotive, viene sezionata l'altra rotaia e di conseguenza anche la catenaria.

Il costruttore infine accenna alla soluzione da lui data per ottenere il rallentamento automatico dei treni prima dell'arre-

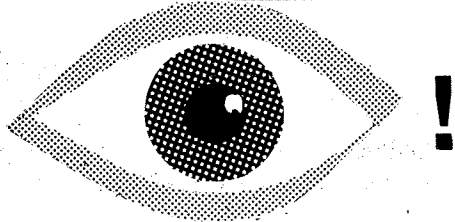
Lo abbiamo quindi ricostruito presupponendo l'uso di normali sezioni di binario.

Per tale ragione esso è risultato di forma leggermente differente dall'originale che sul lato sinistro forma invece un ovale regolare a doppio binario.

Tutto sommato le caratteristiche del tracciato ed il movimento dei treni fanno di questo plastico un buon esempio di applicazione degli automatismi che lo rendono particolarmente interessante per coloro che amano cimentarsi con i circuiti elettrici.

OCCHIO al TRENO

CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI



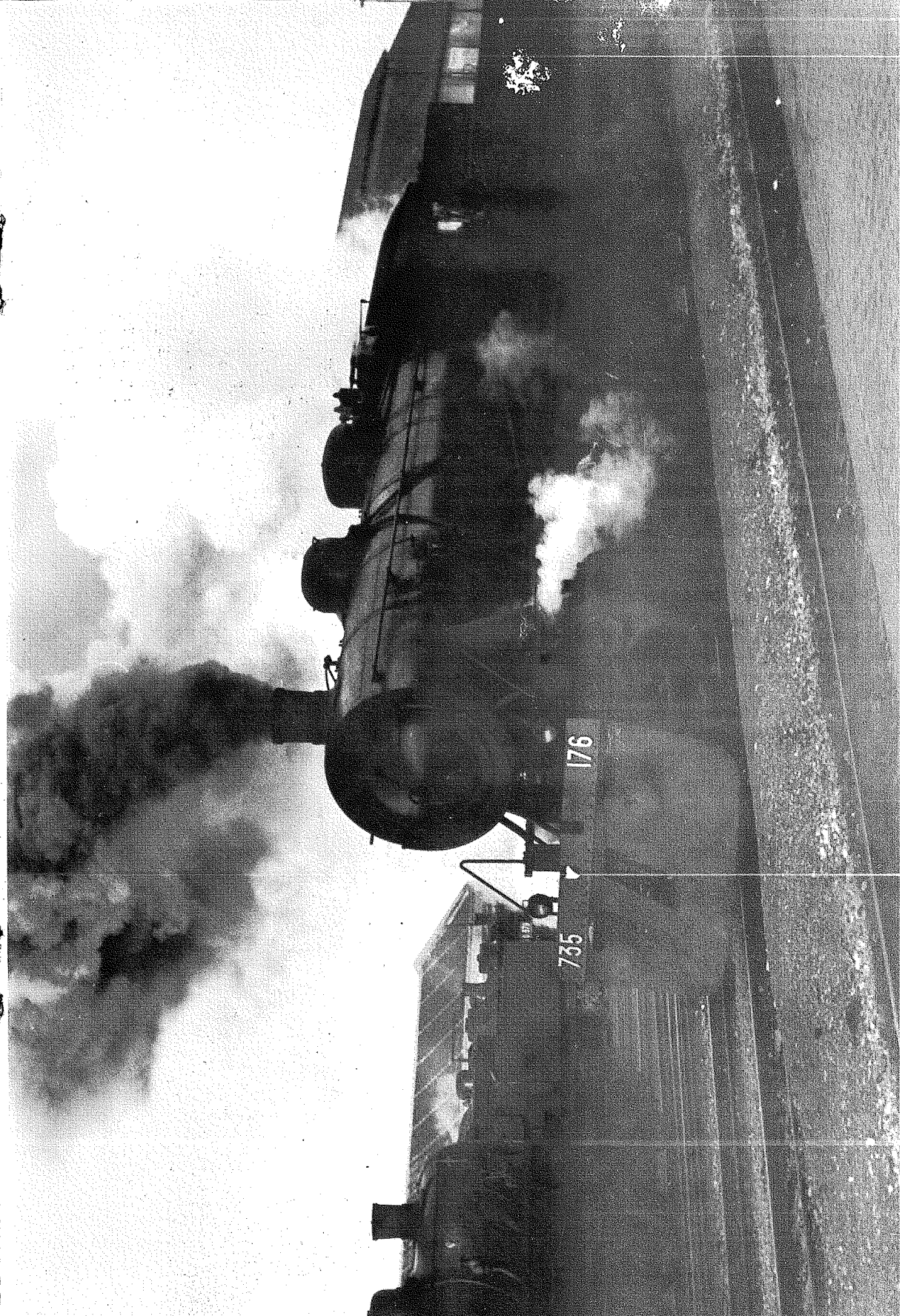
Se avete delle belle fotografie dal vero di soggetti ferroviari, mandatecele e saremo ben lieti di riprodurle in questa rubrica. Le fotografie prescelte verranno premiate alla stessa stregua del Concorso «Flash». Sono necessarie fotografie nitide possibilmente nel formato 18x24 o 13x18 come minimo. Tutte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



A sinistra
Queste due fotografie inviateci dal Sig. Carlo Stucchi di Cuggiono (Milano) mostrano l'imbocco della galleria del Sempione dal lato italiano ed uno dei tanti convogli per trasporto autovetture che tutto il giorno fanno la spola tra Iselle e Briga. Vogliamo ricordare che il traforo del Sempione fu inaugurato nel 1906 ed è la più lunga galleria ferroviaria esistente misurando Km. 19.



A destra
Una ben riuscita inquadratura ed un ottimo gioco di luci esaltano la vitalità e la potenza di questa bella locomotiva a vapore.
(Foto del Signor Novati - Cremona)



L'Album

DELLE LOCOMOTIVE



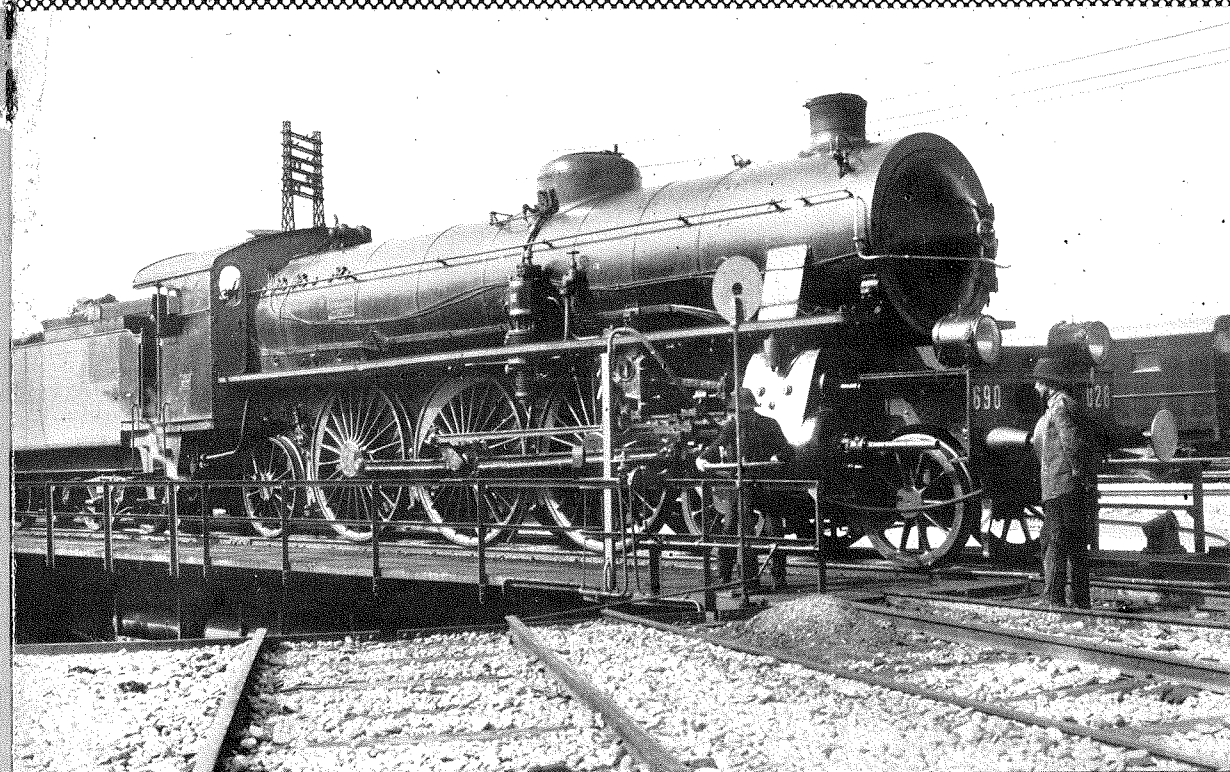
a cura di Zeta-Zeta

Locomotive a tre assi accoppiati, carrello anteriore a due assi, ed asse portante posteriore (2-3-1) a vapore surriscaldato e semplice espansione, a quattro cilindri (due interni e due esterni). Gruppo 690, trasformate, poi, tra il 1929 ed il 1931, in locomotive del gruppo 691 F.S.

Se le due 690, la 01 e la 07, esposte a Torino 1911, attiravano l'attenzione di tutti i visitatori per l'eleganza delle loro linee e l'imponenza del loro insieme, tuttavia esse, date le non buone condizioni dell'armamento del binario della maggior parte delle linee, anche importanti, del tempo e quelle ugualmente non buone di numerosi ponti di ferro delle linee stesse, non potevano sviluppare né la velocità di 130 Km/ora, per le quali erano state progettate, e nemmeno esercitare gli sforzi di trazione compatibili con le 54 tonellate (18 per asse) che avrebbero dovuto costituire il loro peso aderente. Per permettere, infatti, alle 690 e, per giunta, anche in semplice trazione il transito sul vecchio ponte in ferro sul Po a Piacenza, datante del 1861, e sul ponticello in ferro del canale colatore della Mortizza tra Piacenza e Codogno, erasi dovuto ridurre il peso aderente delle 690 a tonellate 51,3 scaricando complessivamente di ton. 2,7 il carico degli assi motori e caricando di altrettanto gli assi del carrello anteriore di guida. Le 690 di origine sviluppavano una potenza continua, alle ruote motrici ed alla velocità di 90 Km/ora, di 1.400 HP che non poteva dirsi eccessiva, soprattutto se la si paragona ai 1.250 HP sviluppati dalle 685 a 75 Km/ora, ma la colpa di questa deficienza di potenza è da attribuirsi alla caldaia, la quale, nonostante fosse più lunga di circa due metri rispetto a quella della 685, aveva una produzione oraria di vapore superiore appena di 300 Kg. rispetto a quella della caldaia delle 685, e, quindi, non dava vapore in misura sufficiente per potere alimentare il gruppo dei cilindri quando a questi erano chiesti quegli sforzi di trazione continui, che, data la mole della macchina, ci si sarebbe dovuto aspettare dalle 690.

Assegnate al DL di Bologna, le 690, dopo che una di esse, nel 1917, oltrepassato il para urti del binario di salvamento della stazione di Piteccio (linea Porrettana), era andata a ruzzolare al di là, lungo il pendio di una collinetta sita non lontano da quella stazione, fecero praticamente servizio solo sulla Milano-Bologna, pur essendo, poi, state ammesse a circolare anche sul tratto Bologna-Padova, della Bologna-Venezia. Nella incertezza, se e con quale sistema sarebbe continuata la elettrificazione delle Ferrovie in Italia, Firenze volle adeguarsi, nel campo della trazione a vapore, ai tempi, studiando, intorno al 1925/1926, una Pacific a tre cilindri, che avrebbe dovuto costituire il gruppo 695 F.S., e nella quale, desiderandosi raggiungere alte velocità di corsa, il carrello anteriore, adottato poi nei gruppi elettrici E 326 ed E 428, era, come praticato nelle veloci Atlantic (2-2-1) del Nord Francese ed in qualche 2-2-0 dell'Est parimenti

(Foto Zeta-Zeta - DL di Milano - Marzo 1931)

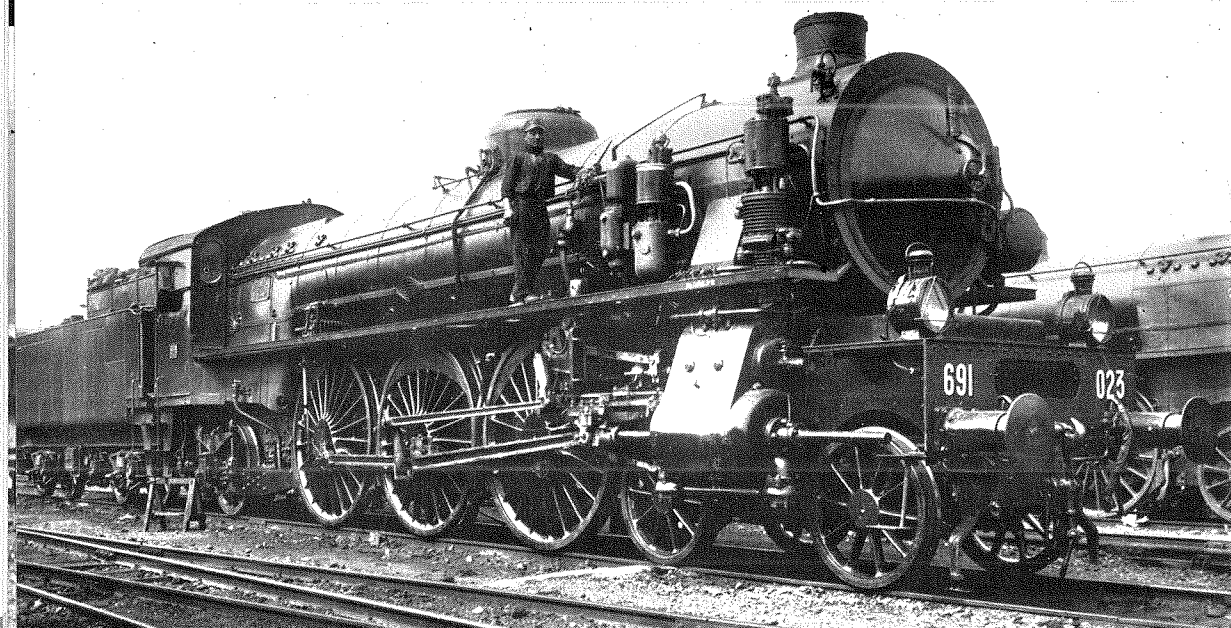


(Foto Zeta-Zeta - DL di Milano - anno 1924)

Francese, a telaio esterno e, quindi, a boccole esterne. Ovviamente, con tale soluzione è resa molto più agevole la lubrificazione dei fuselli degli assi dei carrelli e, quindi, si riduce la possibilità di riscaldi ai fuselli stessi, cosa sempre da temersi dato il forte numero di giri delle ruote dei carrelli, assai superiore a quello delle ruote motrici a causa del minore diametro delle prime rispetto a quello delle seconde. L'ottimo successo della elettrificazione a corrente continua a 3.000 Volt della Benevento-Foggia, che fu il punto di partenza del successivo grande sviluppo della elettrificazione ferroviaria italiana, fece cadere il progetto delle 695, ma, essendo necessario provvedere ad una intensificazione e ad un miglioramento del servizio sulla Milano-Venezia, linea della quale, allora, non si prevedeva imminente la elettrificazione a causa della opposizione dello Stato Maggiore dell'Esercito, si pensò a migliorare le caratteristiche di potenza delle 690 montando su di esse la caldaia della 746 e che munita di quella camera di combustione, della quale si riconoscevano, finalmente, i vantaggi, aveva una produzione oraria di vapore di 12.500 Kg., superiore, quindi, di 2.000 Kg. a quella della caldaia originale della 690.

La caldaia della 746 si prestava bene al montaggio sulla sella dei cilindri della 690 in quanto i suoi diametri coincidevano praticamente con quelli della precedente caldaia della 690, ma poiché ne era molto più lunga, questo fatto obbligò ad allungare opportunamente il telaio delle 690 da trasformarsi, il che comportò anche la adozione, in luogo dell'asse portante posteriore, di un carrellino monoassiale di tipo americano (radial trailing truck) conosciuto generalmente sotto il nome di bissel.

Onde permettere alle 691 di compiere percorsi abbastanza lunghi senza arresto e, quindi, senza possibilità di rifornimento di acqua, fu aumentata la capacità delle casse d'acqua del tender di origine delle 690 da 22 metri cubi a 30 metri cubi di acqua. Le 691 furono inoltre munite del preriscaldatore sistema Niebelock-Knorr, il che consentì di migliorare il loro rendimento termico. Il peso in servizio delle 691 è di ton. 94,6 (nelle 690 era di ton. 87,2) delle quali 60 (20 per asse motore) costituiscono quello aderente (nelle 690 era di ton. 51,3/54). La potenza continua in HP effettivi alla periferia delle ruote motrici ed alla velocità di 90 Km/ora passò, dopo le modifiche, dai 1.400 HP delle 690 ai 1.750 HP delle 691.



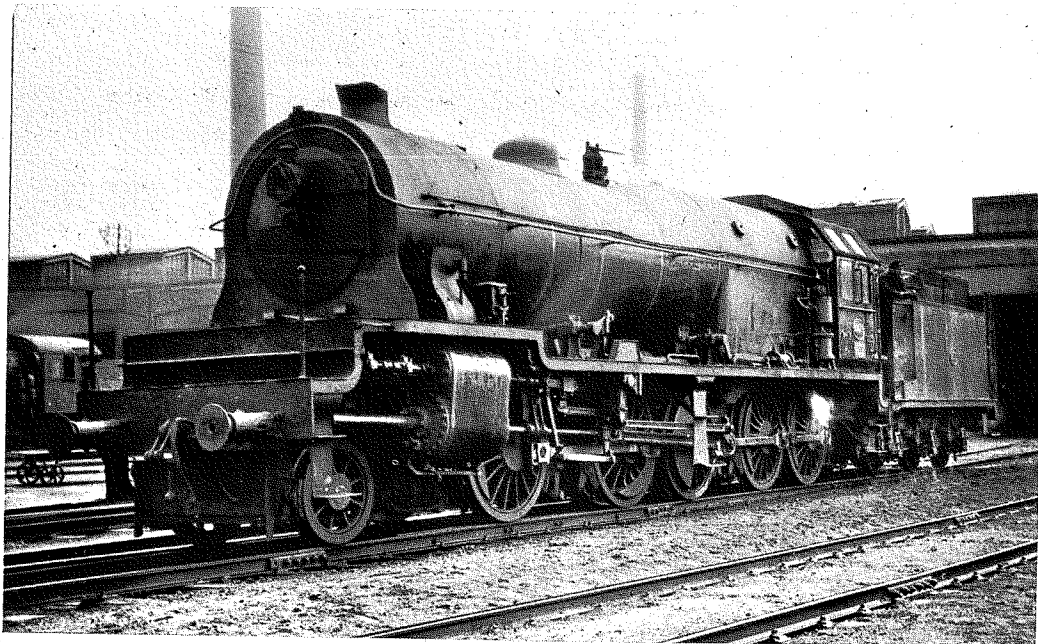
LE LOCOMOTIVE ALL' ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI TORINO DEL 1911

Il puntata

La 1-5-0 (fig. 13) belga esposta a Torino non trovava corrispondenza, dal lato del rodiggio, in alcuno dei tipi ivi presentati, ed era la più potente delle macchine da merci esposte a Torino. Con il suo peso in servizio di tonellate 104,20, cui corrispondeva un peso aderente di tonellate 87,80 (i pesi corrispondenti della nostra 480 sono rispettivamente ton. 84,30 e 75); la macchina belga che poteva marciare, come le 480, ad una velocità massima di 60 Km/ora, doveva dare, nelle condizioni di origine ed a 40 Km/ora, cioè a quella velocità in cui la nostra 480 sviluppa la sua massima potenza costante, intorno ai 1700 HP.

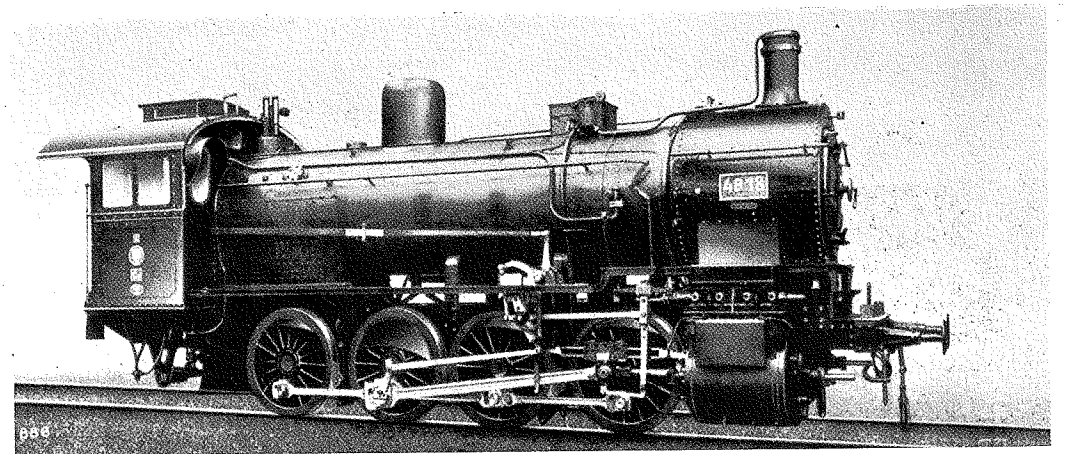
Fig. 13 - La grossa 1-5-0, a vapore surriscaldato e semplice espansione a quattro cilindri, tipo Flamme delle Ferrovie Belge nello stato di origine.

(Foto gentilmente offerta dalla Association Royale Belge des Amis des Chemins de Fer)



Naturalmente la macchina belga, dato il suo maggior peso aderente, poteva spuntare, potenza della caldaia permettendolo, pesi di treno maggiori e sostenere sforzi di trazione più rilevanti di quelli possibili con la nostra 480 e con le macchine serie 580 della Südbahn dalle quali la nostra 480 deriva.

Le Ferrovie Prussiane presentarono a Torino anche una 0-4-0 della serie G.8, macchina a vapore surriscaldato e due cilindri semplice espansione (fig. 14) e distribuzione a valvole sistema Lentz. Questa macchina dal rodiggio assai diffuso, prima del 1914, presso le Ferrovie Prussia-



(Dalla pubblicazione appositamente fatta per la Esposizione di Torino dalla Hanomag di Hannover. Raccolta Zeta-Zeta)

Fig. 14 - La G.8 delle Ferrovie Prussiane con distribuzione a valvole Lentz esposta a Torino.

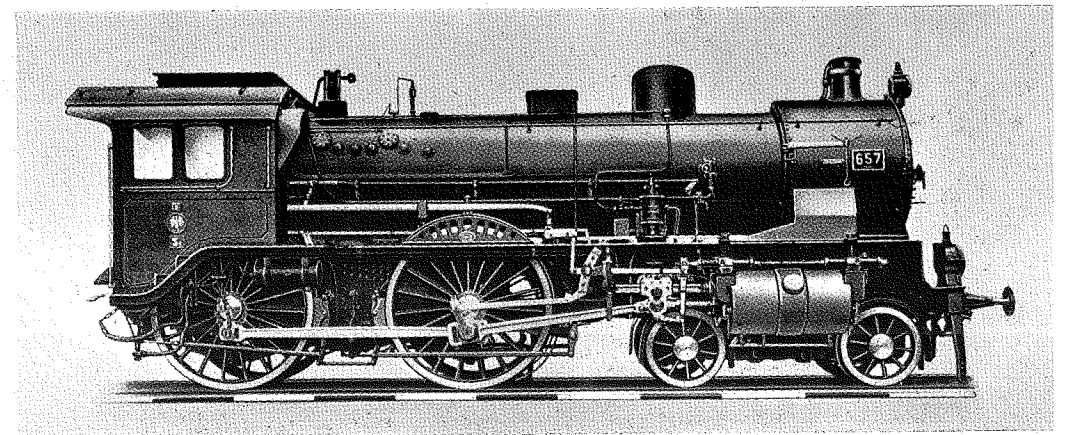
ne ed unica, con quel rodiggio, esposta a Torino, pesava in servizio tonellate 59,20, tutte aderenti, e poteva sviluppare una velocità massima di 50 Km/ora. Alle prove fatte su pendenze dell'8,5‰ era stata capace di trainare, a 18 Km/ora, 1011 tonellate, sviluppando al cerchione, a quella velocità, 768 HP. Questi i dati orientativi sulla potenza della G.8 Nr. 4818 esposta a Torino per conto della Hanomag di Hannover, quali risultano nella descrizione della macchina stessa pubblicata nel numero di Ottobre 1911 della Rivista Viennese «Die Lokomotive».

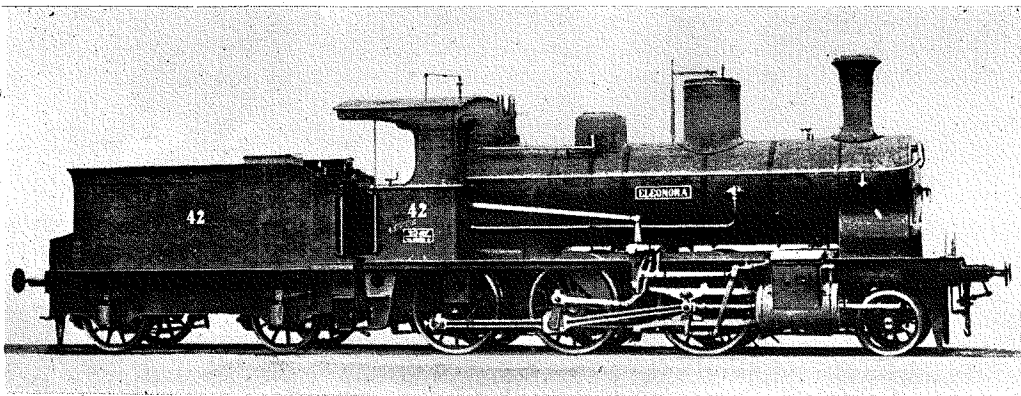
In contrapposto alla nostra 640, di co-

struzione Officine Meccaniche di Saronno, ed alla 625, di costruzione Ansaldo Genova, esposte a Torino non figuravano locomotive straniere di linea aventi il rodiggio 1-3-0. Per contro figurava esposta, a cura della Fabbrica di Macchine di Breslavia, una macchina 2-2-0 della Serie S.6 (fig. 15) delle Ferrovie Prussiane munita di distribuzione a valvole sistema Stumpf, con ammissione agli estremi dei singoli cilindri e lo scarico attraverso luci praticate al centro dei cilindri stessi, che pertanto risultavano di lunghezza maggiore di quel che si verifica con le ordinarie distribuzioni a cassetto nelle quali, come noto, lo scarico

Fig. 15 - La S.6 delle Ferrovie Prussiane con distribuzione sistema Stumpf esposta a Torino.

(Dalla pubblicazione appositamente fatta per la Esposizione di Torino della Breslauer Maschinen Bau di Breslavia. Raccolta Zeta-Zeta)





(Da documenti del tempo della raccolta Zeta-Zeta)

Fig. 16 - La «Eleonora» delle Ferrovie Reali Sarde (gruppo 216 F.S.)

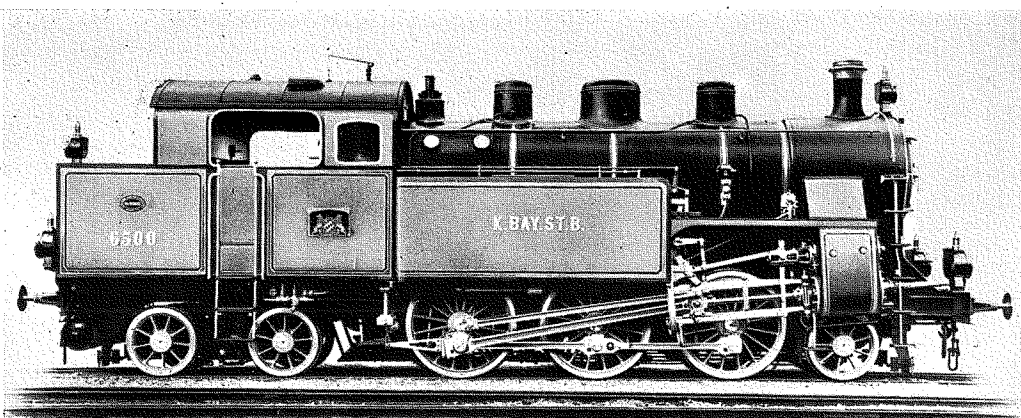
del vapore avviene dalla parte del fondo dei cilindri. Premesso che la distribuzione Stumpf, pur partendo da giusti presupposti, non ha dato in pratica i buoni risultati che si speravano e, quindi, non ha avuto che limitatissime applicazioni, la S.6 rappresenta la più perfezionata e la più potente tra le macchine da treni viaggiatori veloci aventi il rodiggio 2-2-0 costruita fino al 1911 per conto delle Ferrovie Prussiane. Provvista di una caldaia superiore come superficie di riscaldamento e di surriscaldamento a quella delle 625 e delle 640, e che dava vapore a 12 Kg. cmq. la S. 6, con le sue grandi ruote aventi il diametro di m. 2,10, ed un peso aderente di 35 tonnellate, era una macchina che correva e tirava anche bene, mentre la scorta di acqua del

suo tender 21,5 mc. e quella di carbone, 5 tonnellate, le permettevano di compiere dei lunghi percorsi senza fermata. Le buone caratteristiche di questo tipo di macchina, che fu per lunghi anni il cavallo di battaglia delle Ferrovie Prussiane, risultano dalle prove eseguite con una di esse, che seppe tenere, rimorchiando un treno di 306 tonnellate, la velocità media di 100 Km/ora con punte di 125 Km/ora.

Prima di chiudere per ciò che riguarda le macchine con tender separato, è bene fare un accenno alla «Carlo Alberto», la I-C delle Ferrovie Reali Sarde presentata dalla Henschel di Cassel, che ne costruì altre sette di quel tipo, mentre le prime due della serie, così detta «Eleonora (di Arborea)» (fig. 16) dal nome del prototipo, furono co-

Fig. 17 - La grossa 1-3-2-T per servizi suburbani delle Ferrovie Bavaresi.

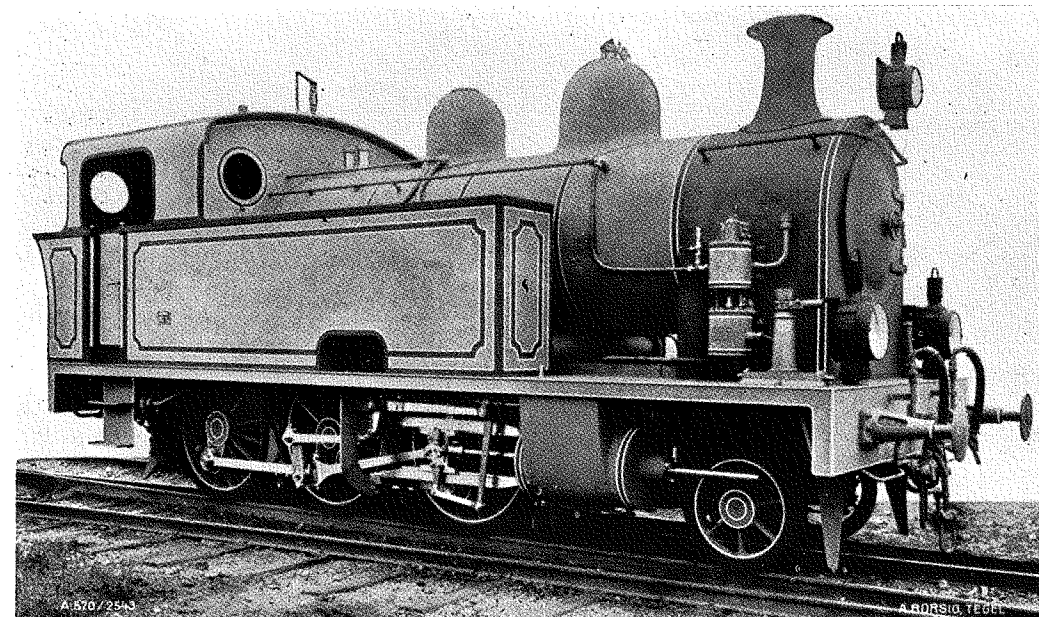
(Foto gentilmente offerta a Zeta-Zeta dall'Ing. Kronawitter Oberbahnrat della Direzione di Monaco delle Ferrovie Federali Tedesche)



struite dalla Fabbrica Svizzera di Macchine di Winterthur. Le condizioni dell'armamento della Rete a scartamento normale della Sardegna non essendo molto brillanti nei riguardi del binario, ci si dovette accontentare di una macchina, la quale, anche se munita del massimo possibile di perfezionamenti all'atto della sua progettazione (anno 1900) come ad esempio la doppia espansione su due cilindri, era di peso piuttosto limitato (40,3 tonnellate in servizio, delle quali 33 costituivano quello aderente) e di velocità certamente non eccessiva, 60 Km/ora, ottenuta con ruote di

45 Km/ora era di 470 HP.

Ed adesso diamo una rapida scorsa alle macchine tender tra le quali primeggiava una bavarese (fig.17) dal rodiggio 1-3-2, un po' fuori dall'usuale, e dalla forma che si discosta notevolmente da quella piuttosto armoniosa delle macchine bavaresi. Non era certamente una macchina di linea, ma dalla velocità massima raggiungibile da essa, che era di 90 Km/ora, dal suo peso aderente abbastanza alto, 48 tonnellate, dal meccanismo semplice a due cilindri gemelli alimentati a vapore surriscaldato alla pressione di 12 Kg. cmq. da una caldaia



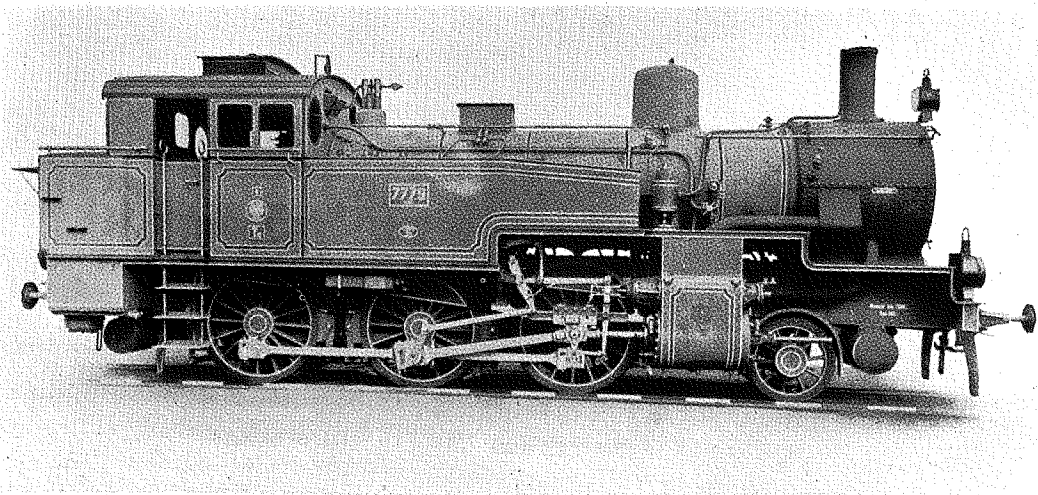
(Da catalogo Borsig della Raccolta Zeta-Zeta)

Fig. 18 - La graziosa 1-3-0-T, fornita dalla Borsig ad alcune linee secondarie italiane a scartamento normale.

m. 1,30 di diametro. Limitate, a 8 mc. di acqua ed a 4 tonnellate di carbone, erano le scorte del tender a due assi di cui furono munite le macchine «Eleonora» che, quando le Reali Sarde passarono allo Stato, costituirono il gruppo 216 F.S. La «Eleonora» era stata progettata per tirare sul 25‰ ed in curva di 300 metri di raggio un treno di 90 tonnellate alla velocità di 25 Km/ora, e la potenza in HP effettivi alla periferia delle ruote motrici che la «Eleonora» e le altre sue nove sorelle potevano sviluppare in modo continuo alla velocità di

dalla superficie di riscaldamento e di surriscaldamento non superiore a quella della caldaia delle nostre 640, la giudicherei una buona macchina per treni suburbani non molto pesanti ad arresti frequenti e capace di numerosi andirivieni tra un capolinea e l'altro, senza perdere tempo per rifornirsi in quanto glielo permettevano la forte capacità delle sue casse d'acqua, 14,5 mc., e le 3,5 tonnellate di carbone che costituivano la scorta iniziale del combustibile a lei necessario.

In contrapposto alla nostra 895, che co-



(Da catalogo Borsig della Raccolta Zeta-Zeta)

Fig. 19 - Una T.11 delle Ferrovie Prussiane, a vapore surriscaldato e semplice espansione a 2 cilindri.

stitui il primo ed unico esempio di locomotiva a vapore italiana progettata e costruita appositamente per il servizio pesante di manovra, non vi era a Torino, alcuna altra macchina tender con quel rodiggio per quanto si trattasse di un tipo abbastanza diffuso in Germania per il servizio pesante dei raccordi industriali e costruito secondo propri progetti dalle grandi Case Henschel, Hanomag, Borsig, che ne avevano sempre pronti a magazzino diversi esemplari.

A fare da paio invece ad uno dei primi esemplari della nostra 905, costruita appositamente per il servizio delle linee secondarie interne attorno a Salerno, figurava una 1-3-0 di tipo proprio della Borsig (fig. 18) e che, ad esposizione ultimata, sarebbe stata consegnata alla Ferravia Torino-Ciriè-Valli di Lanzo. Meno massiccia e assai più snella, nella linea, della 905, la 1-3-0, Borsig, che, ricordo, venne offerta, franco Milano, alla Ferrovia Monza-Molteno-Oggiono al prezzo di 70.000 lire, fu acquistata anche dalla Ferrovia Santhià-Biella e dalla società per la Ferrovia Lucca-Aulla solo recentemente ultimata.

Fallita ben presto la Società (la sola galleria del Lupacino, di valico sotto le Alpi Apuane, è lunga ben 7515 metri) le tre 1-3-0 Borsig della Lucca-Aulla, che si chiamavano Carsonna, Ania e Lima, costituirono il gruppo 874 F.S. Un po' più legge-

re delle 905 esse avevano pari la velocità di 70 Km/ora, ma, mentre le 905 sviluppavano a 45 Km/ora una potenza continua al cerchione di 540 HP, le 874 sviluppavano a 50 Km/ora una potenza continua al cerchione di 490 HP (Borsig fornì anche alla Lucca-Aulla due locomotive 0-4-0, che si chiamavano Lucca e Massa. Passate allo Stato costituirono il gruppo 894. Un po' più leggere delle 895 complessivamente erano ad esse equivalenti).

Più vicino invece alla nostra 905 era una macchina tender Prussiana, la 7276 della Serie T.11 (fig. 19) presentata dalla Orenstein e Koppel di Berlino. E lo era sia per il rodiggio, l'1-3-0, e sia per le caratteristiche generali tanto della caldaia che del meccanismo. La 7276 differiva però dalla nostra 905 perchè essa era munita di surriscaldatore sistema Schmidt, applicazione, questa, fatta quattro anni dopo ad un gruppo di locomotive tender italiane, e maggiori le sue scorte di acqua, 7 mc. contro 5 della 905. Uguali all'incirca la potenza continua delle due macchine e poco differenti i loro pesi aderenti. Stando ai dati contenuti nel numero 10/1911 del «Die Lokomotive» la velocità massima delle T.11 era di 65 Km/ora, inferiore, quindi, di 5 Km. a quella delle 905 che era di 70 Km/ora.

Continua
(Zeta-Zeta)

I NOSTRI LETTORI ALL'OPERA

Il «Premio Cattaneo» per il 1960 fu assegnato al Rag. Amedeo Bennati di Genova per la realizzazione in scala «H0» del modello di una locomotiva 851 F.S. di cui riproduciamo la fotografia. Si tratta, come si vede, di una costruzione interamente metallica fatta con lamierino di ottone saldato e con l'impiego di tubetti, tondini, fili, sempre in ottone, biellissimi in alpaca con perni di articolazione in acciaio ed altri particolari acquistati dal Commercio.

La loco è dotata dei seguenti accessori: doppia illuminazione anteriore, dispositivo di frenaggio completo e funzionante su tutte le ruote, dispositivo per l'emissione di fumo mediante resistenza in bagno di glicerina, accessibile mediante l'apertura del coperchio della camera a fumo.

Oltre a questi accessori funzionanti, quelli estetici e di rifinitura quali i dettagli della cabina, le valvole e pompe a corredo della caldaia, e quant'altro si può vedere dalla chiara fotografia che mostra il modello non verniciato.

Un lavoro veramente accurato e degno di essere stato premiato a quel premio Cattaneo che ha luogo tutti gli anni promosso dal Gruppo Fermodellistico Genovese e che vorremmo fosse preso in maggior considerazione mediante un concorso più massiccio di aspiranti al premio. In altra parte di questa rivista pubblichiamo il bando per il concorso al Premio Cattaneo 1962.

«Ora non scrivo più in veste di Segretario del G.F.G. ma come concorrente al premio Cattaneo.

Purtroppo, contrariamente alle previsioni, due miei amici del Gruppo non hanno potuto portare a termine la 851 e perciò mi sono dovuto presentare solo al concorso.

Ciononostante speravo che in qualche altra parte d'Italia vi fosse qualche partecipante della mia categoria, cosicchè mi sono impegnato a fondo nella costruzione della loco.

EccoVi in particolare le caratteristiche della locomotiva: interamente ricavata da lamierino d'ottone di vario spessore, con impiego di tubetti, tondini e fili sempre in ottone; bellissimo ricavato da lastra di alpaca 4/10 e 8/10 con pernetti d'acciaio; uniche parti del commercio le ruote, il motore, i respingenti SFN 936-7 e le lampadine SFN 823, nonché alcune vitine d'ottone e di ferro.

Accessori della loco: doppia illuminazione anteriore, cabina internamente dettagliata, dispositivo di frenaggio completo e funzionante su tutte le ruote, dispositivo per il fumo (resistenza con glicerina) accessibile mediante apertura del coperchio camera fumo.

A corredo di questa sommaria descrizione allego la fotografia della macchina».

(Amedeo Bennati - Genova)

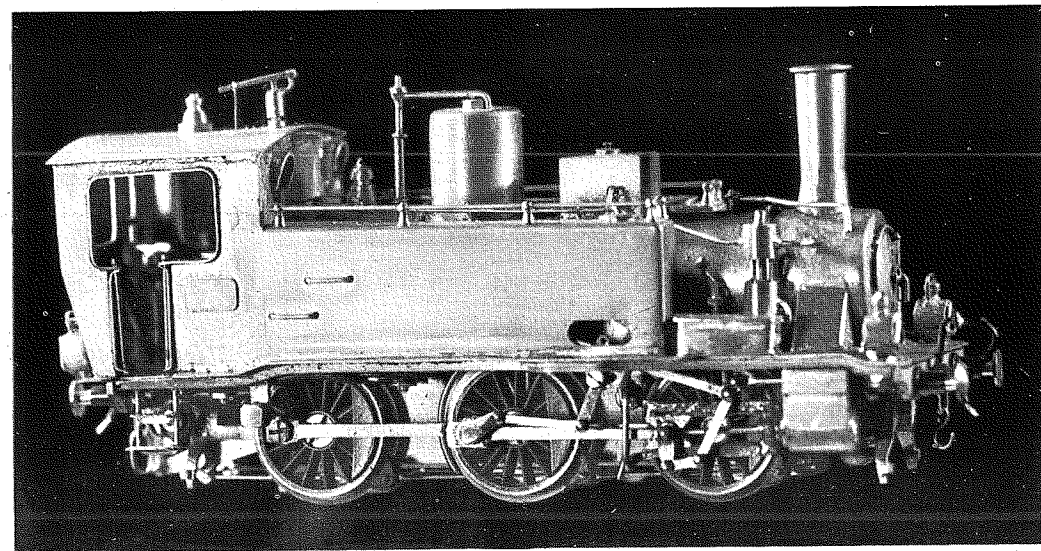


Fig. 1 - Da questa bella fotografia si notano i particolari ottimamente costruiti.

modellistico



GRUPPO FERMODELLISTICO BRESCIANO

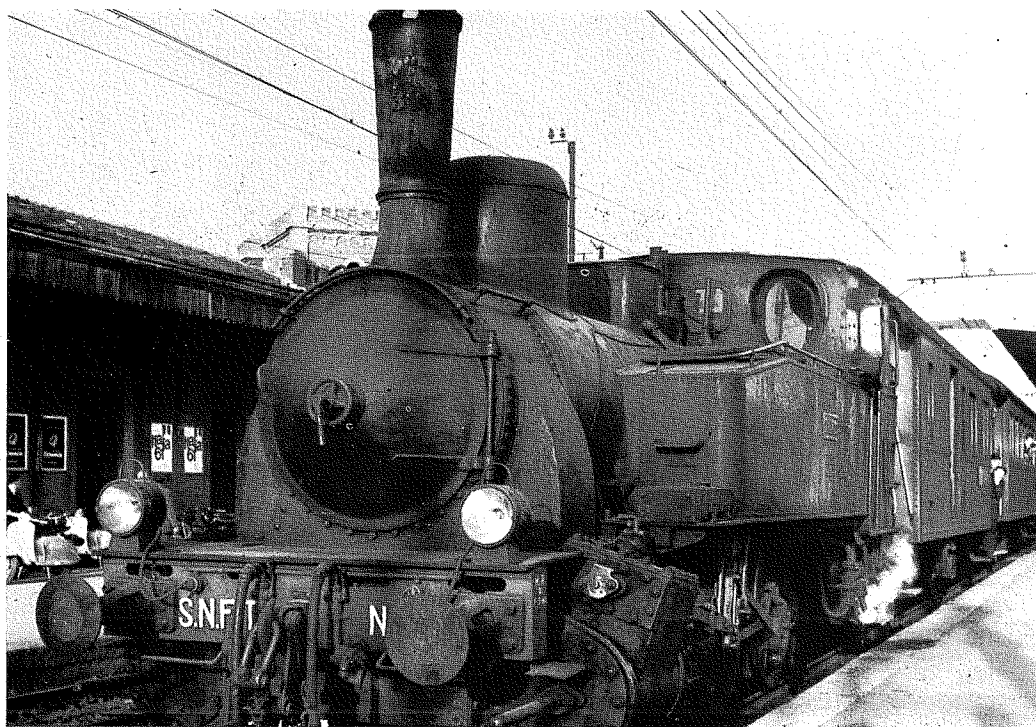
In occasione dell'VIII Congresso MOROP e del V Congresso Fermodellistico della FIMF si inaugurerà a Brescia il giorno 17 Settembre il monumento alla Locomotiva a vapore. E' un'iniziativa dei Fermodellisti Bresciani che vogliono in tal modo perpetuare il ricordo della cara vecchia locomotiva a vapore che ci sta abbandonando per cedere il posto a mezzi più moderni e razionali. Il monumento sorgerà nel Castello di Brescia e la locomotiva prescelta è una 0-3-0 della S.N.F.T. che per tanti anni ha trainato convogli sulla linea Brescia-Iseo-Edolo.

La locomotiva è stata ceduta al Gruppo Fermodellistico Bresciano con gesto munifico dalla predetta Società ed i fermodellisti bre-

scciani ne cureranno l'installazione e la manutenzione, poichè anche se inattiva essa avrà bisogno di tanto in tanto di pulizia, verniciatura ed altri espedienti per la preservazione dalle intemperie.

La data dell'inaugurazione coincide con il periodo in cui si svolge a Como l'VIII Congresso MOROP. E' pertanto previsto un prolungamento fino a Brescia del viaggio che in quel giorno porterà i Congressisti a Bergamo, per dar modo a quelli che lo desiderino, di partecipare a questa significativa manifestazione. Il viaggio Bergamo-Brescia verrà gentilmente offerto dal Gruppo Fermodellistico Bresciano.

Questa locomotiva, fotografata recentemente ancora in servizio, è stata donata dalla S.N.F.T. al G.F.B. affinché venga attuata la simpatica idea del «monumento alla locomotiva a vapore».



V° MOSTRA FERMODELLISTICA ANCONETANA

Per mancanza di spazio sul numero 44 dello scorso giugno ci siamo visti costretti a rimandare la pubblicazione del resoconto della mostra fermodellistica di Ancona su questo numero. Seppure in ritardo, siamo certi di fare cosa gradita agli amici del Club Fermodellista Anconetano, pubblicando queste notizie che sono di incoraggiamento e di plauso per la lodevole iniziativa.

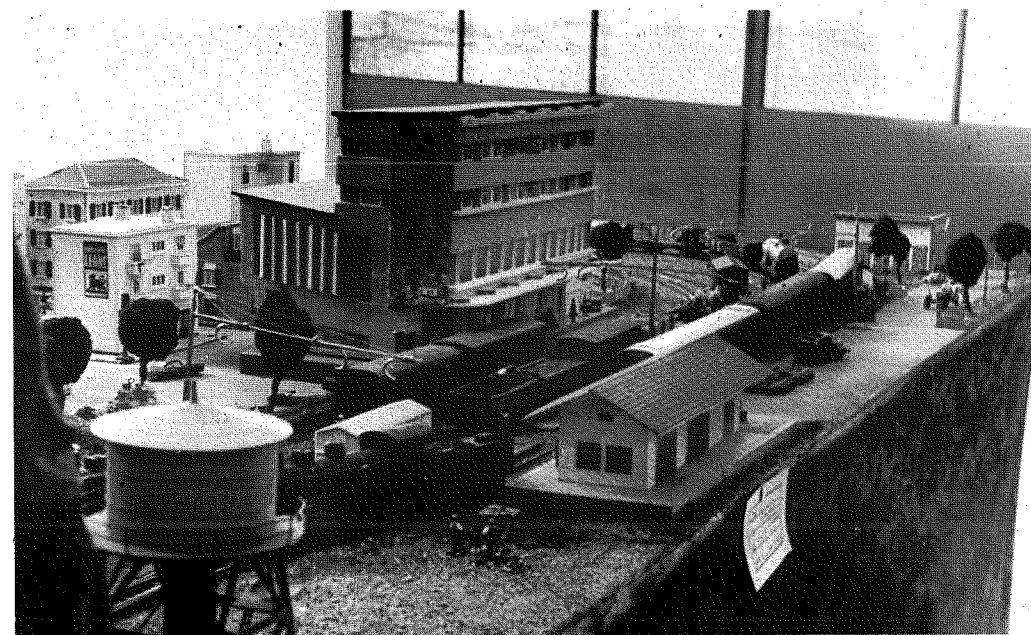
In uno dei locali più belli e rappresentativi della Città è stata inaugurata il 1° Aprile scorso la 5° edizione della mostra anconetana.

Annunciata a mezzo stampa, dal bollettino regionale e dai volantini del Club Fermodellista Anconetano, ancora una volta ha registrato un successo di pubblico veramente lusinghiero. Nell'ampio e modernissimo edificio del Liceo Scientifico, in un suo salone, la mostra si presentava elegantemente allestita.

Appena sulla soglia si poteva ammirare il plastico allestito dalla ditta Tortorelli di Ancona su cui erano in movimento una decina di convogli. Non molto discosto da questo plastico si poteva ammirare un impianto sperimentale realizzato dal Sig. Sbaffi, costituito da una piattaforma girevole ed un passaggio a livello automatico completamente autoconstruiti, pregevoli sia per la parte estetica in rigorosa scala, che per tutto l'impianto elettrico. Era poi la volta dei modelli del Sig. Catucci che espone-

va in una vetrinetta una serie di rotabili in scala '0'; nella medesima vetrinetta, numerosi interessanti servizi fotografici di riviste. Mediante una grande scalea si accedeva ad un vasto piano rialzato nel locale stesso, ove si poteva vedere il plastico del Sig. Paggi, plastico ormai tradizionale, poichè è stato esposto a tutte le mostre del Club. Quest'anno presentava delle notevoli innovazioni estetiche con materiale autoconstruito. Si giungeva finalmente presso il padiglione F.S., di notevoli dimensioni e di gran lunga il più interessante degli altri. In due vetrine erano esposti una decina di modelli in grande scala, oltre al modello di una diesel D. 341 che fu poi trasportato a Milano in occasione della Fiera. Ma ciò che destava particolare meraviglia era un pantografo modello 42 delle F.S. che giganteschiava nel mezzo della esposizione, corredata da pannelli e fotografie, il tutto inviato appositamente da Roma. Inoltre un dipendente delle F.S. prestava servizio di vigilanza e di in-

Visione del plastico Paggi vincitore del III premio, realizzato con materiale Rivaressi.



formazione al padiglione durante l'orario di apertura al pubblico. A fianco di questa esposizione si trovavano altre vetrine con l'esposizione della ditta Orlandi di Ancona, quindi i modelli di rotabili in scala «HO» del dott. Laccetti, gli scambi del Sig. Montirono, ed alcuni modelli di fabbricati eseguiti con parti di ricambio Faller. Accanto, in un tavolo protetto da cristalli, numerose pubblicazioni e fotografie in bella esposizione. Si ridiscendeva nuovamente la scalinata ed in altre vetrine erano esposti i modelli di rotabili ed un passaggio a livello del Sig. Alberani, ed alcuni modelli di rotabili realizzati con scatole di montaggio o

modificati. Concludeva la visita la esposizione della ditta Alimena di Ancona, esponente un piccolo, animato plastico, munito di... uno zampillante fiumicello; accanto l'interessante realizzazione in scala «O» del Sig. Bimbo, munita di scambi completamente meccanici, azionati dal passaggio della motrice. A mostra conclusa non si poteva che essere soddisfatti dei risultati conseguiti: pubblico numerosissimo tra cui molti gli appassionati di altre città e commercianti, e gradita è stata la visita di varie autorità. Il «Tempo» ed il «Resto del Carlino» hanno pubblicato in cronaca servizi su 4 colonne con giudizi molto lusinghieri.

BANDO DI CONCORSO AL PREMIO G. CATTANEO 1962

Il Consiglio Direttivo del G.F.G. comunica il seguente bando di concorso per il Premio Cattaneo 1962.

1) Viene messa a concorso la riproduzione dei seguenti modelli:

a - Elemento di plastico comprendente tratto di binario con linea aerea F.S. trifase o continua.

b - Elettromotrice F.S. Ale 660

Il concorso è libero a chiunque, purché non eserciti per professione abituale od occasionale l'arte del modellismo ferroviario.

2) Per questo concorso non è prevista la ripartizione nelle due categorie Principianti ed Esperti, e pertanto si avrà una unica categoria.

3) Sono stabiliti per ciascun modello i seguenti premi:

1° Premio: Medaglia d'oro

2° Premio: Medaglia d'argento

3° Premio: Medaglia di Vermeillè

A tutti i concorrenti verrà assegnato un diploma di partecipazione.

Per partecipare al concorso occorre presentare domanda alla Segreteria del G.F.G. entro il 30 Novembre 1962 mentre i modelli saranno accettati solo se pervenuti al G.F.G. entro e non oltre il 15 Dicembre 1962.

Ulteriori dettagli potranno essere richiesti al Gruppo Fermodellistico Genovese - Via Caffaro 7/2 - Genova, unendo il francobollo per la risposta.

CONGRESSO INTERNAZIONALE MOROP

Como dal 13 al 17 settembre 1961

Siamo in grado di dare alcune interessanti ed utili notizie, forniteci dalla FIMF, sul programma definitivo delle prossime manifestazioni che si terranno a Villa Olmo.

Alle ore 11 di mercoledì 13 Settembre, vi saranno le due inaugurazioni, Congresso MOROP e Mostra Internazionale di Modellismo Ferroviario, seguite da un rinfresco, gentilmente offerto dal Comune di Como. Seguirà, come da programma, la seduta di apertura dei lavori dei due Comitati, Tecnico ed Organizzativo MOROP. La serata sarà imperniata sulla proiezione di alcuni interessantissimi documentari di carattere Ferroviario Internazionale, tre dei quali gentilmente messi a disposizione dalle F.S., due delle Ferrovie inglesi ed altri ancora offerti dai soci della FIMF.

Il Comune di Como ha messo a disposizione della FIMF, per tutta la durata delle due manifestazioni, cinque ampie sale della magnifica Villa dell'Olmo, dove potranno comodamente

trovare posto tutti i vari modelli, plastici e materiali esposti e dove potranno svolgersi regolarmente le diverse sedute dei due Comitati, nonché l'Assemblea Generale dei soci della FIMF e le serate di proiezione.

Per quanto riguarda la giornata di venerdì, 15 settembre, che prevede nella serata un giro turistico in battello a centro lago con pranzo e serata danzante, è stata confermata la visita alla celebre Villa Carlotta di Tremezzo, con illuminazione della Villa e del giardino circostante.

Il programma del giorno 15 settembre prevede anche una visita turistica a Brunate che, viene precisato, verrà effettuata nel pomeriggio con la funicolare dai congressisti esteri, mentre i congressisti italiani procederanno alla visita degli stabilimenti della seta e stabilimento Rivarossi.

Durante il giorno 16 Settembre, sabato, i congressisti si recheranno in treno speciale a

Torino per la visita a «Italia 61» ed alla città. Il ritorno avverrà nel tardo pomeriggio, con l'orario di partenza fissato inderogabilmente per le ore 18,45. Una notizia, non confermata per il momento ma che potrebbe tradursi in realtà, ci è stata data dalla FIMF a proposito della gita a Torino. Il treno speciale offerto dalle F.S. potrebbe essere il «Settebello» e questa sarebbe senza dubbio una delle migliori forme di pubblicità che le F.S. farebbero a se stesse e al buon nome italiano, oltre, s'intende, ad un ottimo punto all'attivo della FIMF nei confronti dei numerosi congressisti stranieri. Se però le F.S. non potranno mettere a disposizione il «Settebello», ciò sarà dovuto alle esigenze del servizio regolare e siamo certi che sapranno sostituirlo con un convoglio speciale che sarà di piena soddisfazione dei congressisti, sia dal punto di vista del confort, sia dal punto di vista specifico ferroviario.

Domenica 17 settembre ci sarà la visita dei congressisti al plastico ferroviario dell'Ing. Boacalari, a Villa D'Almè. Un treno speciale transporterà dapprima i congressisti stessi da Como a Bergamo da dove in parte proseguiranno in pullman sino a Brescia, per l'inaugurazione della Locomotiva-Monumento che i soci del Club Fermodellistico Bresciano sono riusciti a realizzare con sacrifici non indifferenti e superando molti ostacoli. Le diverse comitive punteranno poi su Villa D'Almè per la visita al grandioso Plastico Ferroviario. Il ritorno avverrà in treno con partenza da Bergamo alle 18,30.

Il viaggio a Milano di lunedì 18 settembre verrà effettuato in pullman per poter avere una più comoda e veloce facilità di spostamento durante le visite ai vari Impianti Ferroviari.

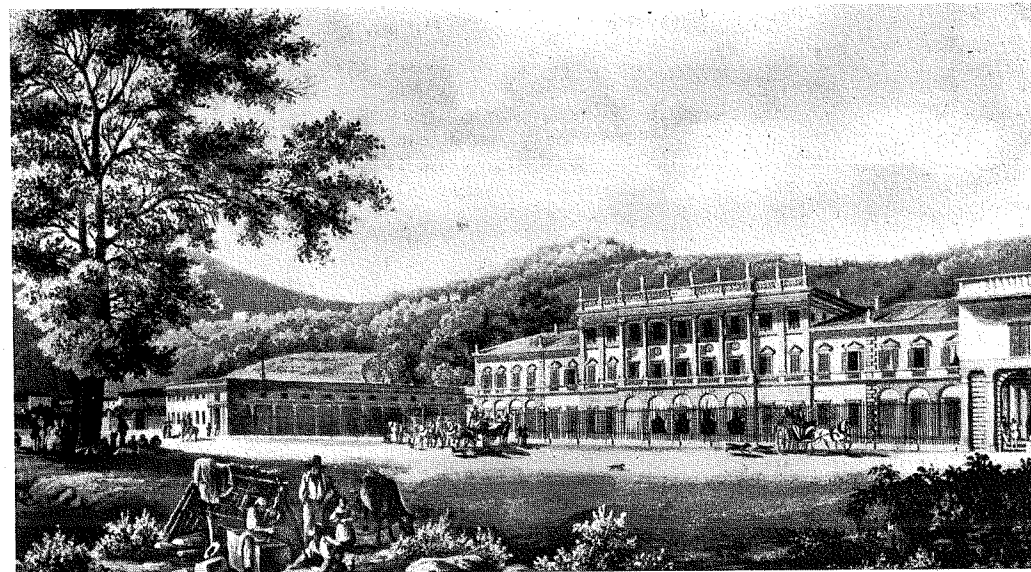
Sui pullman ed accanto ai vari impianti visitati, vi saranno delle persone capaci di dare tutti i ragguagli necessari ai congressisti nelle loro varie lingue.

Coloro che desiderassero partire direttamente da Milano alla fine della visita, lo potranno fare senz'altro e verranno accompagnati alla Stazione Centrale.

La partecipazione dei congressisti alle due importanti manifestazioni si annuncia imponente; gli ultimi dati forniti dalla FIMF parlano di circa 400 partecipanti. A questi se ne aggiungeranno molti altri certamente, cioè tutti coloro che liberatisi dai loro impegni personali, si iscriveranno all'ultimo momento.

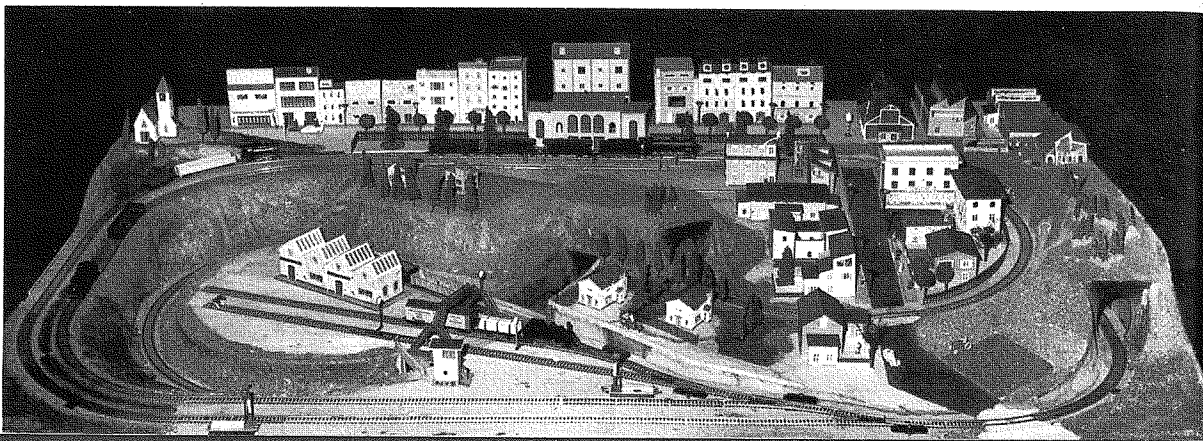
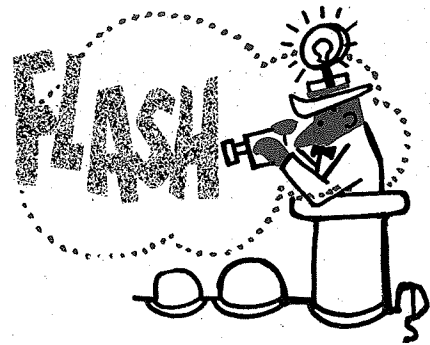
Il congresso MOROP e la Mostra Internazionale di Fermodellismo alla luce del programma qui illustrato possiedono tutte le migliori caratteristiche per una perfetta riuscita sia dal lato prettamente tecnico che da quello spettacolare. Con il prossimo numero della nostra rivista «HO Rivarossi» daremo un esauriente resoconto del Congresso e della Mostra con tutte le notizie relative a queste due importanti manifestazioni.

La Rivarossi è lieta, di poter rivolgere a tutti i congressisti il suo più fervido saluto, formulando alla FIMF i migliori auguri per la riuscita della manifestazione.



La Villa Olmo di Como ove avrà luogo l'VIII Congresso MOROP quale appare da un disegno di Falkeisen del lontano 1838

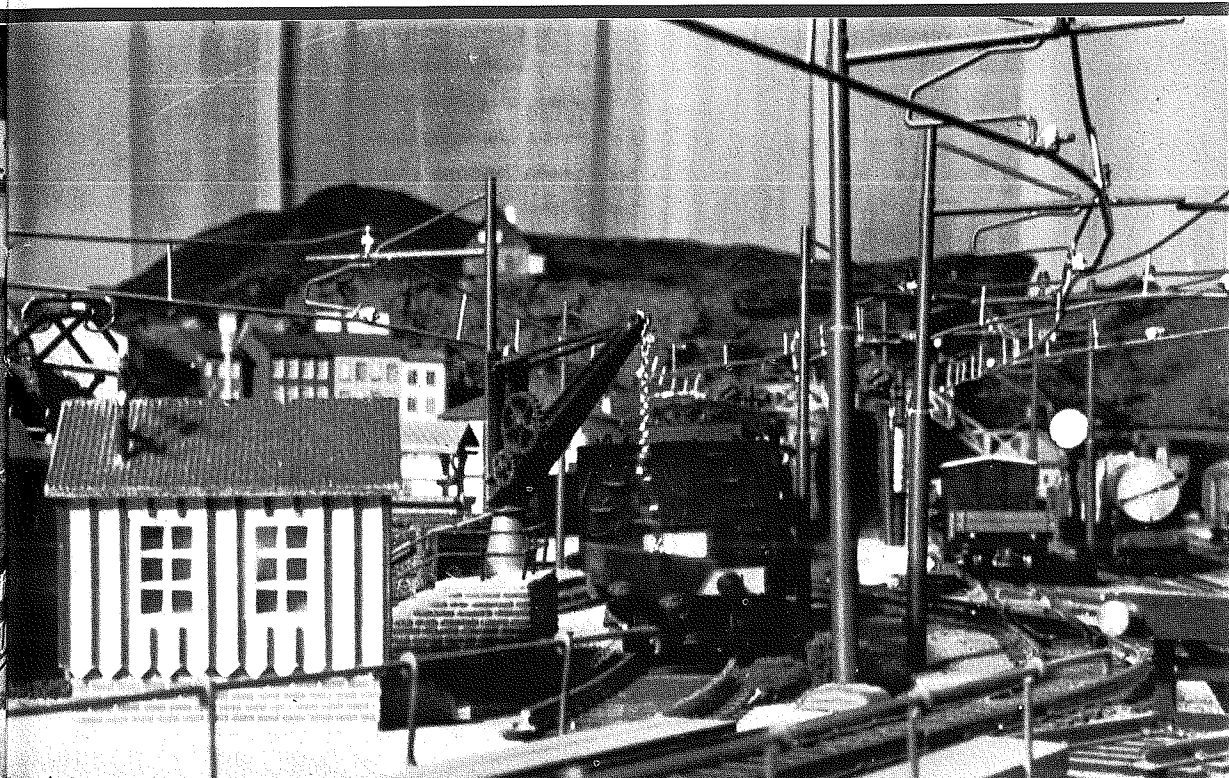
Inviatemi le fotografie dei vostri impianti realizzati con materiale Rivarossi. Per ogni foto pubblicata vi sarà inviato in omaggio materiale Rivarossi corrispondente al valore di L. 1.500 al pubblico. Occorrono ingrandimenti nitidi 13x18 cm. stampati su carta bianca e lucida. Tutte le fotografie rimangono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



Due belle fotografie del plastico costruito dal Signor Umberto Rossi di Thiene (Vicenza). Un tracciato ben sviluppato con una ambientazione dei paesaggi ben fatta. Si notino i numerosi fabbricati fatti con i fogli di costruzione contenuti in questa rivista.



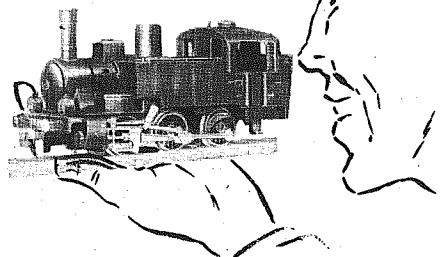
Due inquadrature molto realistiche del plastico costruito con materiale Rivarossi dal Signor Conti di Firenze. La cura dei minimi particolari è molto buona.



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

NEGOZIO

ILLIVIA della Italgioicattoli S.p.A.

Via S. Maria in Via 37/c ROMA
Tel. 135

MODELISMO E GIOCATTOLE

TRENI ELETTRICI

Rivarossi

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

ANCHE CON POCHE NOZIONI DI FRANCESE

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

LEGGERETE CON PIACERE.

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

loco REVUE

Tratta tutti gli argomenti ferroviari, plastici e descrizione di tracciati - Costruzioni di modelli ridotti - Segnali elettricità, ecc. Numerose illustrazioni.

Viganò

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

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

MODEL Shop

di LOMBARDI ETTORE

MILANO - VIA G. RIPAMONTI, 2 - Tel. 540.970



TRENI ELETTRICI DELLE MIGLIORI MARCHE

MODELISMO AERO-NAVALE

ASSORTIMENTO COMPLETO E PARTI STACcate

Rivarossi

RIPARATORE AUTORIZZATO

«CASABELLA TESTI»
VIA ALTINATE 16
Tel. 25.440 + 35082

DITTA

FERRUCCIO

TESTI

PADOVA

DAL 1880

LA DITTA DI FIDUCIA

Tel. 25440

«TESTI GIOCATTOLE»
CORSO GARIBALDI 2
Tel. 39472

FERROVIE *Rivarossi* CATALOGHI A RICHIESTA

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

Rivarossi

MODELISMO



VIA BALDISSERA, 9
ANGOLO STOPPANI

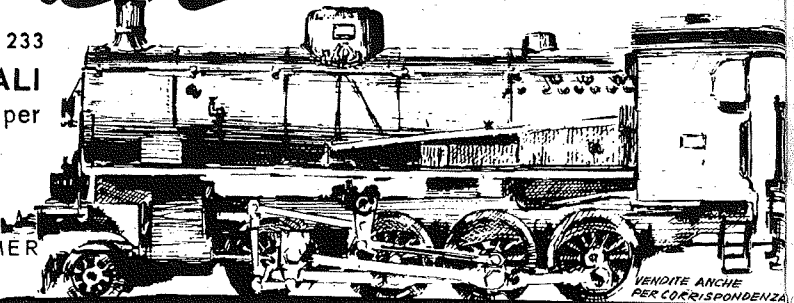
MILANO
Tel. 270.811

Grandi

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

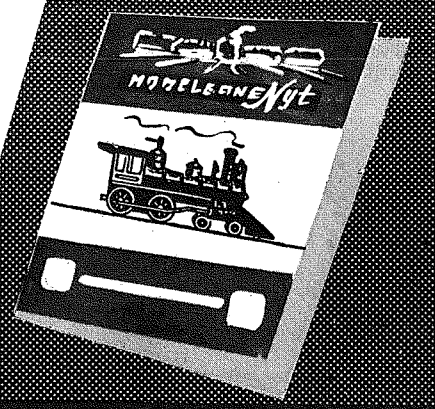
COMPLETO ASSORTIMENTO
DI TRENI ELETTRICI
Rivarossi



VENDITE ANCHE
PER CORRISPONDENZA

L'INTERESSANTE RIVISTA
Modelbane *nyt*

DI MODELLISMO FERROVIARIO
DANESE
Kongevejm 128 Virum (Danimarca)

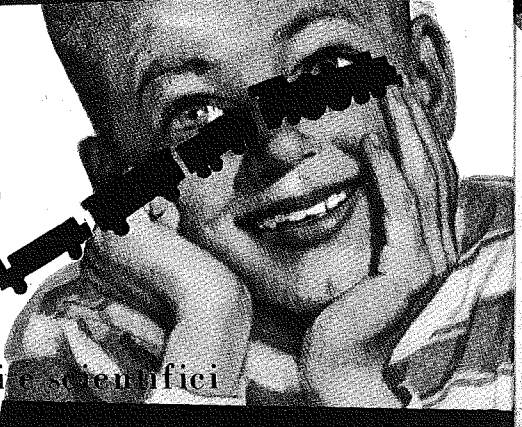


i magazzini ARBITER
Vi offrono:
UN COMPLETO ASSORTI-
MENTO di articoli
NAZIONALI ed ESTERI

arbiter

per:
Organizzazione VITTADELLO
FIRENZE - Via Brunelleschi
Tel. 21.318

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

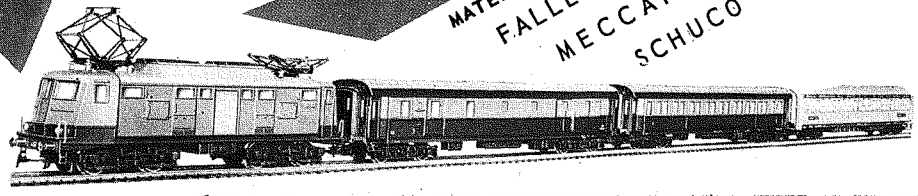


"casa dei balocchi"

FIRENZE - VIA PANZANI 61/r - TEL. 22264
DITTA SPECIALIZZATA PER
AEREO - AUTO - FERROMODELLISMO

TRENI ELETTRICI
Rivarossi

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



nunzi

TEL. 848-873

ROMA CORSO TRIESTE 104

TRENI ELETTRICI

Rivarossi
parti di ricambio
assistenza-servizio

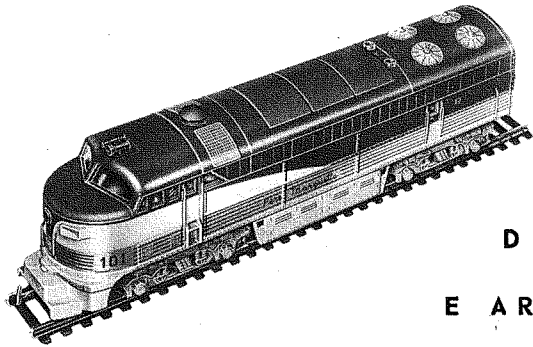
Case: **FALLER VOLLMER**

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

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

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

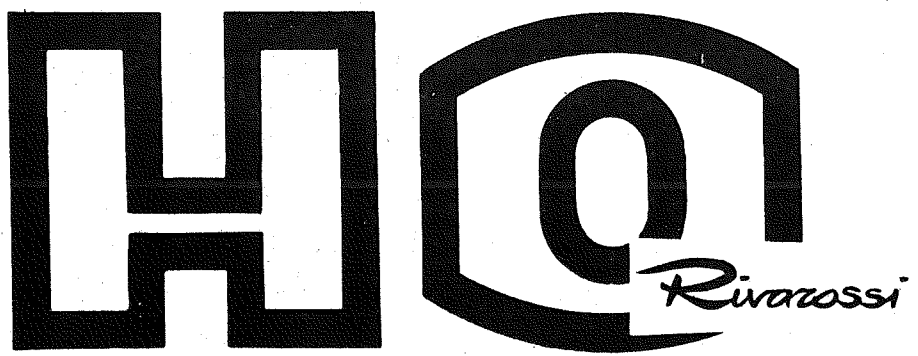
ABBONATEVI

ad HO *Rivarossi*
la rivista piu' completa
di modellismo ferroviario

ABBONAMENTO
ANNUO L. 800

NUMERI SINGOLI
D'ARRETRATI L. 150 cad.

Sono disponibili tutti i numeri arretrati che possono essere richiesti inviando anticipatamente l'importo relativo a mezzo conto corrente postale n. 18/6801



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



TUTTO PER IL
MODELLISMO FERROVIARIO

fondata nel
1840
la **ditta montanari**

via guerrazzi, 28 - bologna

un'antica ditta al servizio dei ragazzi moderni!

- VI OFFRE**
- il più vasto assortimento di pezzi di ricambio *Rivarossi*
 - servizio consulenza gratuito
 - servizio assistenza clienti

GIOCATTOLE SCIENTIFICI - VENDITE ANCHE PER CORRISPONDENZA

Victor

presenta la sua pubblicazione:

Modellistica

NAVI

TRENI

AUTO

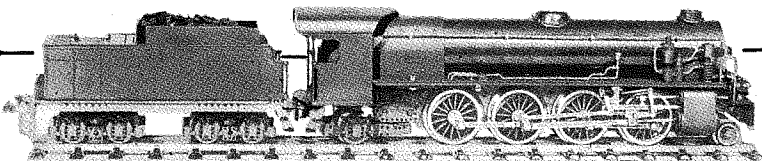
Periodicità mensile

Una copia L. 200

Abbonamento annuo L. 2000

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

St. A. BRUNER
Via Z. Garzanti, 25 - BIELLA
Tel. 43459



TORINO

spedizioni celeri
per tutta Italia

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.

TEL. 42933

Rivarossi

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

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

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

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

AEROMODELLI
Piazza Salerno 8 - ROMA
TUTTO PER IL MODELLISMO

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

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

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

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

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

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

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

INDUSTRIA GOMMA
A. Nicoletti
Piazza del Popolo 11 - FAENZA

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

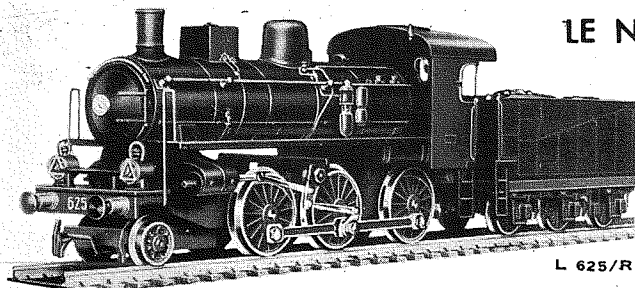
ONORATO ISACCO
Corso V. Emanuele 36 - TORINO
TRENI ELETTRICI *Rivarossi*
SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA

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

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

«KLEIN» di Andrea Dalan
Via Bersaglieri del Po 8
FERRARA
OTTICA - CINE - FOTO

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



LE NOVITA' E TUTTO L'ASSORTIMENTO

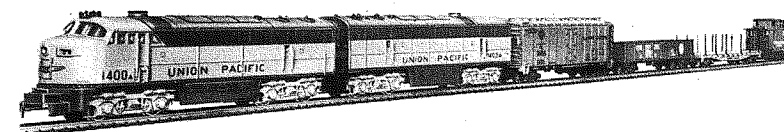
Rivarossi
scrivete per ordinazioni
alla Ditta

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