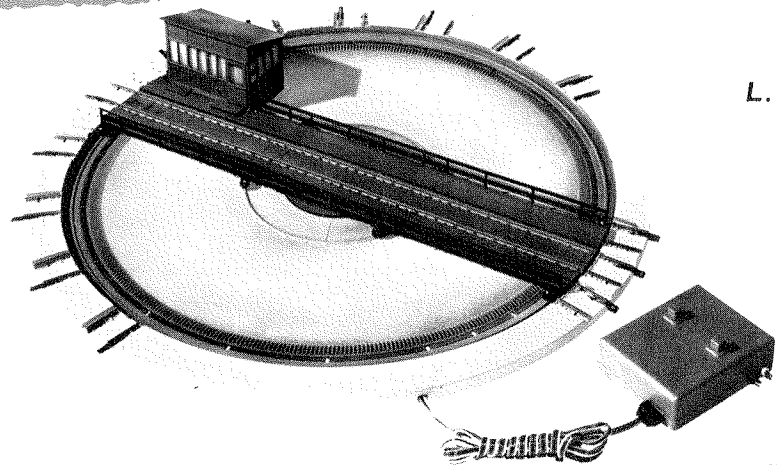


Rivarossi

HA REALIZZATO:



L. 13.500 al pubblico

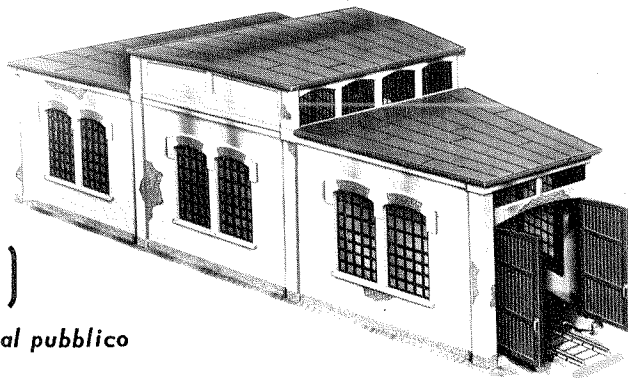
Piattaforma girevole automatica funzionante in c.a. 15 V comandata a distanza da apposito commutatore. Possono essere collegate ad essa fino a 11 rimesse accoppiate.

PGA (5104)

Fra le novità di maggior rilievo prodotte dalla Rivarossi di Como in campo fermodellistico, fanno spicco questi due articoli che sono la perfetta riproduzione dei prototipi corrispondenti, in uso nei più importanti depositi delle Ferrovie dello Stato italiane. Sono entrambe già da tempo disponibili presso i migliori negozi del ramo.

DLA (5103)

Montato L. 3.900 al pubblico



SM DLA (15103)

Scatola di montaggio L. 2.800 al pubblico

Elemento di rimessa per locomotive per il ricovero di una motrice lunga fino a cm. 38 con porte a chiusura automatica, accoppiabile ad altri elementi uguali. Riprodotta fedelmente dal deposito locomotive della stazione di Milano-Greco. Montato e in scatola di montaggio.

A partire dal 1° Dicembre 1961 aumento del 5% dei prezzi al pubblico



48 RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

H O

febbraio 1962
anno VIII - L. 150

pubblicazione bimestrale

Rivarossi



Mastro Gippetto

di
SCAGLIA & FIGLIO

**GIOCHI E
GIOCATTOLI**

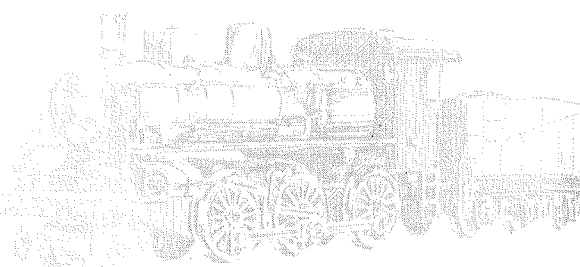
MILANO
CORSO MATTEOTTI, 14
TELEF. 79.12.12

Zambelli

Via Pier della Francesca, 13
Milano Nord

Zambelli

**TRENI
ELETTRICI
E
MODELLISMO**



**HOBBY
LAND**

dei
Fratelli
MONTANARI

SOTTOPASSAGGIO
VIA RIZZOLI BOLOGNA TEL. 275664

IL PIU' VASTO ASSORTIMENTO
DI MATERIALE E PEZZI DI
RICAMBIO

Rivarossi

il negozio specializzato nel MODELLISMO

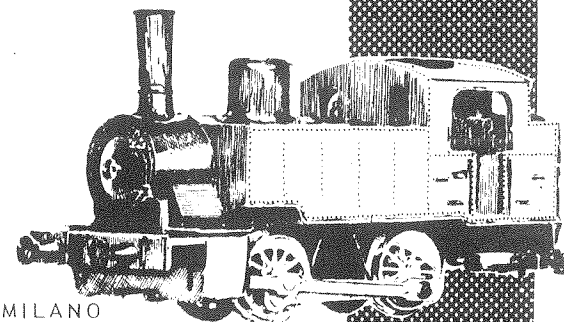
- FERROVIARIO
 - AEREO
 - NAVALE
- GIOCATTOLI SCIENTIFICI

SERVIZI ASSISTENZA TECNICA
E CONSULENZA GRATUITI

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 riparazioni
in genere.



MILANO
Corso Buenos Aires, 64-tel. 221.875

AVIOMINIMA

COS.MO

CONSTRUZIONI MODELLISTICHE
ROMA - VIA S. BASILIO 49 A

OVITA' PER I MODELLISTI FERROVIARI

LISTELLI PROFILATI IN BOSSO

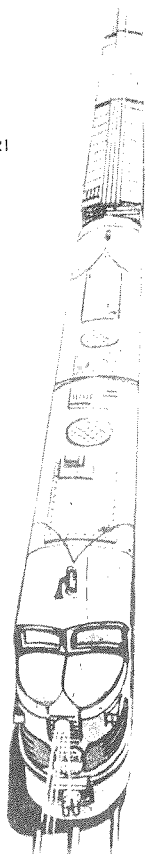
LUNGHEZZA CM. 50

NELLE SEZIONI E MISURE:

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

AVIOMINIMA

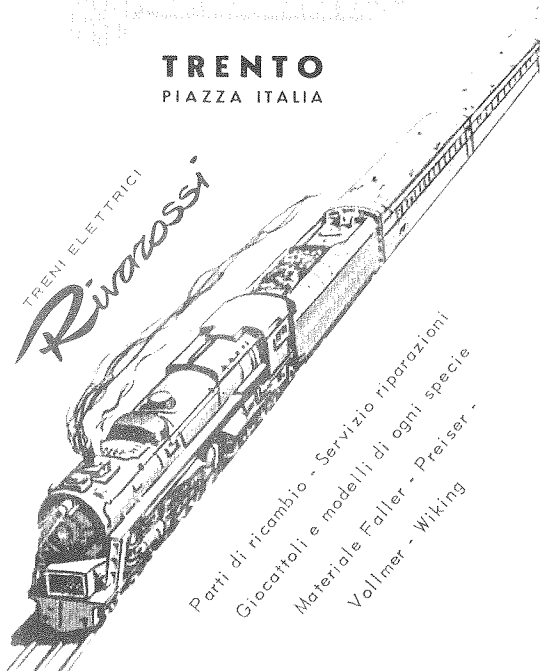
LA PIU' ATTREZZATA ORGANIZ-
ZAZIONE PER IL MODELLISMO
PUO' SPEDIRVI QUALUNQUE CO-
SA DESIDERIATE.



Italo

TRENTO
PIAZZA ITALIA

TRENI ELETTRICI
Rivarossi



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

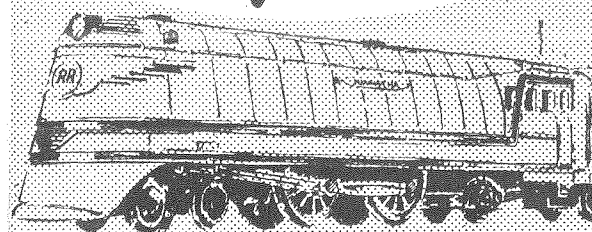
LA CASA DEL GIOCATTOLO

Bolla

di P. BOLLA

VIA MANNO 53
CAGLIARI

TUTTO
PER
IL MODELLISMO



treni elettrici
"Rivarossi"



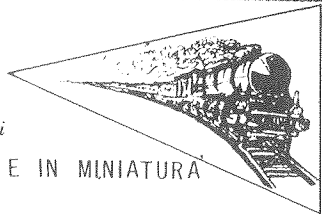
T. Ciccoletta & Figlio
Regali

Via S. Caterina e Chiaia, 16
Piazza Vanvitelli, 27

Telef. 390963
374687

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

Tutto per l'aeromodellismo

Automodellismo

Navimodellismo

G. TORTALLA Succ. Milanese

Via di Nanni 118 / 120
Tel. 380.663

TORINO



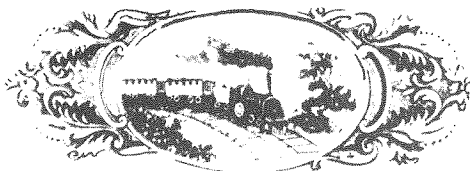
Articoli sportivi

Giocattoli nazionali ed esteri

Assistenza e riparazioni in genere

CIPICIANI

PERUGIA - VIA ALESSI 12



VASTO ASSORTIMENTO TRENI ELETTRICI

Rivarossi

MATERIALI
AERO-NAVIMODELLISTICI
NAZIONALI ED ESTERI

PARTI DI RICAMBIO
PEZZI STACCATI
PER MODELLISTI

Servizio riparazioni ed assistenza tecnica



LA MODELLISTICA

MILANO - P.ZZA XXV APRILE 1 ☎ 666195 • di A. Cattaneo

Vendite anche per corrispondenza

GIOCATTOLI E MATERIALI INERENTI
ALLA COSTRUZIONE IN MINIATURA
DI GIOCATTOLI MECCANICI

FANTASYLAND

© WALT DISNEY
PRODUCTIONS

VIA SANTA TERESA 6 TORINO TELEFONO 547903

GIOCATTOLI E MODELLISMO DELLE MIGLIORI MARCHE DI TUTTO IL MONDO

COSTRUZIONE PLASTICI
COMPLETO ASSORTIMENTO

Rivarossi

WIKING

Revell

FALLER

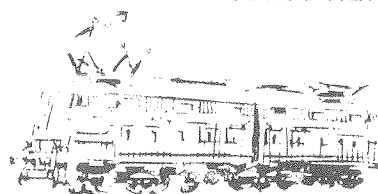
VOLLMER

PREISER

CARTOLERIA

MARANI

CORSO REPUBBLICA N° 15 VENTIMIGLIA, Tel. 31216



Rivarossi

FALLER

PREISER

REVELL

WIKING

VOLLMER

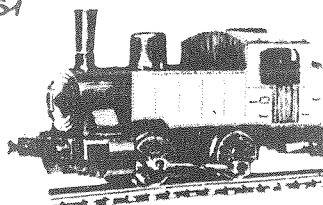
Laboratorio attrezzato

REARADIO

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

VASTO ASSORTIMENTO TRENI "HO"

Rivarossi



WIKING

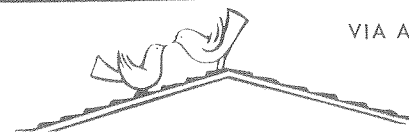
FALLER

VOLLMER

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

ROMA

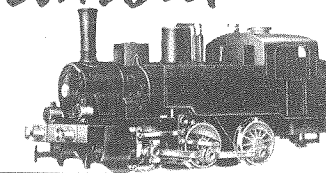
VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038



"Casa mia" di U. Battista

Rivarossi

VASTO ASSORTIMENTO



Gasperini

GIOCATTOLI

ASSORTIMENTO

MATERIALE H₀

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

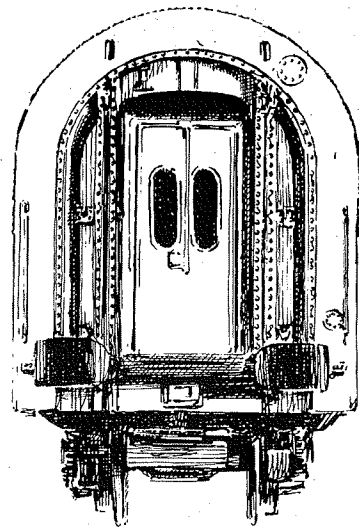
i più bei modelli

le migliori marche

GIORNI

ROMA Via Marcantonio Colonna, 34 - Tel. 350.929

TRENI ELETTRICI



Rivarossi

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

gozmati

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»

RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

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

n. 48 Febbraio 1962 Anno VIII L. 150

Ho Rivarossi

EDITORIALE

Ci ricollegiamo a quanto scritto in questa sede, sulla rivista del dicembre scorso, al riguardo delle numerose novità programmate per l'anno 1961, che abbiamo consegnate, e vogliamo ora soffermarci brevemente su due articoli che meritano un'attenzione speciale: la piattaforma girevole automatica ed il deposito locomotive automatico.

E' forse utile richiamare l'attenzione dei nostri amici fermodellisti sull'importanza notevolissima che la piattaforma girevole e il deposito locomotive rivestono nella realizzazione e nel successivo buon andamento di un impianto ferroviario.

La piattaforma girevole è di importante ausilio nelle operazioni di manovra e di formazione dei convogli, indispensabile per un perfetto funzionamento di uno scalo ferroviario vero od in miniatura, svolgendo anche la funzione di smistare le locomotive ai vari depositi. La nostra piattaforma girevole automatica 5104 è un articolo che riproduce esattamente il prototipo in uso nei più importanti depositi delle Ferrovie dello Stato Italiane.

E' stata realizzata con il massimo impegno dei nostri tecnici e delle nostre maestranze e la sua fedeltà di riproduzione ed il suo perfetto funzionamento, la collocano all'altezza della fama di tutti gli articoli Rivarossi che, basati sulle tradizionali caratteristiche costruttive ormai da tutti conosciute ed apprezzate, hanno sempre incontrato il favore dei nostri amici e simpatizzanti.

Così pure dicasi per il nostro deposito locomotive automatico 5103 che è la perfetta, fedele riproduzione della rimessa per locomotive del deposito di Milano-Greco. Una caratteristica particolare della nostra rimessa è il completo funzionamento automatico di chiusura ed apertura delle porte che vengono azionate dalla locomotiva che entra od esce.

Siamo particolarmente lieti di poter presentare queste due belle novità ed invitiamo i nostri lettori a voler consultare il retro di copertina di questa rivista dove illustriamo i due modelli in questione.

ABBONAMENTI

Abbonamento annuo per 6 numeri pubblicati bimestralmente L. 800 (Estero L. 1000) 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 Verityper e stampato con Multilith da *Rivarossi* - Como

IN QUESTO NUMERO

- La prima locomotiva europea per treni veloci a tre assi accoppiati, medaglia d'oro alla Esposizione di Torino del 1884 • 14
- Veicoli ferroviari di cento anni or sono • 17
- L'Album delle locomotive • 20
- Una tavola di costruzione • 22
- Costruzioni in cartoncino • 27
- I nostri lettori all'opera • 31
- Concorso «Flash» • 34
- Occhio al treno • 36

IN COPERTINA

Una locomotiva procede alle sue manovre accanto ad una piattaforma; un'altra locomotiva, sulla sinistra, di cui notiamo il tender, sta per essere girata ed immessa nel deposito locomotive. La realistica inquadratura riproduce un angolo di un plastico Rivarossi.

NEL PROSSIMO NUMERO

- La Piattaforma Girevole Automatica
- Documenti del passato ferroviario
- Vetrina delle novità
- Concetti generali per la costruzione di un plastico
- Concorsi fotografici ed altre interessanti rubriche

concetti generali per la costruzione di un plastico

I Puntata

Questa rivista dalla sua nascita ha trattato diffusamente la costruzione di plastici ferroviari perchè riteniamo che ciò possa essere l'argomento più interessante per la maggior parte dei fermodellisti. A tale scopo sono stati costruiti innumerevoli plastici per poterli fotografare nelle varie fasi costruttive, descrivendone poi il procedimento seguito per la realizzazione. Si è quindi sempre fatto riferimento ad un determinato plastico, alle sue particolari caratteristiche ed alle sue dimensioni che ne sono in definitiva il punto di partenza della costruzione.

Questa volta vogliamo parlare invece del plastico in generale e delle norme costruttive che dovranno essere adottate per la sua realizzazione lasciando quindi al

lettore l'estro di costruirsi ciò che più gli aggrada in conformità allo spazio di cui dispone, alla spesa che potrà affrontare ed al suo spirito creativo.

Premesso quanto sopra, esaminiamo ora il procedimento da seguire.

Tracciato

Il tracciato di binari deve essere naturalmente progettato in conformità alle caratteristiche del binario.

Dovranno quindi essere seguite le regole riportate nel catalogo sotto il titolo «tracciati ferroviari in miniatura» (pagina 66 del catalogo 61/62 e relativi esempi a pagina 67-68). Le stesse ci insegnano qual'è la distanza di due tratti paralleli collegati da due scambi, le varie curve che si possono ottenere mediante l'uso promiscuo di

Fig. 1 - Esempio di plastico piano appoggiato su un tavolo di legno. Sotto i binari dovrà essere inserita la massiciata Rivarossi.

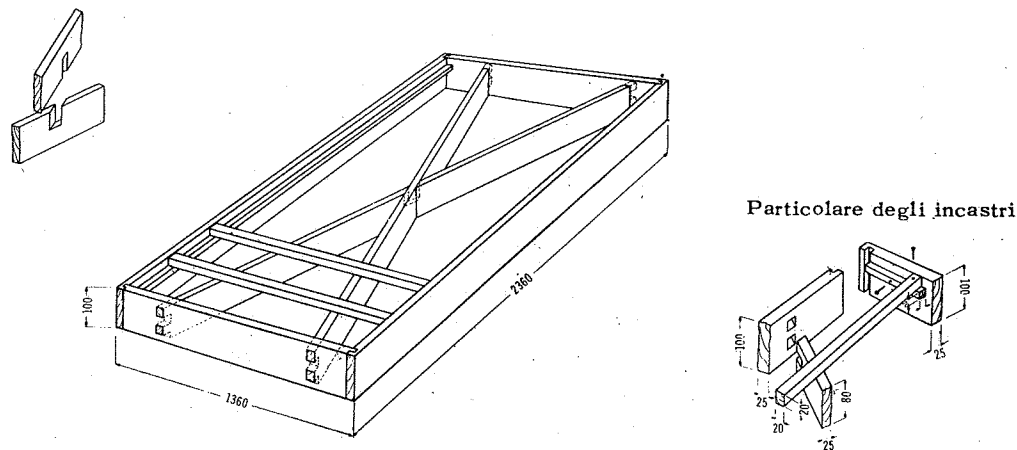
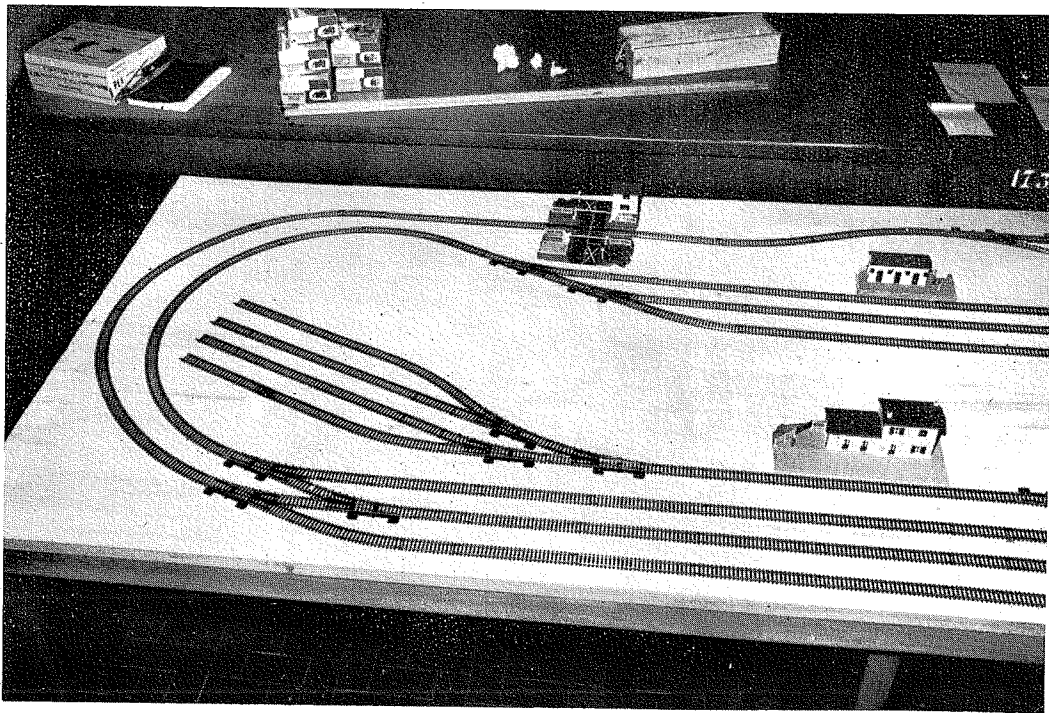


Fig. 2 - Telaio in legno a struttura aperta per la costruzione di un plastico in rilievo.

sezioni a stretto e largo raggio ed a pagina 60 le combinazioni ottenibili per i tracciati nelle stazioni.

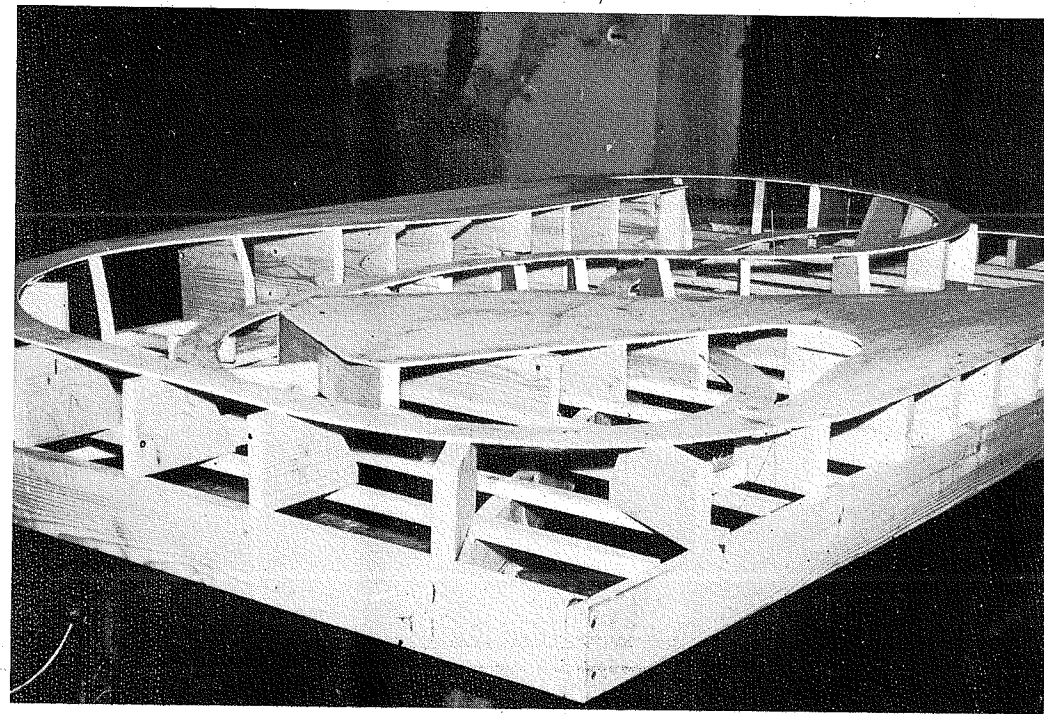
L'idea di un tracciato la si potrà avere in mente, oppure si potrà ritrarla dai molti esempi riportati in passato su questa rivista. Gli esempi di tracciati indicati nel ca-

talogo si prestano invece per lo più ad installazioni non permanenti.

Una volta prescelto il tracciato sarà bene farne uno schizzo prima di comporlo col binario, per vedere se dallo stesso la circolazione dei treni risulti appropriata.

Il tracciato potrà essere piano od in

Fig. 3 - Scheletro del plastico in costruzione. Il compensato tagliato nella foggia voluta è stato fissato ai blocchetti di legno di altezza adeguata alle pendenze del percorso.



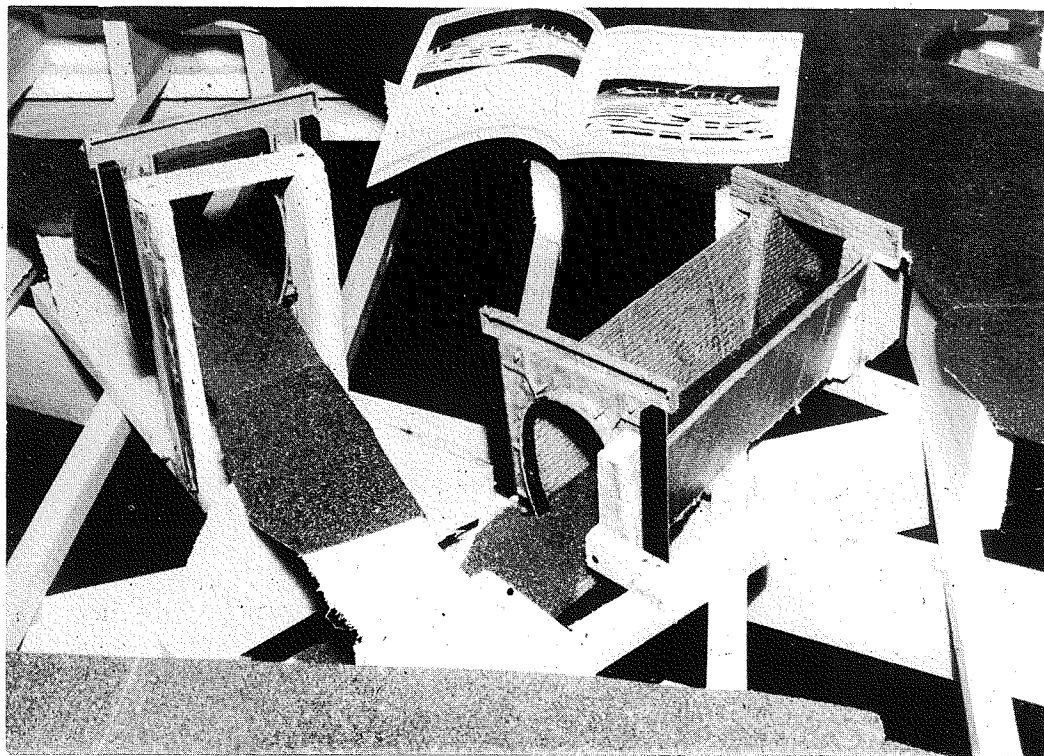


Fig. 4 - Installazione dei portali di galleria e ricopertura del piano di appoggio del binario con tela smeriglio grossa. E' consigliabile però fare uso della massicciata Rivarossi da inserire sotto il binario al posto della carta smeriglio.

elevazione, vale a dire con salite, discese, soprapassaggi, gallerie ecc. In tal caso è molto importante tener presente che un plastico ben fatto non dovrebbe avere pendenze superiori al 3,5%, vale a dire 3 centimetri e mezzo per metro di percorso.

Una linea quindi che facendo un giro scavalchi se stessa con un soprapassaggio, posto che la distanza fra il piano del binario inferiore e quello superiore sia di 9 cm. (minimo consentito in caso di installazione della linea aerea) dovrà compiere un giro la cui lunghezza sia circa di metri 2,60, cioè 13 sezioni intere di binario.

Come si vede, il problema diventa un po' arduo nel caso di piccoli plastici nei quali si dovranno aumentare le pendenze accontentandosi in conseguenza di far circolare convogli più leggeri, oppure di far compiere dai treni i tratti più acclivi solo in discesa.

Una volta previsto il tracciato, si passa a realizzarlo mettendo assieme binari, scambi ed incroci e stendendoli su di un

piano.

Il telaio

Il telaio sul quale costruire il plastico potrà essere un semplice piano di appoggio di legno formato da un tavolato (fig. 1) oppure potrà essere aperto, costituito cioè da un telaio in legno delle dimensioni volute rinforzate da una crociera, che è necessaria per garantire al complesso la rigidità indispensabile. Sul telaio è fissata una serie di listelli che serviranno di appoggio alla striscia di compensato che a sua volta sosterrà il binario.

Questa struttura di cui diamo un esempio in fig. 2, è particolarmente adatta per plastici in rilievo mentre per plastici piani è ovvio che convenga maggiormente la prima soluzione e cioè quella del tavolato.

Il piano d'appoggio del binario viene fatto ritagliando del compensato da 5 mm. secondo la forma esatta del percorso, lasciandolo sporgere di circa 2 cm. dai due lati del binario.

Questa striscia di compensato è soste-

nuta da blocchetti di legno di varie altezze incollati alle traverse del telaio. L'altezza dei singoli blocchetti dovrà essere regolata tenendo conto della pendenza che si è stabilita sul disegno per i vari tratti del tracciato. Adattando le varie parti fra loro ed incollando si otterrà lo scheletro del plastico sul quale andrà poi applicato il sistema di binari, fig. 3.

Questi possono essere fissati direttamente sul compensato mediante chiodini oppure facendo l'uso della massicciata Rivarossi.

Nel primo caso, per imitare la ghiaia della strada ferrata si potrà ricoprire il piano sul quale andranno posati i binari, con della tela smeriglio grossa, incollandola opportunamente con colla Faller 501 o Vinavil, fig. 4. Fatta ciò, andrà posato il binario ben allineato, curando che i tratti affiancati siano paralleli. Prima però di fissarlo sarà necessario fare una prova di circolazione dei treni e per fare questo, sarà opportuno anche installare i portali delle gallerie per assicurarsi che, qualora essi siano in curva, od in prossimità di scam-

bi, anche le carrozze più lunghe possano transitare liberamente.

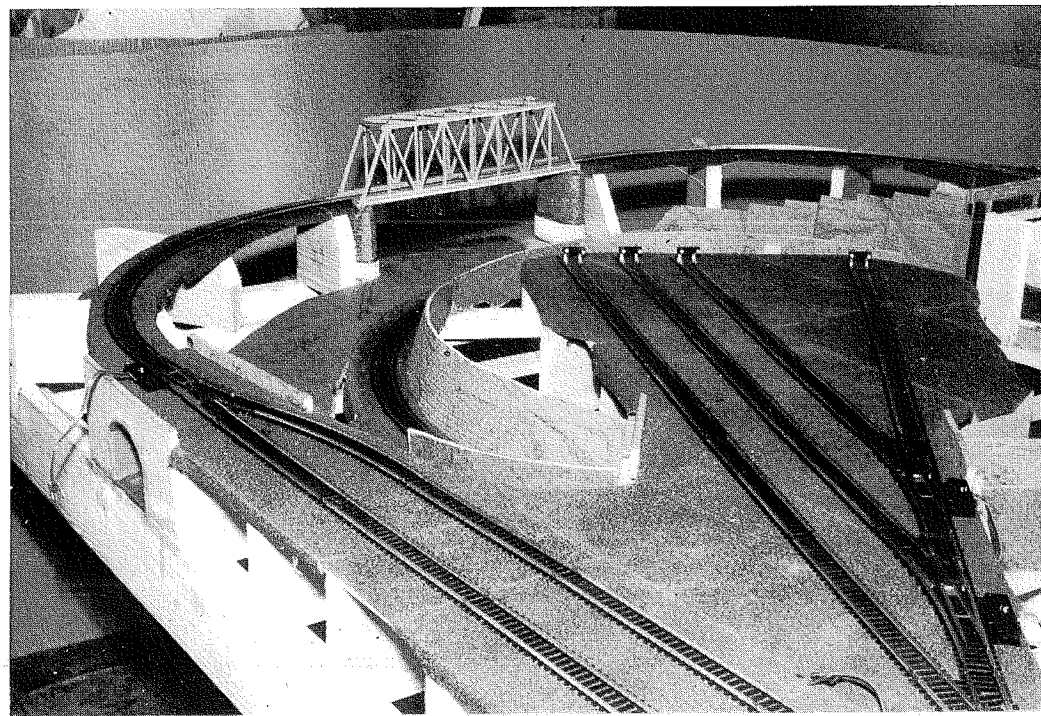
Dopo tale prova si fisserà il binario al piano di appoggio mediante chiodini passanti attraverso gli appositi fori previsti nella traversatura delle sezioni di binario.

Per quanto riguarda gli scambi, onde poter procedere alla loro sostituzione in caso di guasti, senza dover demolire parte della linea, conviene asportare con cura le congiunzioni sia dalle rotaie dello scambio, come dalle estremità delle rotaie ad esso convergenti. In questo modo si sistemano senza inchiodarli fissandoli al binario mediante spezzoni di filo di rame \varnothing 0,5 lunghi 15 mm. saldati a stagno sul lato esterno delle rotaie a cavallo delle giunte.

La fig. 5 mostra un plastico in costruzione con binario posato sul piano ricoperto da tela smeriglio; noi, però, consigliamo sempre l'uso della massicciata Rivarossi. La tela smeriglio poteva essere usata dai fermodellisti quando ancora la massicciata non era stata posta in commercio.

Con l'uso della massicciata Rivarossi

Fig. 5 - Nel fissare il binario di appoggio bisogna curare che i tratti siano ben dritti e paralleli e le curve non presentino angolosità. Il piano di appoggio dei binari è ricoperto ancora dalla tela smeriglio. E' opportuno però usare la massicciata Rivarossi.



invece si ottiene un effetto assai più realistico ed una circolazione molto più silenziosa dei convogli essendo questa costituita di spugna plastica (Moltoprene). Con il binario montato su massicciata 3901 emerge il caratteristico ticchettio dei carrelli dei vagoni al passaggio delle ruote sulle giunzioni delle rotaie imitando alla perfezione il rumore dei treni veri.

La massicciata 3901 deve essere sistemata sotto al binario solo dopo aver installato provvisoriamente l'intero tracciato. Si dovrà quindi prima posare il binario al completo e fissarlo provvisoriamente con qualche puntina qua e là, tanto che non abbia a muoversi. Fatto ciò si farà anche in questo caso la prova per vedere se la circolazione dei convogli non presenta inconvenienti nelle curve, sugli scambi e in corrispondenza dei portali di galleria.

Una volta collaudato il percorso si inserirà la striscia di massicciata tra il binario ed il piano di appoggio sistemando accuratamente la traversinatura nelle cave sagomate della massicciata, fig. 6.

In modo analogo dovrà essere sistemata l'apposita massicciata per gli scambi e gli incroci.

Ulteriore operazione da eseguire sarà l'allineamento dei binari sulla massicciata. Dopo di ciò, con chiodini si potrà puntare qua e là il binario sul tavolato in modo di tenerlo nella posizione voluta.

Quindi, con l'ausilio di una siringa per

iniezioni con ago molto grosso, si inietterà colla Faller 501 o Vinavil eventualmente diluita con acqua, tra compensato e massicciata e fra massicciata e traversinatura del binario in modo di fissare il tutto al piano di appoggio.

Dopo aver lasciato asciugare la colla, si toglieranno i chiodini, ormai inutili per non dire dannosi. Sarà la colla che manterrà il binario solidamente fissato alla massicciata e questa al piano d'appoggio.

Nei punti dove ci sono gli scambi, nell'eventualità di doverli togliere senza dover scollare parte del binario ad essi collegato, converrà fare come spiegato in precedenza evitando di incollare la loro basetta di traversine alla massicciata.

Costruzione del paesaggio

Abbiamo finora visto come formare la struttura del plastico e la posa del binario. A questo punto il plastico deve poter funzionare e quindi tutti i collegamenti elettrici degli scambi, dei segnali ed accessori elettrocomandati devono essere fatti per evitare di dover lavorare poi a plastico finito con minore agio e maggiori difficoltà.

Tutti i cavetti elettrici devono essere occultati per evidenti ragioni di estetica e quindi è bene farli correre lungo il telaio del plastico in luogo facilmente accessibile dal di sotto ed in modo da non interferire con la successiva costruzione del paesaggio.

Si dovrà quindi predisporre in un angolo

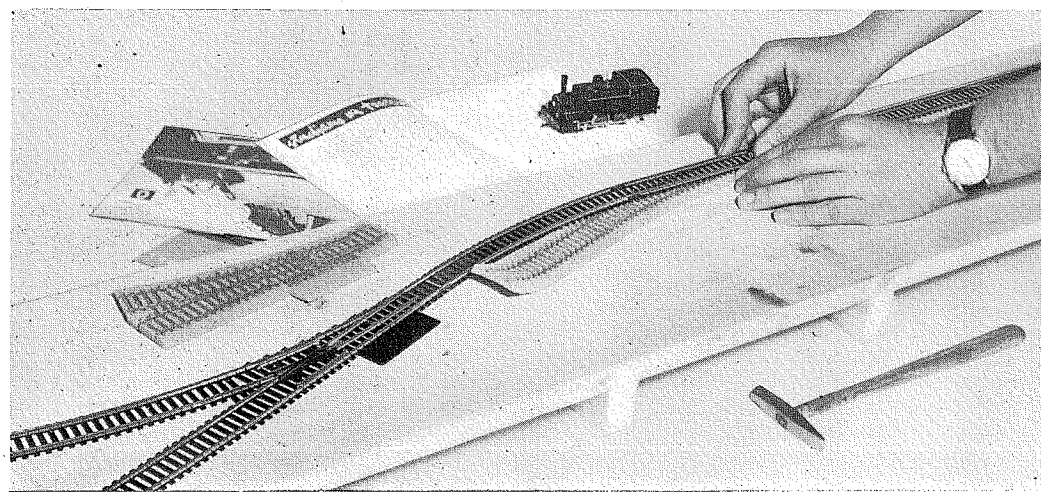


Fig. 6 - La massicciata Rivarossi 3901 di spugna plastica va inserita sotto il binario, dopo che l'intero circuito di binari è stato disteso sul plastico.

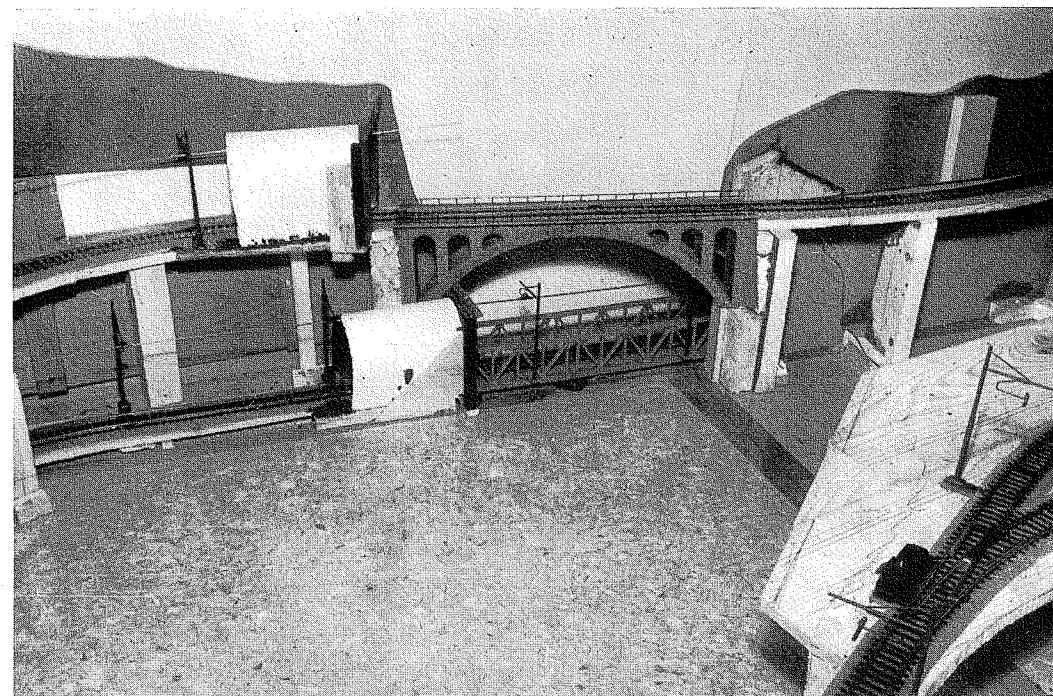


Fig. 7 - Particolare di un plastico in costruzione in cui è stata usata la massicciata 3901. Si notino i portali di galleria già installati con il cartoncino per mascherare le strutture interne della montagna.

lo del plastico lo spazio necessario per l'installazione del quadretto di comando sul quale dovranno essere disposte tutte le scatolette di comando, e interruttori per l'azionamento degli scambi e dei segnali. A fianco dello stesso andrà disposto il trasformatore (od i trasformatori) per l'alimentazione di linea e delle apparecchiature elettriche in genere.

Sarà poi opportuno numerare gli scambi ed i segnali riportando gli stessi numeri sulle scatolette di comando relative, ai fini di facilitare l'operazione di comando del plastico. Sarà molta buona norma d'installare unitamente al trasformatore lo strumento 4904 che comportando un volmetro ed un amperometro, facilita il controllo del regolare funzionamento dei treni.

Un'altra cosa da tener presente è il sezionamento elettrico di determinati tratti di binario in corrispondenza delle stazioni. Se vogliamo che un treno od una locomotiva soste in un binario morto o di raddoppio, mentre un altro treno sta circolando, è necessario togliere la corrente in quel determinato tratto, lasciandola nel rimanente

tracciato. Per farlo, bisogna isolare opportunamente una delle due rotaie del binario con apposite sezioni d'isolamento che hanno una congiunzione in materiale isolante. Se si tratta di binario morto, è sufficiente una sola sezionatura; se invece si tratta di binario di raddoppio, è necessario interrompere la continuità elettrica della rotaia in due punti, alle estremità del tratto che si vuole isolare.

Questa rotaia dovrà quindi essere alimentata attraverso un cavetto ed un interruttore collegato alla sorgente di alimentazione, oppure attraverso una scatola di comando 4202 e relativo segnale a due luci rosso verde 5002. Quando la luce rossa è accesa, non ci sarà corrente nella rotaia sezionata e di conseguenza una locomotiva potrà sostare mentre lungo il percorso un treno circola.

Un accurato collaudo di tutto l'impianto è necessario dopo questa fase di costruzione per evitare la laboriosa messa a punto quando la costruzione sarà ultimata e quindi meno facilmente accessibile.

(Continua)

La prima locomotiva europea per treni veloci a tre assi accoppiati, medaglia d'oro alla Esposizione di Torino del 1884

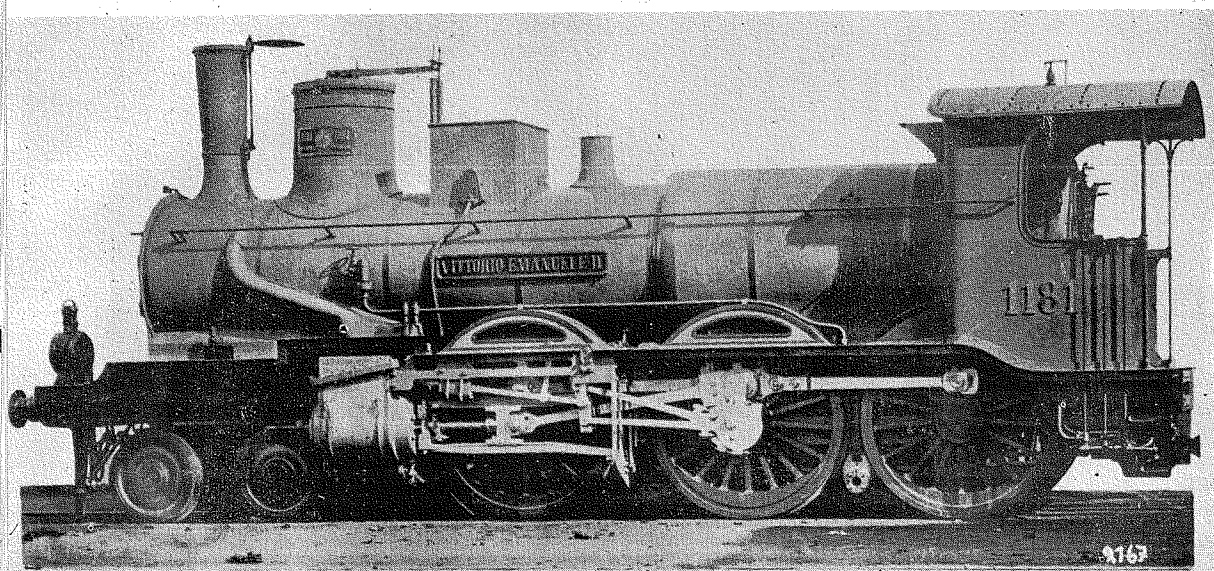
E' stato già accennato, nella storia della Locomotiva a vapore in Italia, a quella che viene unanimemente considerata la prima locomotiva a vapore europea per treni veloci aventi tre assi accoppiati e cioè alla «Vittorio Emanuele II^o» (1181 S.F.A.I. - 3001 R.M. - 6501 F.S.), e che fu costruita nel 1884 presso le Officine Nuove di Torino, ma solo dovendo trattare più diffusamente, nell'«Album delle Locomotive», il gruppo 650 mi fu possibile il rendermi conto delle ragioni che avevano indotto l'Ing. Frescot, Capo dell'Ufficio d'Arte di Torino delle Strade Ferrate Alta Italia, al gran salto, nelle locomotive veloci per treni viaggiatori, dai due ai tre assi accoppiati.

E' stato per altro solo il caso che, permettendomi, poco tempo fa, di mettere le mani su di una intera annata, quella del

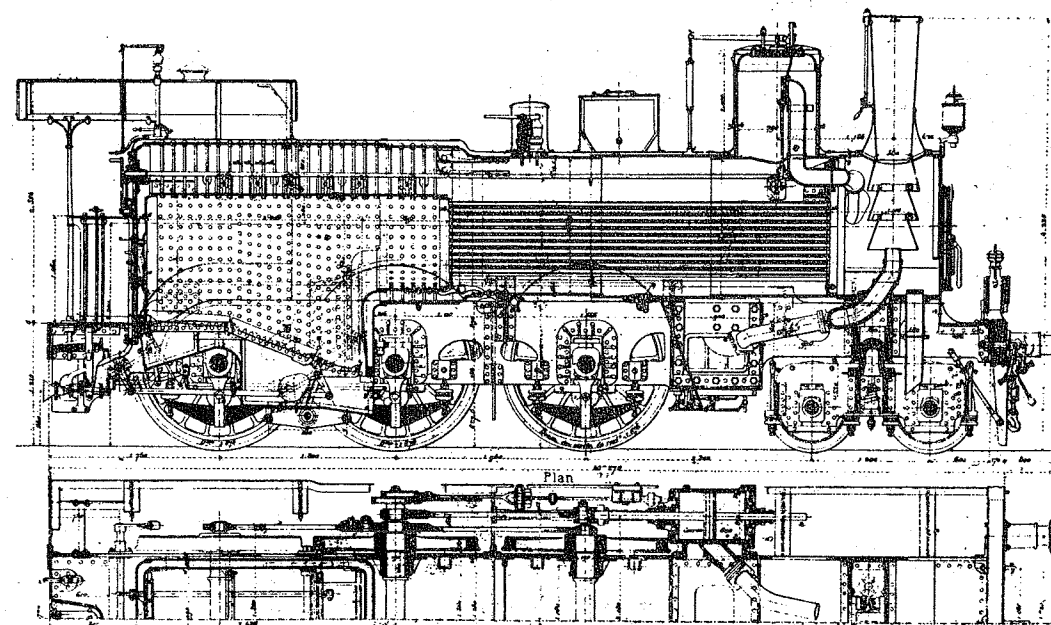
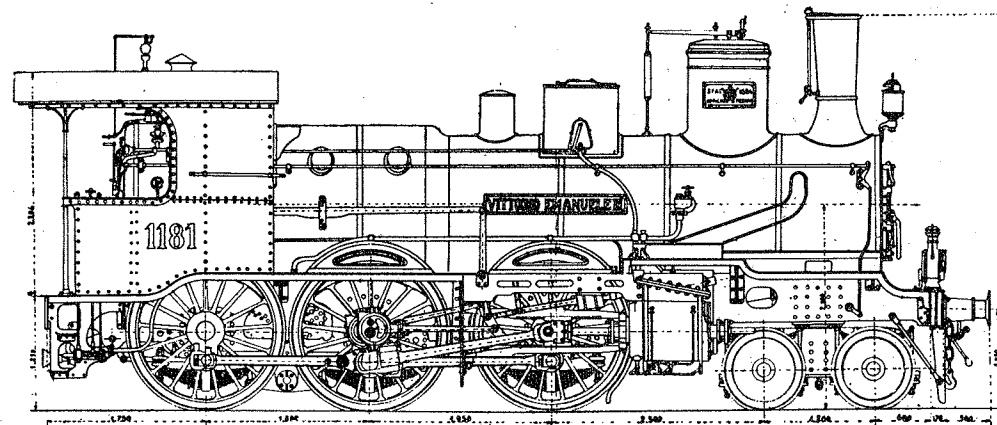
1911, del «Die Lokomotive» di Vienna, mi ha offerto il destro per raggiuagliarmi con maggiore esattezza sulla «Vittorio Emanuele II^o», cioè su di una locomotiva veramente di avanguardia dati i tempi e che fece meritare, alle Officine Nuove di Torino, il diploma e la medaglia d'oro che si trovano, ora, al Museo delle Ferrovie di Roma.

Eccovi la sostanza dell'articolo del «Die Lokomotive» di Vienna, dal quale ho fatto riprodurre, per voi, la tavola relativa alla «Vittorio Emanuele II^o» e che vedete a corredo di questi brevi note.

«Nel descrivere al n° 97 della Rivista la prima locomotiva italiana del tipo «Pacific» (690), noi abbiamo detto che alle Ferrovie Italiane compete sicuramente la priorità, fra tutte le Ferrovie Europee, nella



La «Vittorio Emanuele II^o», locomotiva a 3 assi accoppiati e carrello anteriore (2-3-0) a vapore saturo e semplice espansione a 2 cilindri esterni. Gruppo 650 F.S. (già 3001-3055 R.M.).



Vista e sezione longitudinale della «Vittorio Emanuele II^o». La camera di combustione è quel prolungamento del focolaio che si addentra nel corpo cilindrico della caldaia.

introduzione in servizio di locomotive a tre assi accoppiati e carrello anteriore a due assi ed a tender separato.

La «Vittorio Emanuele II^o», che fu il primo esemplare di quello che divenne poi il gruppo 650 F.S. è la prima locomotiva europea a grande velocità del tipo 2-3-0. Essa fu costruita, negli anni 1883-1884, presso le Officine Nuove di Torino delle Strade Ferrate Alta Italia, secondo i piani dell'Ing. Frescot, Capo dell'Ufficio d'Arte

di quelle Ferrovie, ed esposta all'Esposizione di Torino del 1884 si fece subito apprezzare per le sue qualità tanto che essa presta, ancora oggi a 27 anni di distanza un lodevole servizio.

Della descrizione che di questa macchina ha fatto il suo progettista, l'Ing. Frescot, per il numero di agosto 1884 della Rivista ferroviaria «La Revue Générale des Chemins de Fer» edita a Parigi, noi ne traiamo i punti più salienti, i quali presentano tut-

torà (1911) un particolare interesse.

La vecchia linea dei Giovi che, costruita intorno al 1850, (*) possiede pendenze del 30/35 per mille, costituiva (fino al 1884, Nota del Redattore) il solo collegamento tra il più gran porto italiano e la pianura padana ed in definitiva, quindi, la restante Europa era collegata al suddetto porto in forte salita. Per scaricare questa linea, di esercizio piuttosto difficile, ne è stata costruita un'altra (la attuale succursale) a pendenze molto più miti del 12/16 per mille (anche se con galleria di valico più lunga: N.d.R.).

Ma nonostante questo, occorre pur sempre, cambiare due volte di macchina nel tratto lungo 75 Km. intercorrente tra Genova ed Alessandria e, per giunta, il traino dei convogli è effettuato, nel tratto di montagna, con locomotiva a quattro assi accoppiati, sussidiate, per evitare il dimezzamento dei treni, da una di spinta.

La «Vittorio Emanuele», invece, può rimorchiare da sola sul 16 per mille ed alla velocità di 40/45 Km/ora un treno di 120/130 tonnellate, mentre la sua velocità sale a 60 Km/ora nei tratti orizzontali della linea.

La «Vittorio Emanuele» può rimorchiare, inoltre, anche un considerevole peso di treno alla massima velocità, per essa adatta, di 80 Km/ora.

E' stato possibile corrispondere ad un programma così severo di esercizio solo munendo la «Vittorio Emanuele II^o» di tre assi accoppiati provvisti di ruote del diametro abbastanza grande di 1675 mm., ed assicurando ad essa una buona iscrizione in curva mediante la adozione di un carrello di guida a due assi, provvisto di traversa oscillante. (Vedere, per la traversa oscillante, l'«Album delle locomotive» del N. 36 di «HO»).

Ma, evidentemente, questo non sarebbe bastato se la locomotiva non fosse stata munita di una caldaia con grande produzione di vapore. E questo è stato ottenuto in contrasto con la pratica europea, ma in aderenza a quella americana, allungando il focolaio mediante una camera di combustione, ed accorciando di altrettanto il fascio tubolare della caldaia.

Così facendo si sono ottenuti i seguenti vantaggi:

a) Un aumento della superficie di riscaldamento diretto (cioè di quella che, per essere in contatto con il calore sviluppato dalla combustione del carbone nel focolaio, interviene maggiormente nella produzione del vapore).

b) Una grande capacità di acqua e, quindi, una grande produzione di vapore. Nei tratti di montagna, pertanto, la locomotiva può sostenere il maggiore sforzo richiesto, senza cadere di pressione.

c) Una maggior attivazione delle fiamme per la migliore mescolanza dei gas della combustione con l'aria.

d) Una maggiore durata della piastra tubolare ed una migliore tenuta dei tubi ad essa attestati, a causa dell'allontanamento della piastra stessa dall'azione diretta delle fiamme levantisi dal focolaio.

L'articolo del «Die Lokomotive» non si dilunga poi molto sulla «Vittorio Emanuele II^o», locomotiva che fa veramente onore all'Ing. Frescot, che la progettò, ai Tecnici dell'Ufficio d'Arte di Torino delle Strade Ferrate Alta Italia, ed alle Officine Nuove, parimenti di Torino, che la costruirono.

Quanto però abbiamo detto sopra, basta, io penso, a caratterizzarla ed a farla ricordare nel tempo dai fermodellisti amici delle locomotive più di quanto non sia stato sinora.

Non posso, per altro, chiudere questa breve nota senza ripetere quel che, a proposito della camera di combustione, dissi parlando, nell'«Album delle locomotive» delle 656 che credevo fossero state le prime ad esserne munite.

E dovettero passare ben trentotto anni, dal 1884 al 1922, prima che i vantaggi della camera di combustione venissero riconosciuti mediante la applicazione che di essa fu fatta, in Italia, alla caldaia delle 746 prima e delle 691 poi, in Francia, alla caldaia di numerose locomotive trasformate o costruite ex novo secondo i concetti di quel grande Ingegnere che è lo Chapelon, ed in Germania, alla caldaia dei tipi più pesanti della Reichs-bahn prima, e più recenti della Bundesbahn nonché a numerosi tipi costruiti per altri paesi.

(Zeta-Zeta)

(*) Vedere in proposito al N. 26 di «HO» «Un po' di Storia del Mastodonte dei Giovi».

Veicoli ferroviari di cento anni or sono

Dalla pubblicazione Ufficiale «Torino 1911 - Esposizione Internazionale - Mostra delle Ferrovie dello Stato» sono state riprodotte le illustrazioni relative ai veicoli di tipo, già allora antico e che, attaccati alla «Chiabrera» ed al «Nembo» (vedi N. 27 di «HO»), costituivano il treno storico presentato in quella «Mostra», avendo per contrapposto il treno moderno trainato dalla superba 690-01 (vedi N. 31 di «HO»). Ecco qui di seguito:

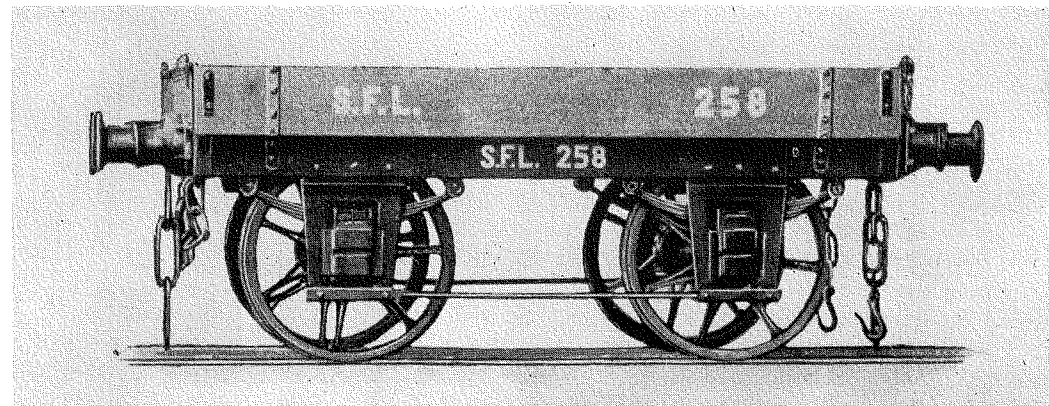


Fig. 1 Carro piatto a cassa interamente in legno costruito anteriormente al 1860 per le Ferrovie Livornesi.

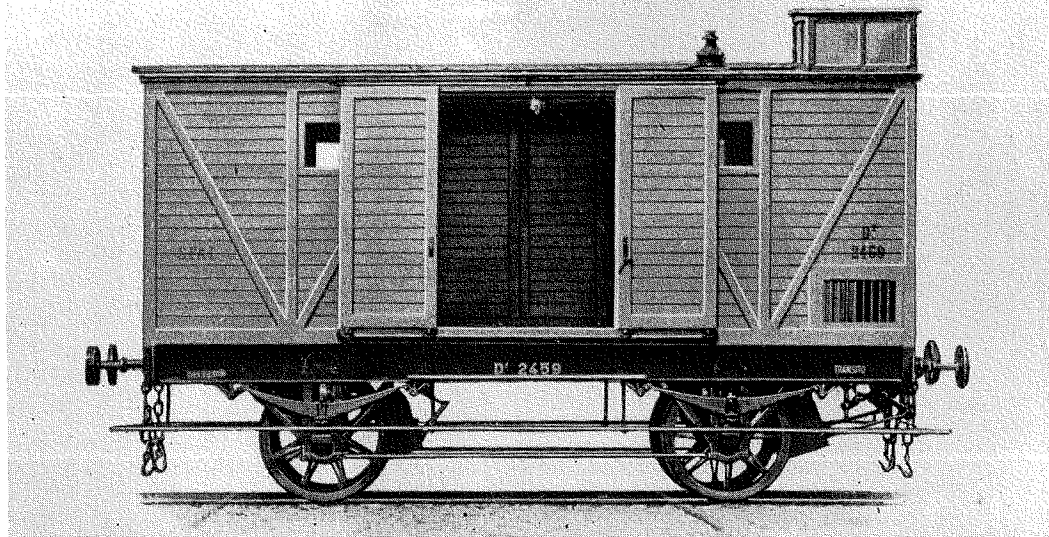
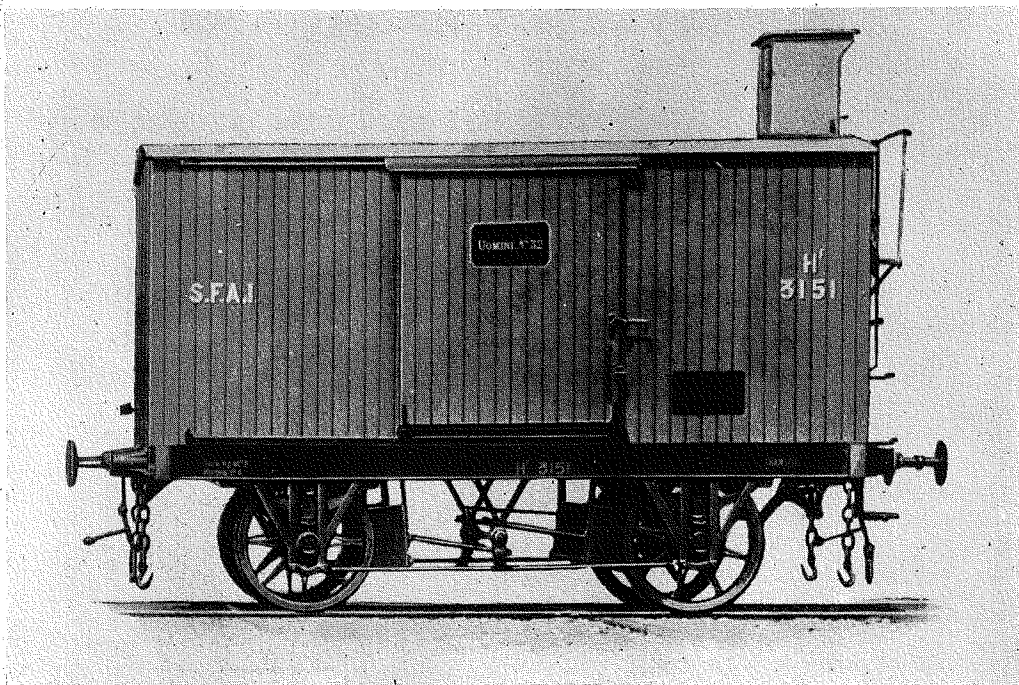
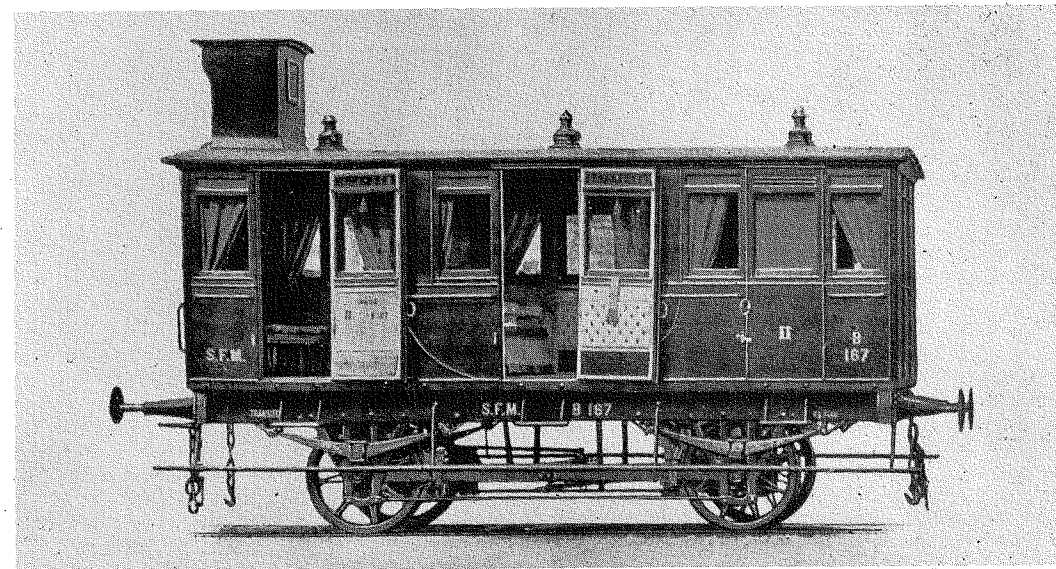
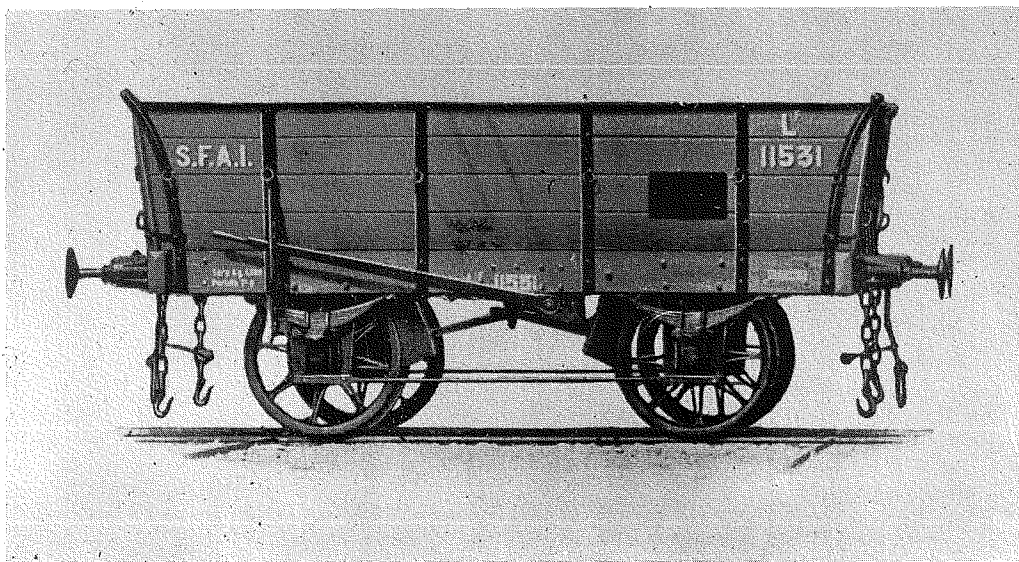


Fig. 2 Bagagliaio costruito da Delettrez (Parigi) nel 1855 e probabilmente trasformato a telaio in ferro dalle Strade Ferrate Alta Italia.



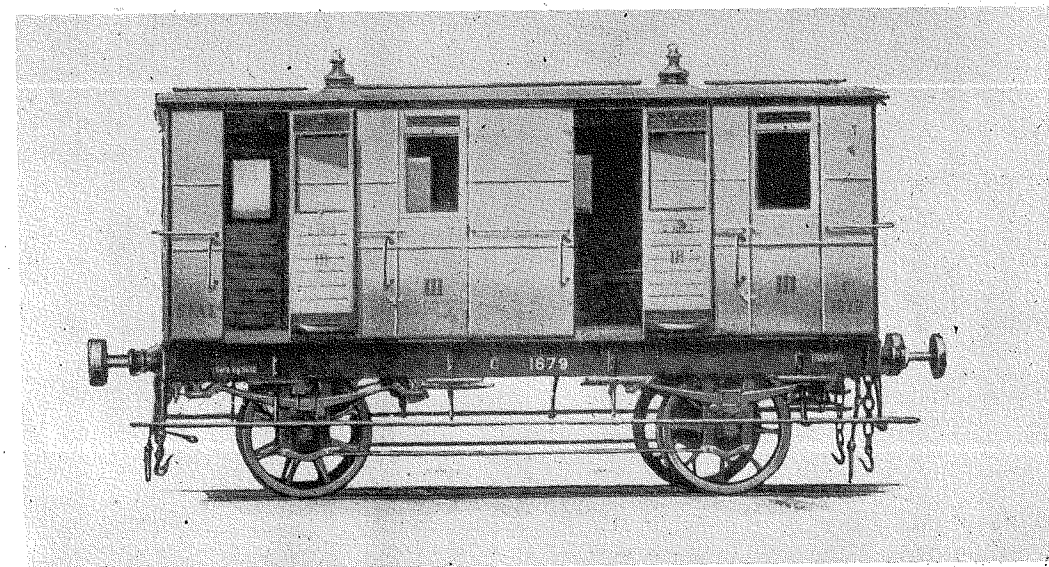
Sopra
Fig. 3 Carro merci coperto costruito nel 1855 da Mancardi a Torino e poi probabilmente trasformato a telaio metallico dalle Strade Ferrate Alta Italia.

Sotto
Fig. 4 Carro a sponde fisse alte costruito per le ferrovie del Lombardo Veneto dal Grondona di Milano nel 1857. Il Grondona era un famoso carrozziere di Milano, passato poi a costruire vetture ferroviarie quando la Ferrovia cominciò ad imporsi sui trasporti a trazione animale.



Sopra
Fig. 5 Vettura di 1a e 2a classe a cassa in legno, che, nella sua parte centrale (compartimenti di 1a classe), riproduce esattamente la forma dei vecchi landau a cavalli. Fu costruita a Milano nel 1866 da Miani e Grondona, prima trasformazione di quelle che poi dovevano diventare le Officine Meccaniche di Milano (OM) già Miani Silvestri, Grondona, Comi e C. Ora le OM hanno ripreso interamente la primitiva tradizione anche di carrozzieri, specializzandosi in automotrici ferroviarie.

Sotto
Fig. 6 Carrozza di 3a classe a cassa in legno costruita da Frossard a Verona nel 1856 per le Ferrovie del Lombardo Veneto. Non poteva certo dirsi comoda con le sue dure panchette in legno e la illuminazione ad olio, che gocciolava talvolta fuori dalle primordiali lanterne, ma pur sempre un progresso, rispetto alle prime terze classi aperte a tutti i venti.

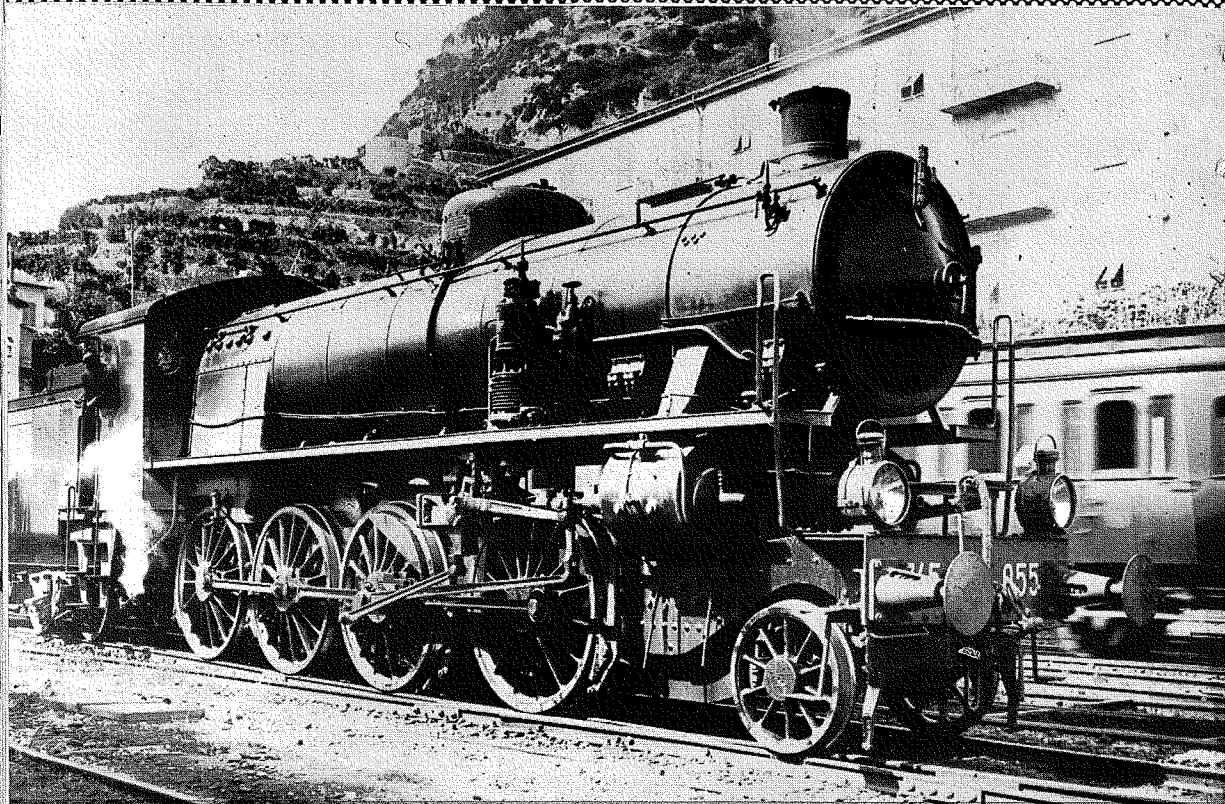


L'Album

DELLE LOCOMOTIVE



a cura di Zeta - Zeta



Locomotiva Gr. 745 - Ventimiglia Agosto 1928 (Foto Zeta-Zeta)

Locomotive a 4 assi accoppiati ed asse portante anteriore (1-4-0) a vapore surriscaldato e semplice espansione, a 2 cilindri esterni (Gruppo 744 F.S.) ed a 2 cilindri interni (Gruppo 745 F.S.)

Già ne «La Storia della locomotiva a vapore in Italia» è stato accennato (vedi pagina 14 del n. 34 di «HO») alle ragioni che hanno reso necessaria la costruzione delle locomotive che costituirono il gruppo 745. Si voleva, infatti, disporre per la linea calabrese tirrenica, linea difficile, tormentata e per di più munita di ponti in ferro a debole struttura, di locomotive di una potenza costante non inferiore a quella delle 685 e, quindi, dotate di una caldaia con produzione di vapore abbondante e, comunque, tale da permettere ai cilindri di sviluppare senza difficoltà la potenza massima costante di progetto della macchina, e di fare fronte a quei maggiori sforzi, che una buona locomotiva deve sapere affrontare, senza che la pressione in caldaia cada, nei percorsi in salita praticamente inevitabili, anche sulle linee migliori, in un paese tormentato come quello nostro. Caldaia vaporiera e meccanismo motore potente significano locomotiva pesante e poiché non si poteva eccedere nel carico degli assi motori a causa, soprattutto, della debolezza dei ponti in ferro, fu scelto un meccanismo motore a due cilindri invece che a quattro come nelle 685, e come rodiggio quello 1-4-0. Munita di quattro assi motori, il peso aderente delle 745, cioè il peso che è determinante per il valore dello sforzo motore esercitabile dalla locomotiva, risultò essere, e senza superare il carico massimo per asse ammesso dalle condizioni dei ponti, di 57,4 tonnellate, superiore, quindi, di tonnellate 10,6 a quello delle 685 e superiore anche di 1 tonnellata a quello della nostra ottima macchina da merci, la 740. Le 745 tiravano, quindi, bene: 620 tonnellate in piano a 55 Km/ora, che è la velocità cui corrisponde la potenza normale, in HP effettivi alle ruote motrici sviluppabile con continuità, di 1.250 HP.

La presenza dell'asse anteriore di guida formante carrello italiano con il primo degli assi accoppiati permi-

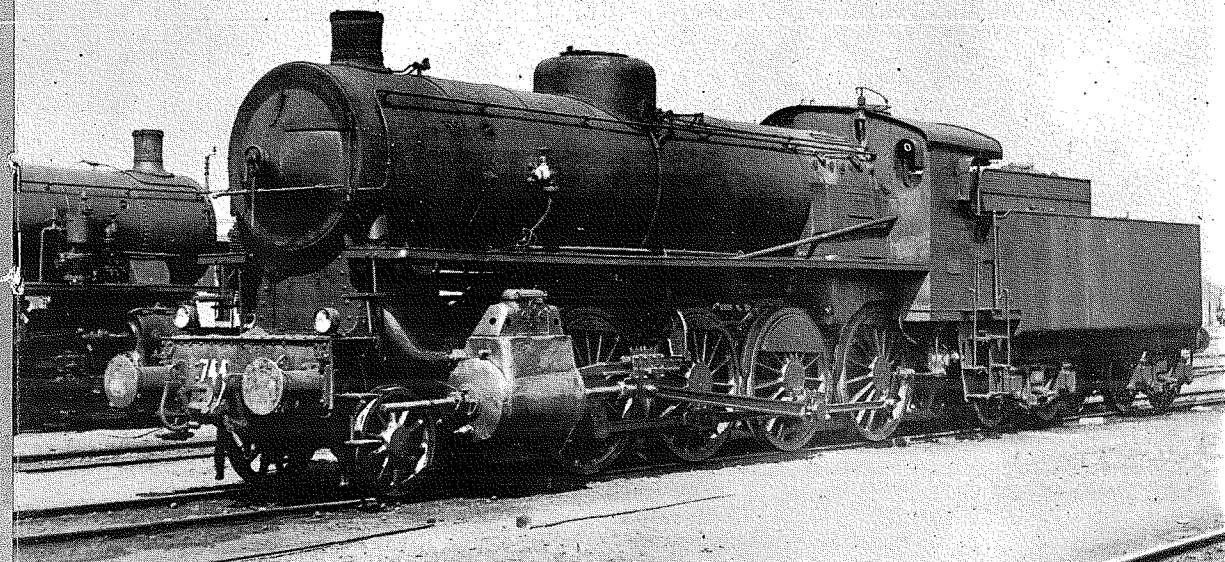
se di assegnare inizialmente alle 745, le cui ruote motrici hanno il diametro di 1.630 mm, una velocità massima di 75 Km/ora. Questa velocità, invero non molto grande, era per altro superiore a quella di 70 Km/ora e meno ammessa per la linea calabrese tirrenica, con la sola eccezione dei 26 Km. intercorrenti tra Paola ed Amantea nei quali la velocità massima ammessa era di 80 Km/ora!

L'adozione, inoltre, nelle 745 dei cilindri interni fu dovuta, oltreché alla ragione di tenere il più basso possibile il peso del gruppo cilindri e relativi distributori, anche al fatto che con tale disposizione di cilindri, comune del resto ai quattro precedenti gruppi 600, 625, 630, 640 e diffusissima in Inghilterra, le locomotive hanno una marcia più regolare che se fossero a cilindri esterni, cosa questa che, date le condizioni dei ponti, aveva anche essa la sua importanza. - L'adozione del meccanismo a cilindri interni e distributori esterni, rendendo impossibile di azionare la leva di avanzo del distributore dal testa a croce del relativo cilindro, obbligò a variare i cinematismi della distribuzione Walschaert mediante l'aggiunta di quella contromanovella e di quella bielletta supplementare che, così caratteristiche delle distribuzioni delle locomotive dei gruppi 600, 625, 630, 640, 745 rimpiazzano nella sua funzione la leva di avanzo anzidetta. A tale sistema fece anche ricorso il grande tecnico francese delle locomotive a vapore Ing. Chapelon allorché egli dovette risolvere il problema di comandare esternamente al telaio i distributori del gruppo cilindri intermedi della grossa 6 cilindri compound sperimentale dal rodiggio 1-6-0 costruita, su suo progetto, nel 1948 dalla S.N.C.F. La 745 che ha dovuto rispondere nella sua progettazione ad esigenze così contraddittorie, può dirsi una macchina ottimamente riuscita ed essa, come pure le due 744: la Caprotti e la Walschaert, sono state giudicate molto favorevolmente nella letteratura tecnica straniera non usa a riconoscerne molto la alta capacità dell'Ufficio Studi Locomotive di Firenze. - Alle 12 prime 745, costruite nel 1913, fecero seguito, negli anni tra il 1919 ed il 1923, altre 58 praticamente uguali alle prime, la sola variante essendo costituita dal passaggio della leva di comando della distribuzione dalla destra alla sinistra rispetto al senso di marcia.

Naturalmente, poiché gli anni di guerra dal 1915 al 1918 non avevano certamente contribuito a migliorare le condizioni della linea calabrese tirrenica e dei relativi ponti, i tender delle 745 2a serie, pur essendo anche essi del tipo standard a carrelli, avevano, come quelli della 1a serie, la loro portata di acqua ridotta a 18 metri cubi in modo da non superare il carico massimo ammissibile di 14,5 tonnellate per asse.

Quando si trattò, nel 1926, di migliorare le condizioni nella trazione dei treni sulle linee della Sicilia che, quanto a tracciato, non eran certo in migliori condizioni della calabrese tirrenica ed anche più difficili se si

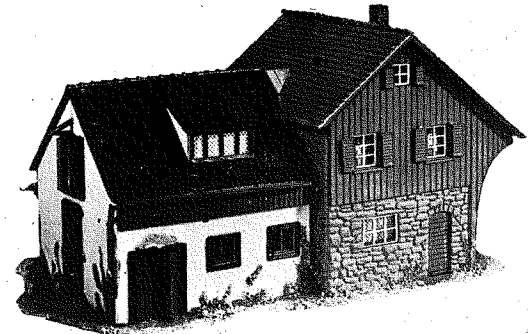
Locomotiva Gr. 744 Caprotti - Verona 1961 (Foto Grillo)



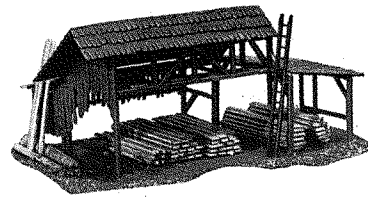


FALLER

Accessori per plastici ferroviari «HO»

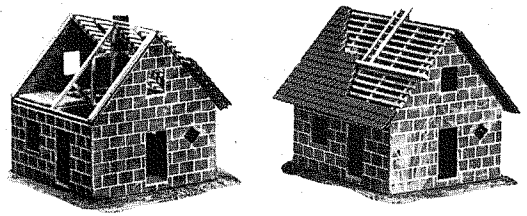


B 275/F Cascina con stalla
Scatola di montaggio
cm. 17 x 12 x 8,5 L. 1.200

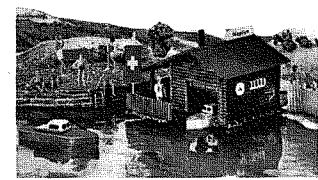


B 288/F Deposito legname
Scatola di montaggio
cm. 13 x 9,9 x 5,5 L. 750

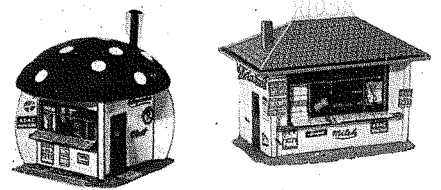
B 246/F Due villette in costruzione
Scatola di montaggio
cm. 7,5 x 7,1 x 6,5 L. 890



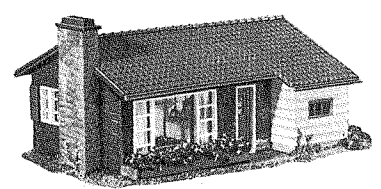
B 290/F Capanna di caccia con paesaggio
Scatola di montaggio
cm. 5 x 4 x 10 e 4 x 3 x 3 L. 480



B 284/F Darsena con una imbarcazione
Scatola di montaggio
cm. 9 x 7 x 5 L. 620

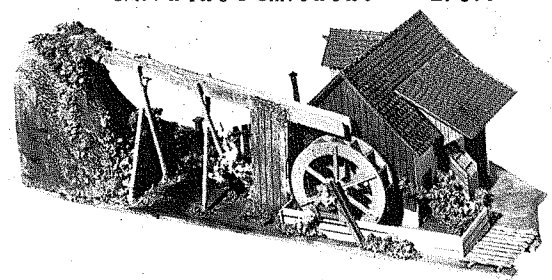
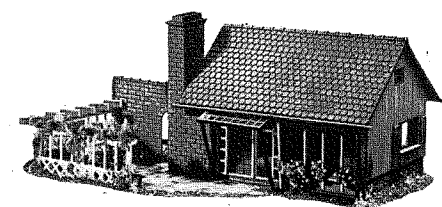


B 135/F Due chioschi - Scatola di montaggio
cm. 7 x 4 x 5 e cm. 5 x 5 x 6 L. 690



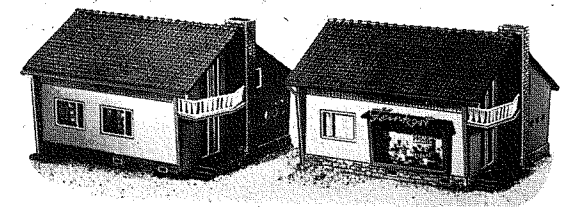
B 266/F Casa in pietra
Scatola di montaggio
cm. 12,6 x 8,5 x 6,2 L. 620

264a/F Villetta - Montata L. 1.500
B 264a/F Scatola di montaggio della villetta L. 620



B 225/F Mulino ad acqua funzionante
con pompa 12-16 V
Scatola di montaggio L. 2.700

I modelli illustrati su queste pagine sono tutti forniti in scatola di montaggio. Per la loro costruzione, che è assai facile e divertente, bisogna usare solamente il collante «505/zz» (46301).

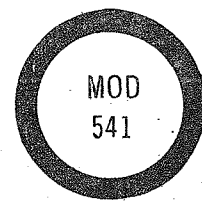
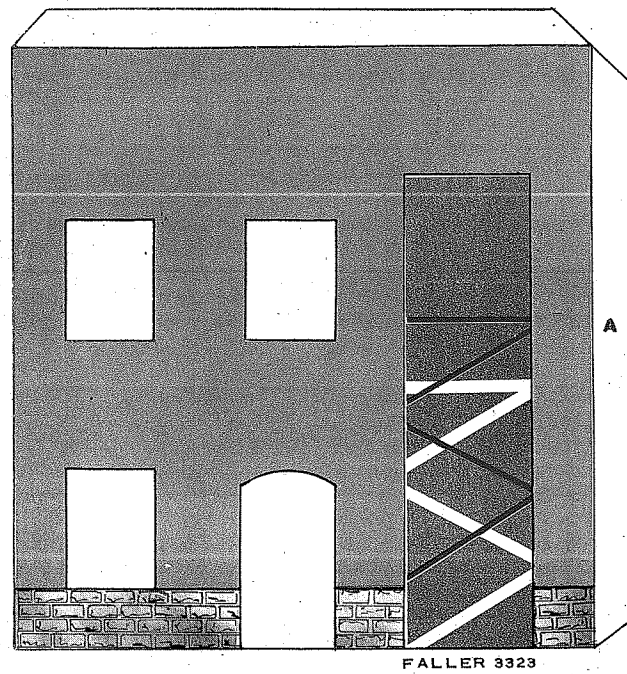
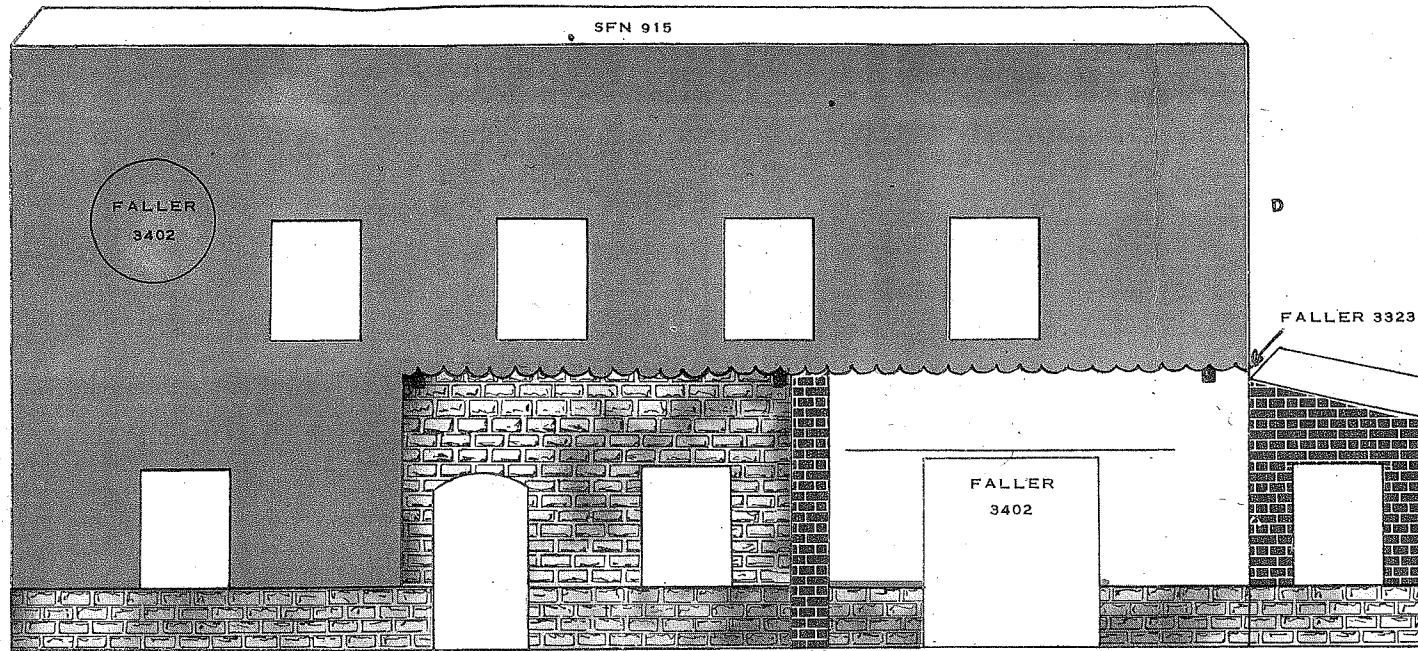


B 208/F Casa moderna
Scatola di montaggio
cm. 16 x 9 x 3 L. 890

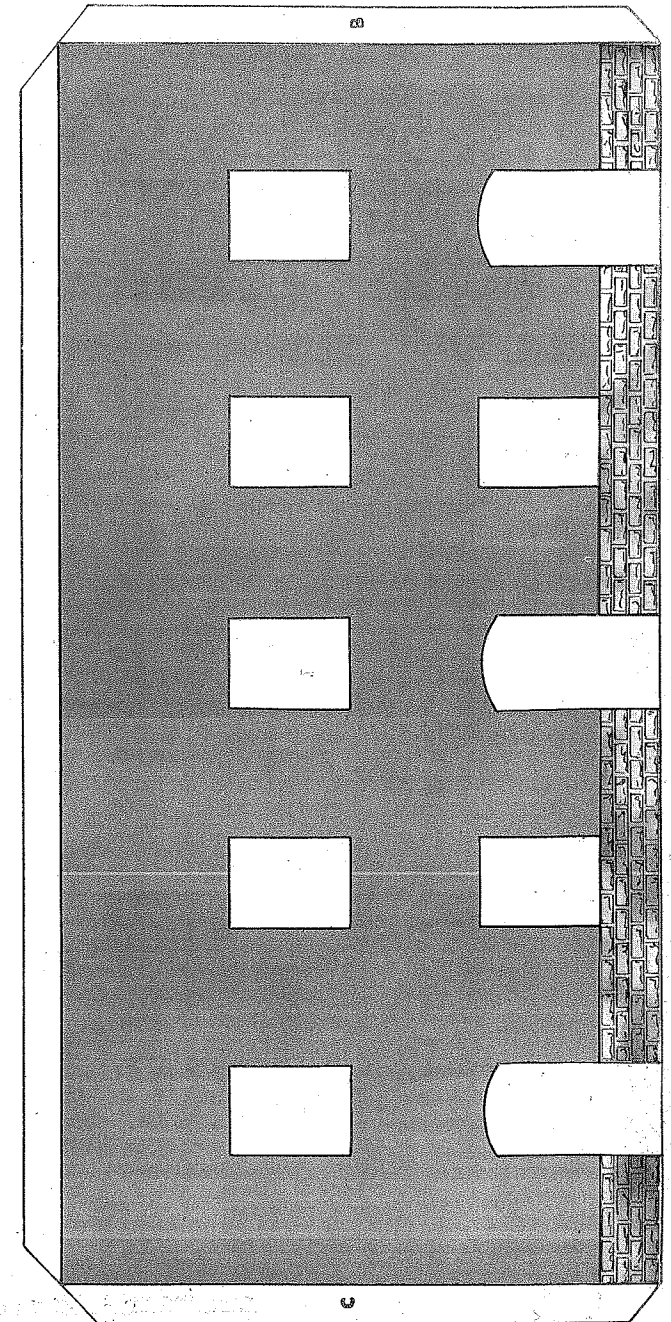
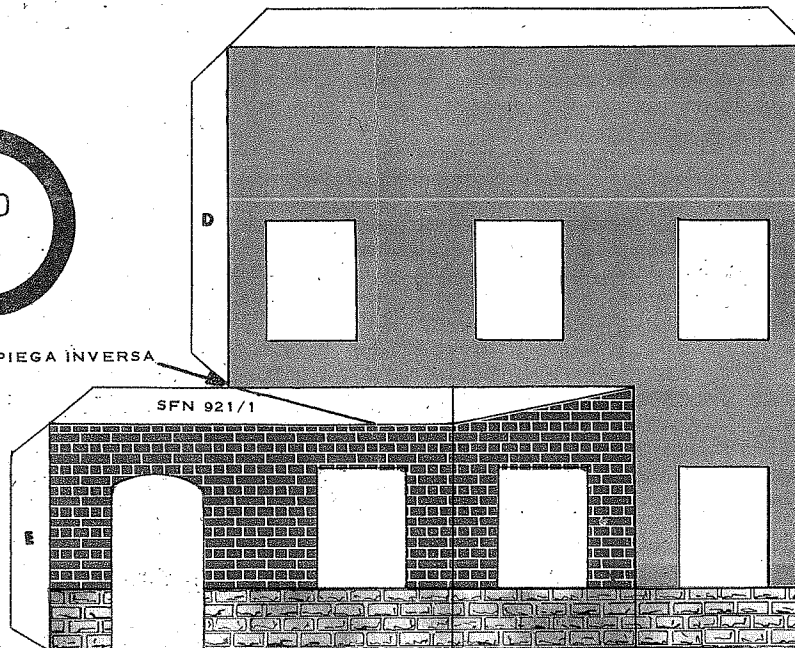
I prezzi indicati s'intendono al pubblico in Italia

In vendita nei migliori negozi del ramo

GRANDE CASEGGIATO - Vedere a pagina 30 di questa rivista la descrizione per il montaggio di questo fabbricato.



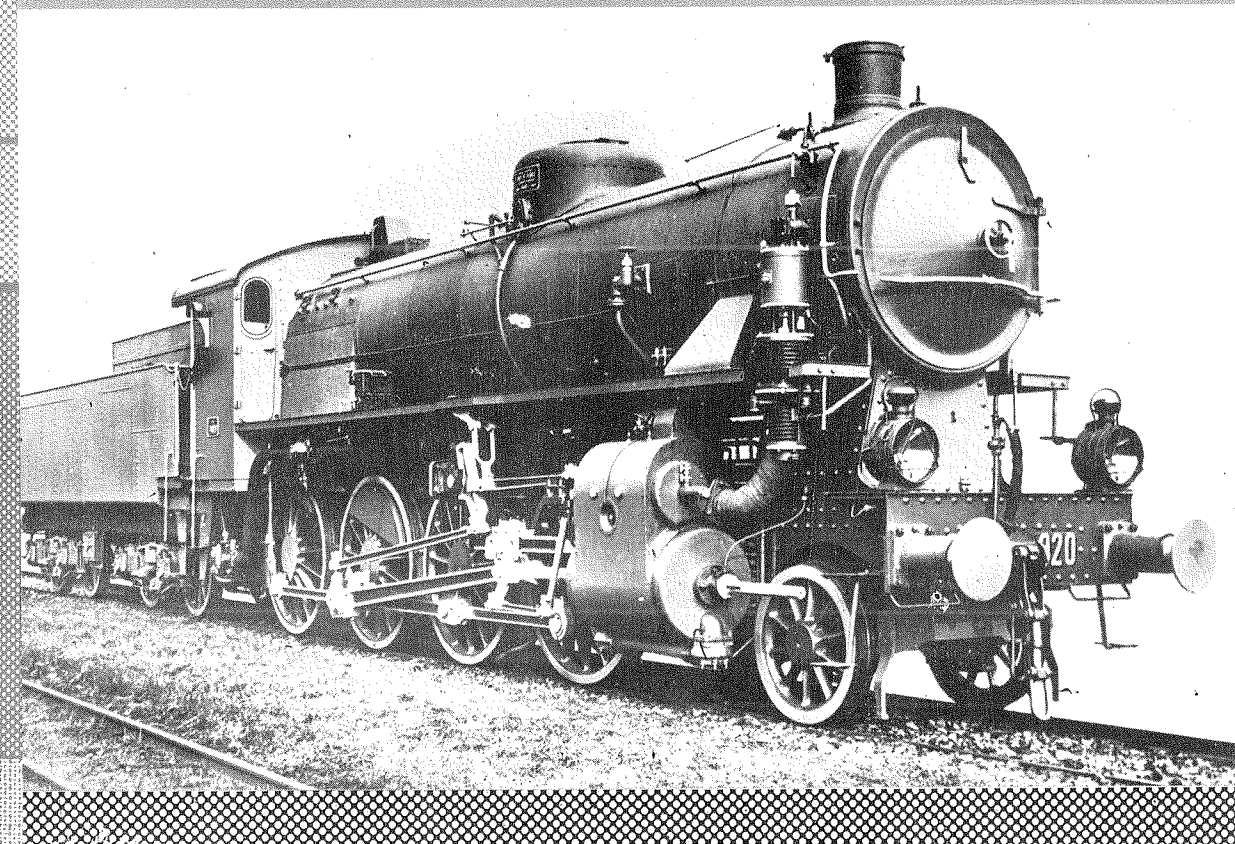
PIEGA INVERSA





considerano la traversata dei Peloritani tra Messina e Palermo e quella delle Madonie tra Catania e Palermo, non restò che seguire la stessa strada che aveva portato alle 745, ma con le migliori suggerite dalla esperienza oppure rese possibili dai miglioramenti apportati all'armamento della via ed ai ponti in ferro. Si conservarono, quindi, lo stesso rodiggio delle 745, l'1-4-0, lo stesso diametro delle ruote, la stessa caldaia, ma si abolirono i cilindri interni adottando, in loro vece, quelli esterni. Si evitò così l'asse motore a gomito, pezzo sempre costruttivamente delicato e tanto più in quanto la potenza di 1.250 HP da trasmettere attraverso di esso è abbastanza elevata ed inoltre la parte anteriore del telaio della locomotiva risultò più robusta perchè si poté fare a meno di ridurre i longheroni in altezza al fine di permettere il collegamento distributore esterno - cilindro interno. - L'adozione dei cilindri esterni comportò un certo rimaneggiamento nella distribuzione degli assi motori ed un aumento di peso sia delle 744 Caprotti che delle 744 Walschaert rispetto alle 745. Il peso in servizio, infatti, e quello aderente delle 744 sono rispettivamente 71,8 tonellate e 59,4 per le Walschaert e 70,2 tonellate e 58,4 tonellate per le Caprotti. Gli analoghi pesi delle 745 sono invece 68,5 tonellate e 57,4 tonellate. Le 744, pertanto, in virtù del loro maggior peso aderente posseggono una migliore facilità di spunto e, per di più, pur essendo considerata uguale a quella delle 745 la loro potenza normale alle ruote motrici sviluppabile con continuità a 55 Km/ora, hanno, in alcuni casi, prestazioni di traino leggermente maggiori di quelle delle 745. Le 744, le quali costituiscono l'ultimo gruppo a vapore costruito dalle Ferrovie, sono munite di tutti i miglioramenti che risultò possibile introdurre in esse al tempo della loro fabbricazione e, tra i quali, un sistema particolarmente accurato di lubrificazione centralizzata e l'adozione, in ogni macchina, di un iniettore utilizzante, per l'alimentazione in acqua della caldaia, vapore di scarico dei cilindri in luogo di vapore fresco prelevato dalla caldaia stessa. Si ottiene così, con l'adozione dell'iniettore a vapore di scarico, un certo miglioramento nel rendimento della macchina ed in conseguenza un modesto risparmio nel consumo di combustibile. - Il gruppo 744 comprende in tutto cinquanta locomotive delle quali 25, munite di distribuzione Walschaert, che sono numerate dalla 001 alla 035, e 25, munite di distribuzione Caprotti e già classificate come gruppo 743, che sono attualmente, alla loro volta, numerate dalla 101 alla 125. La velocità massima ammessa, fin dal principio, per le 744 è di 80 Km/ora. Buona parte delle 744 presta tuttora servizio su linee generalmente molto acclivi.

Locomotiva Gr. 744 Walschaert (Foto Breda)



COSTRUZIONI in CARTONCINO

COOPERATIVA AGRICOLA

Presentiamo ai nostri lettori la descrizione per la realizzazione pratica della tavola di costruzione, inserita sulla Rivista n. 47 del mese di dicembre.

Trattasi di un casamento di campagna affiancato da uno analogo; il tutto unito a formare un corpo unico di casa a forma di elle e, precisamente, una «Cooperativa Agricola».

Anzitutto vogliamo ricordare gli utensili ed i materiali indispensabili: una forcice, un temperino affilato, una riga con bordo metallico, una squadra da disegno, un barattolo di colla 501/F o 502/F, collante Rivarossi «rrr» 46301, del cartoncino Bristol, dei listelli a sezione quadra di legno di balsa.

Incollate la nostra tavola di costruzione, sul cartone Bristol, avendo cura, poi, di farla asciugare per bene, mettendola sotto un peso uniforme.

Una volta asciutta la colla, si può incominciare a ritagliare accuratamente i vari pezzi della tavola di costruzione.

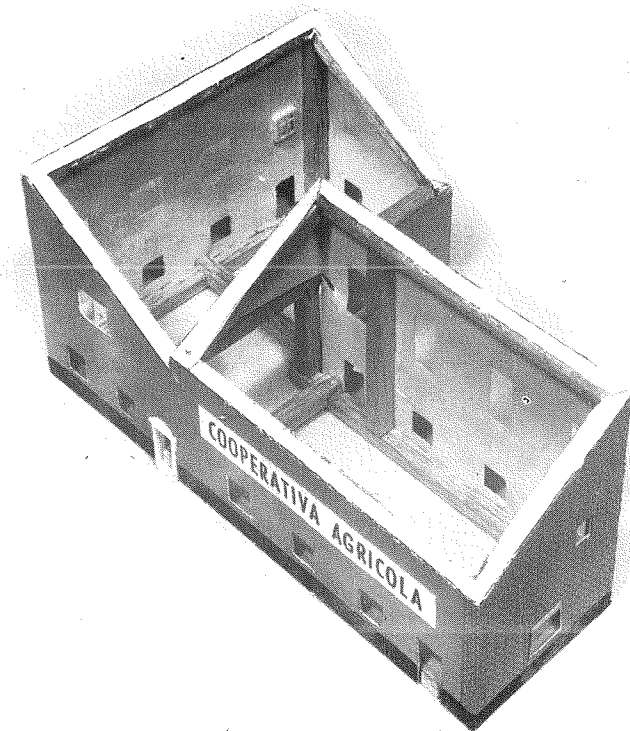
Ora dovete procedere alla piegatura delle linguette di giuntura dei vari lati. Per ottenere delle pieghe perfette sarà indispensabile incidere con la lama del temperino, guidata dalla riga, i tratti da piegare, incidendo sul lato interno del cartoncino quei tratti che dovranno essere piegati normalmente mentre i tratti che hanno la piega inversa

dovranno essere incisi sulla faccia esterna del cartoncino.

Per tutte le pieghe, vogliamo rammentare, vale la regola della piega indietro guardando la tavola di costruzione, «piega dritta»; le pieghe contrarie, sono invece indicate con «piega inversa».

Per il montaggio si seguano le lettere stampate sulle linguette di giuntura.

Pertanto la linguetta «A» verrà incollata, sul retro del lato corrispondente indicato con «A»; la linguetta «B» dietro al lato corrispondente indicato sulla tavola con la lettera «B» e così via di seguito per tutte



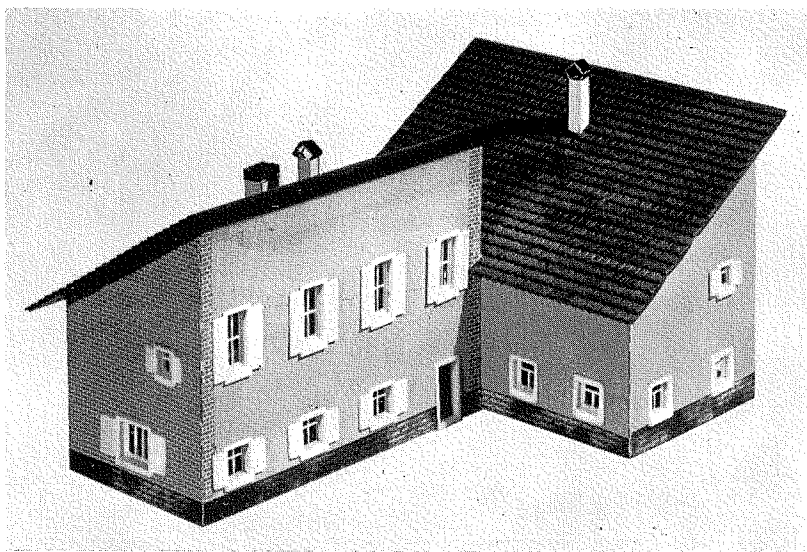
le altre linguette ed i corrispondenti lati.

Il quadratino indicato con la lettera «D» serve da fissaggio del sottotetto con il muro di facciata e va incollato nel settore indicato con la lettera «D».

Le linguette di sostegno del tetto segnate con «X» vanno incollate (una volta piegate) nel punto «X».

La doppia linguetta «Y», disegnata al centro della tavola, serve per metà come sottotetto, mentre l'altra metà andrà incollata sul retro di un muro che per ragioni di ritaglio è rimasto privo di linguetta ed è naturalmente indicato con la lettera «Y».

Al centro della tavola si trova disegnato anche il camino sopra cui si deve montare il relativo pezzo che serve per chiudere il buco appositamente praticato sul tetto; l'altro buco del tetto lo si utilizzerà per un camino più piccolo (legno quadro mm. 5x5) così si avranno un tetto con



due camini e un tetto con un camino.

Per i tetti potete usare la busta Faller 3317, mentre per le finestre e le porte potete usare la busta Faller 3401.

La costruzione dovrà essere rinforzata nell'interno, incollando dei listelli di legno di balsa.

Prima di incollare il tetto, sarà bene rinforzare gli spigoli del fabbricato ed i bordi con dei listelli, ritagliandoli in lunghezza adeguata ed incollandoli sempre all'interno della costruzione.

La squadra da disegno sarà utile per controllare che i muri siano ortogonali fra loro.

Rinforzate un lato per volta, lasciando asciugare la colla prima di rinforzare il lato successivo.

Volendo dare maggior stabilità e robustezza alla fattoria è consigliabile far appoggiare il fabbricato vero e proprio su una base di legno di balsa o legno com-



pensato da 5 mm. di spessore, nella forma dell'edificio costruito, da incollare all'interno della struttura dell'edificio stesso.

Per le aperture delle porte e finestre, che occorrerà ritagliare convenientemente come segnato sulla tavola, dovrete poi adoperare le porte e finestre, come sopra indicato, che si adattano perfettamente alle aperture segnate sulla tavola.

Le porte della costruzione si trovano al medesimo livello del terreno e sarà bene ri-

cavare nei listelli di rinforzo una leggera rientranza in corrispondenza dei vani per le porte stesse, onde poter inserire il serramento in plastica.

Abbiamo inserito in questa descrizione delle fotografie che mostrano la fattoria dapprima nella fase iniziale di costruzione, (con i particolari di realizzazione descritti in questo articolo) indi costruita completamente, per dar modo ai costruttori di avere utili chiarimenti visivi alla descrizione teorica.

GRANDE CASEGGIATO

La tavola di costruzione Mod. 541, inserita in questa rivista, permette il montaggio di un «Grande caseggiato», con facilità di esecuzione e con una riuscita pratica di indubbio effetto realistico.

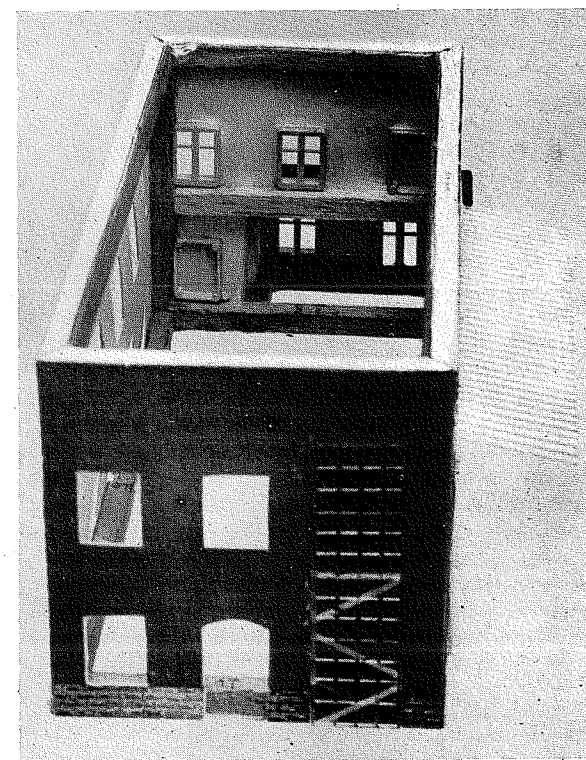
Non stiamo a ripetervi per esteso tutte le norme che dovrete seguire per la perfetta riuscita del fabbricato.

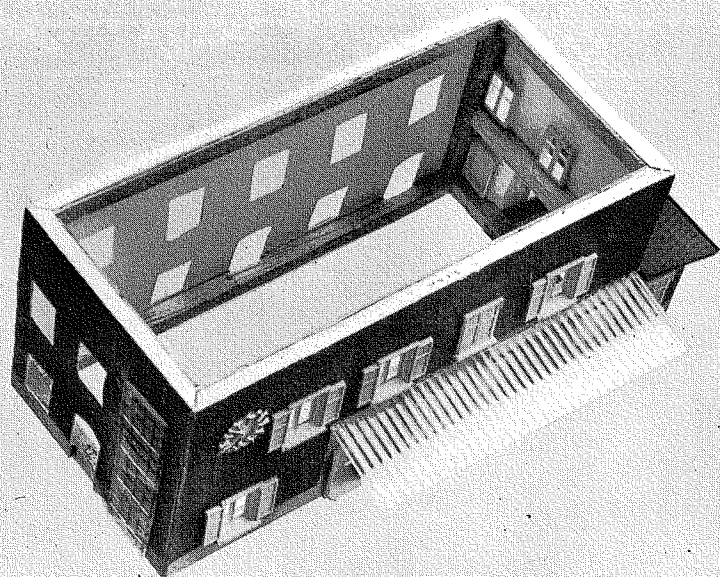
Abbiamo già dato una esauriente e completa spiegazione di tutte le buone regole che occorre tener presente per una perfetta riuscita di una costruzione in cartoncino, nell'articolo descrittivo del montaggio della tavola Mod. 540 (Rivista «HO» n. 47) pubblicato nella prima parte di questa stessa rubrica.

Pertanto, pregandovi di attenervi strettamente a quanto abbiamo scritto per esteso, circa la tavola Mod. 540, passiamo a descrivervi il materiale occorrente per realizzare il «Grande caseggiato».

Anzitutto incollate la tavola su di un foglio di cartoncino Bristol e quindi ritagliate, con cura, i vari pezzi del fabbricato quindi, con listelli di legno di balsa, potete procedere all'unione dei pezzi, attenendovi alle lettere indicate sulla tavola per quanto riguarda i lati che devono combaciare.

Per completare la costruzione dovrete adoperare: un orologio e un portone scorrevole contenuti nella busta Faller 3402; una tettoia trasparente, a quadri di vetro, lunga, contenuta nella busta Faller 3323. Questa tettoia va applicata lungo la linea ne-





ra in china, sovrastante il portone scorrevole, inserendo nei quadratini dei fiammiferi come sostegno.

Nella busta Faller 3323 è pure compresa la vetrata per la scala, che si applica direttamente sul disegno.

Le porte Rivarossi SFN 909 da applicare sono 6, mentre le finestre, sempre Rivarossi SFN 911-SFN 908 sono complessivamente 23.

★ I NOSTRI LETTORI ALL'OPERA ★

In concomitanza con il Congresso MOROP, tenutosi nello scorso mese di settembre a Villa Olmo (Como), ebbe a svolgersi anche la Mostra Internazionale dei modelli ferroviari, abbinata al Congresso stesso.

Tutti i modelli presentati alla Mostra ottennero un grande successo, riscuotendo la viva attenzione dei numerosissimi visitatori.

In modo particolare, si fecero ammirare quelli costruiti dal noto femodellista Capitano Direz. Macchine Edmondo Tiozzo di Genova.

Siamo lieti di poterli illustrare in questa rubrica, corredati da ampie didascalie che ne descrivono la costruzione.

Vogliamo ricordare che sul N° 28 di «HO Rivarossi» abbiamo pubblicata la fotografia del modello in scala «H0» della famosa piccola locomotiva tranviaria «Gamba de legn», pure costruita dal Sig. Tiozzo, che era anch'essa esposta alla Mostra di Villa Olmo.

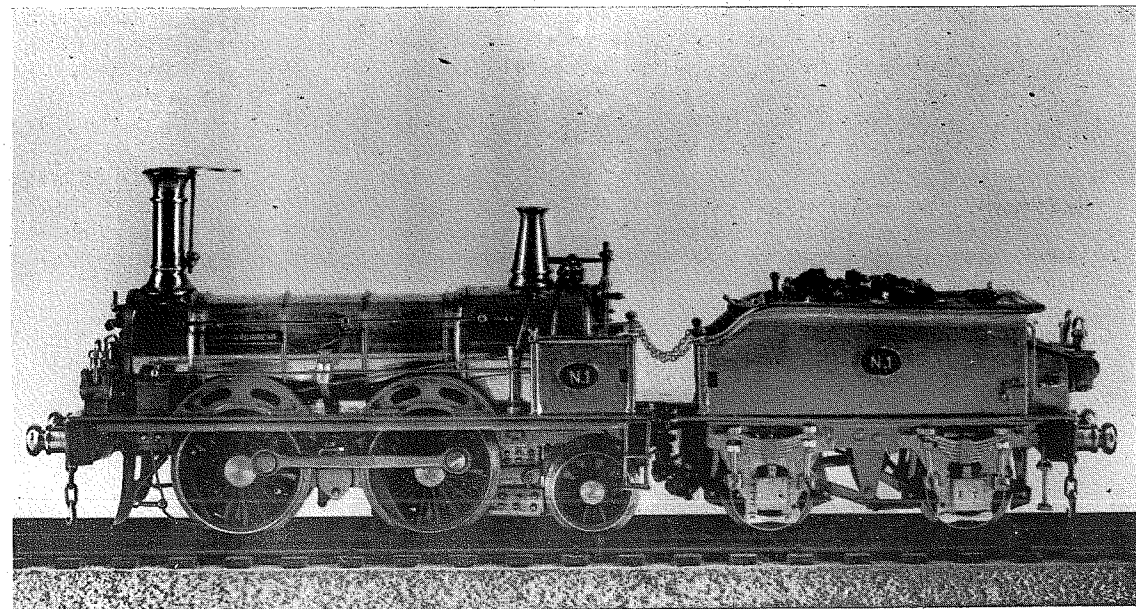
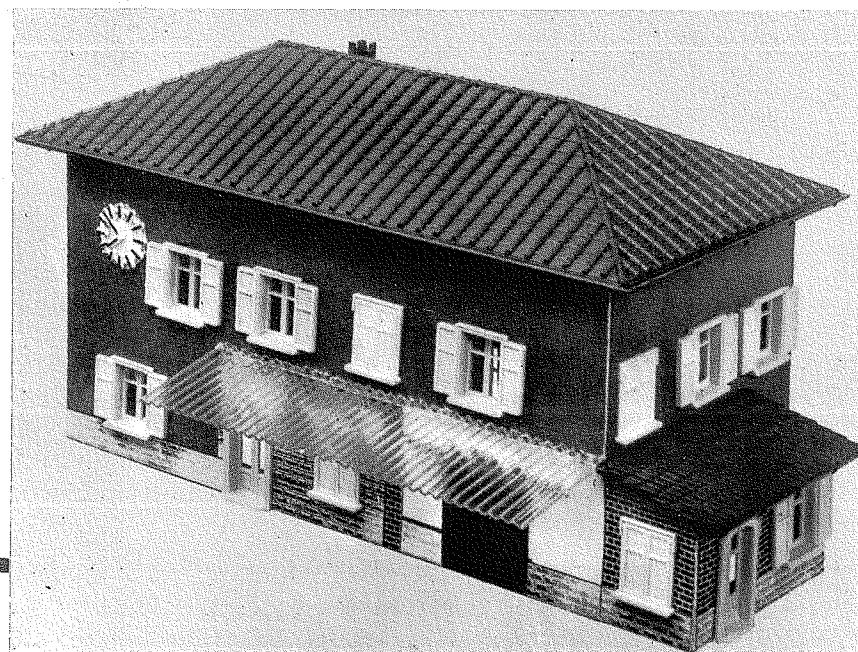
Ringraziamo il Sig. Tiozzo per averci cortesemente inviato una documentazione così completa ed interessante dei suoi bellissimi modelli.



Il tetto grande è contenuto nella busta SFN 915 ed il tetto piccolo nella busta SFN 921/1.

Le pieghe delle linguette sono tutte, rispetto alla decorazione, verso il retro, mentre le pieghe in avanti sono indicate con la scritta «piega inversa».

A tutti i nostri amici auguriamo buon lavoro e buon divertimento!

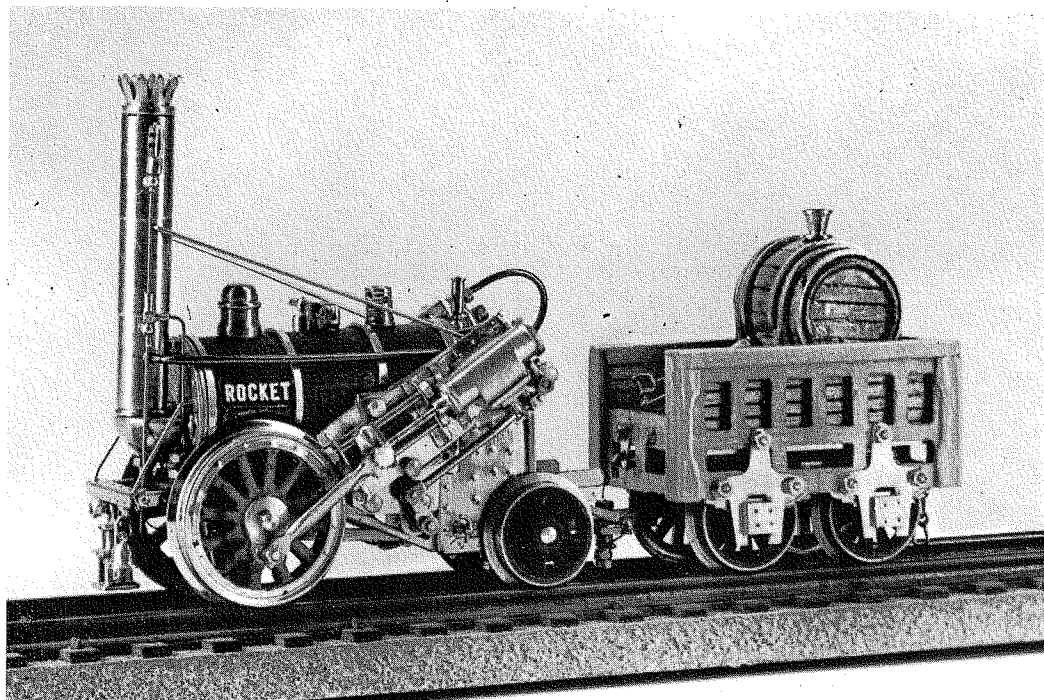


Locomotiva «Sampierdarena» (0-2-1)

Modello in scala «H0» della prima locomotiva costruita in Italia dagli stabilimenti «Ansaldo» di Genova-Sampierdarena nell'anno 1854-55. Fedele riproduzione rilevata da disegni originali dell'«Ansaldo».

Motore elettrico di trazione e ingranaggi con vite senza fine a bagno d'olio sistemati entro alla caldaia e invisibili dall'esterno. Frontale della caldaia con riprodotti tutti gli apparecchi di comando e di controllo, con leva del regolatore funzionante da interruttore del motore di trazione. Il tender è completo di accessori per il governo del forno con lampada portatile del macchinista funzionante. Freno a leva a mano pure funzionante sulle quattro ruote. Fanali anteriori a luce bianca e posteriore al tender a luce rossa.

Modello interamente costruito in metallo dorato e argentato, completamente smontabile, montato con viti da mm. 1 di Ø.



Locomotiva «Rocket» (il razzo) - (0-1-1)

Modello in scala «H0» della locomotiva di Giorgio Stephenson che nel 1829 vinse il concorso di Rainhill (Inghilterra). Fedele riproduzione rilevata da disegni originali avuti dal Museo di Arti e Scienze di Londra.

Motore elettrico di trazione e ruote motrici autocostruite. Frontale caldaia completo d'accessori, compresa la finta valvola di presa a vapore per i cilindri motori, che funziona da interruttore per il motore di trazione. La locomotiva è costruita tutta in metallo dorato e argentato con alcuni dettagli in oro puro. Fasciatura alla caldaia in materiale simulante legno, con cerchi metallici. Il tender, come l'originale, è costruito in legno compensato col caratteristico barile dell'acqua pure di legno a dogarelle e cerchi metallici; le garniture metalliche per le boccole degli assi, le balestre, il gancio e gli accessori per il governo del forno sono in metallo dorato e argentato. I fanali con illuminazione elettrica sono nella forma originale dell'epoca.

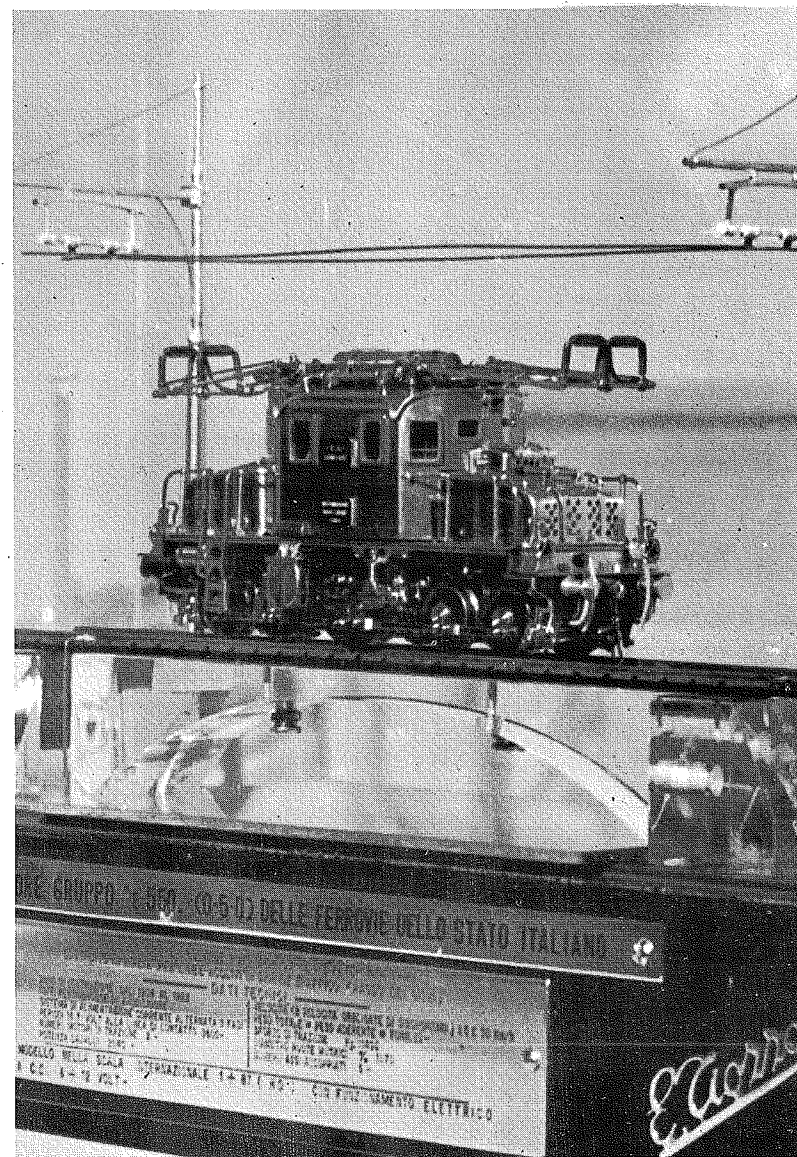
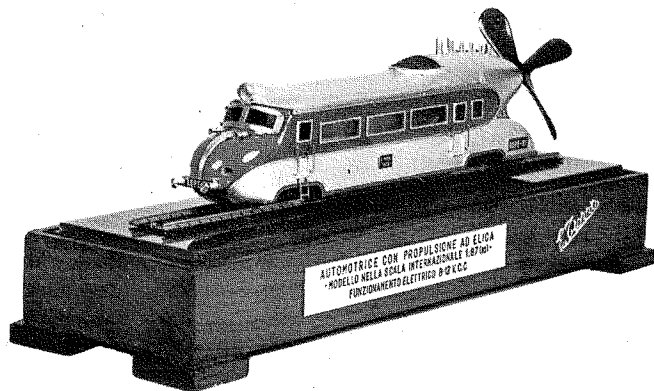
Modello completamente smontabile, montato con viti da mm. 1 di Ø.

Automotrice ad elica

Modello in scala «H0», alquanto italianizzato nelle forme esterne, dell'automotrice ad elica sperimentale costruita in Germania molti anni fa.

Funzionante realmente ad elica, il modello è costruito in legno compensato e balsa onde renderlo leggero il più possibile.

Carrelli tipo Rivarossi SFN 626. Illuminazione interna ed esterna.

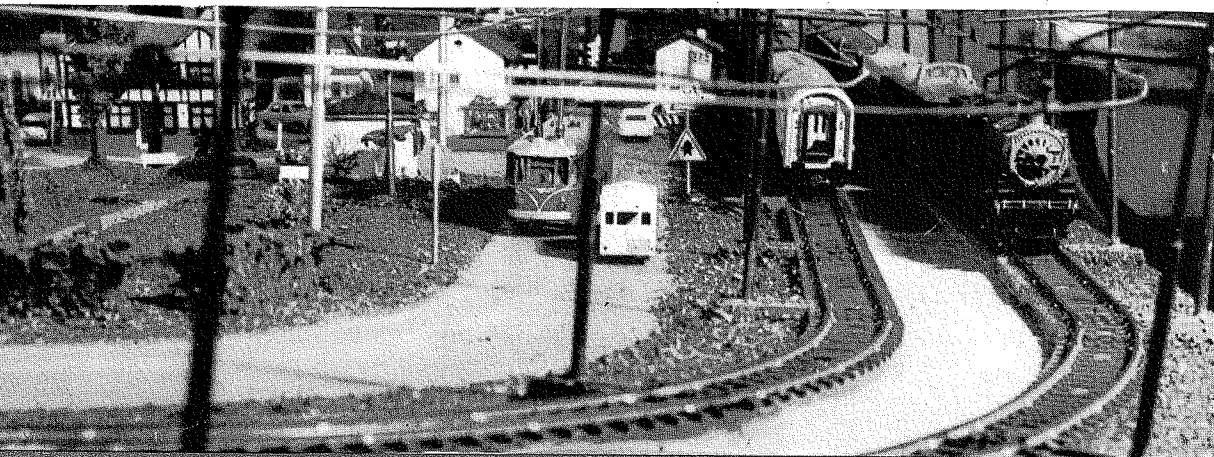
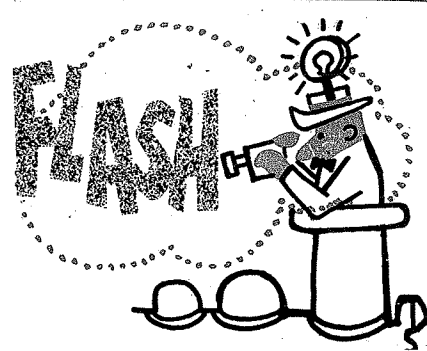


Locomotore gruppo «E 550» delle F.S. italiane (0-5-0)

Fedele riproduzione del locomotore trifase gruppo «E 550» delle F.S. italiane rilevato da disegni delle F.S. stesse. Costruito tutto in metallo dorato e argentato con piccoli dettagli di oro puro, il modello in scala «H0» è completo al massimo di particolari tanto all'esterno che all'interno. Il motore di trazione è il tipo Rivarossi SFN 1079, completo di ingranaggio e vite senza fine, pure Rivarossi, a bagno d'olio ed è comandato da piccolo controller e da un quadro principale di distribuzione, sistemati all'interno della cabina e manovrati attraverso i finestrini. I trolley sono comandati da camme a profilo speciale. Sotto i cofani trovano posto gli ausiliari ed il reostato a liquido come sul vero locomotore. Boccole degli assi con bilancieri e molle fissati al telaio. Bielle tutte a snodo e articolate. Illuminazione interna ed esterna, con lampada spia interna per il comando del motore di trazione.

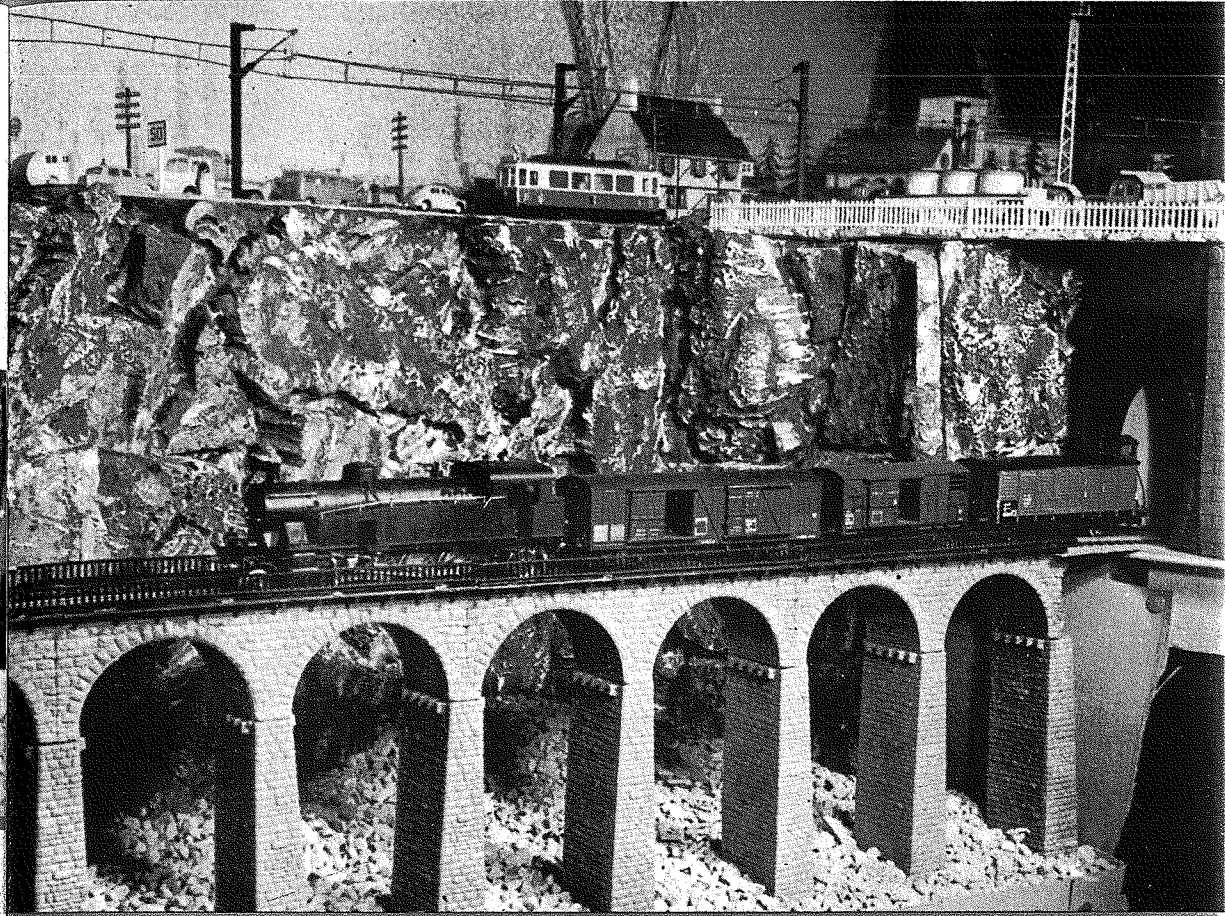
Modello completamente smontabile, montato con viti da mm. 1 di Ø.

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.

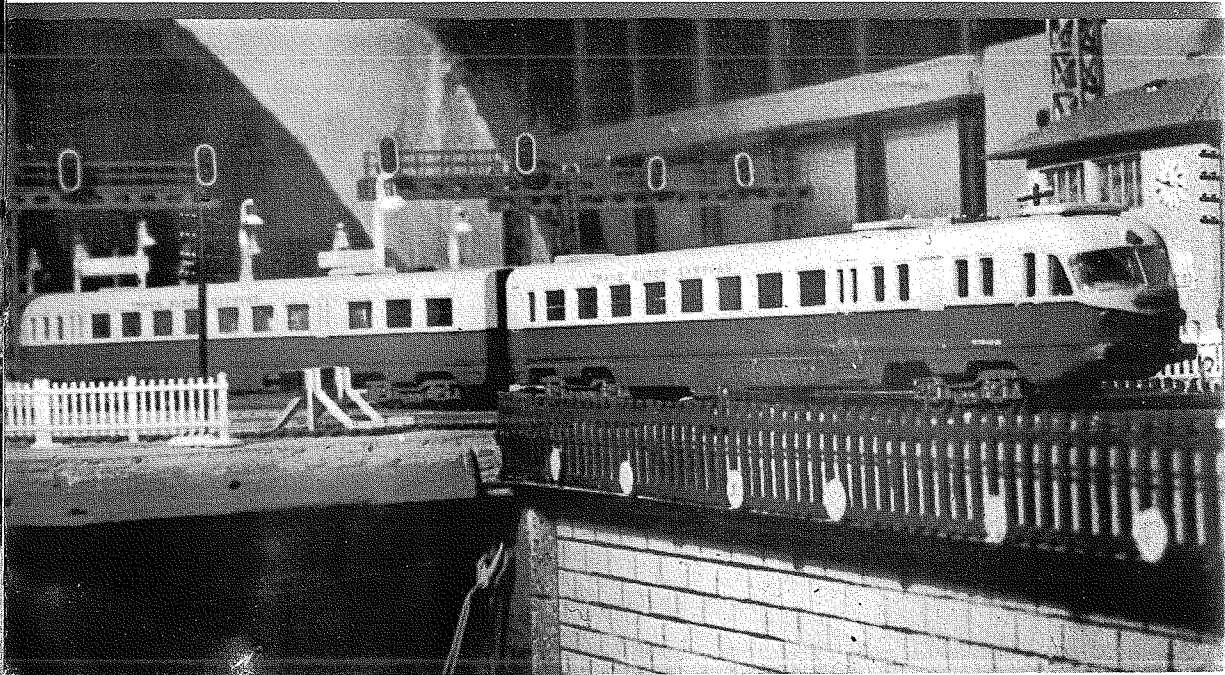


Sopra Questa interessante fotografia ci mostra uno scorcio del plastico costruito dal Sig. Ascani di Pisa. L'effetto realistico è buono nel complesso, pur essendo falsato, un poco, dal cattivo allineamento dei pali di sostegno della linea aerea.

Sotto L'inquadratura di questo angolo di plastico del Sig. Helmut Sporn di Linz (Austria) pone in evidenza un originale adattamento di un vagone passeggeri, trasformato, come si vede, in casetta di abitazione. Facciamo notare che il plastico è, evidentemente, ancora in fase costruttiva dato che manca di linea aerea là dove trovasi il convoglio trainato da un locomotore.

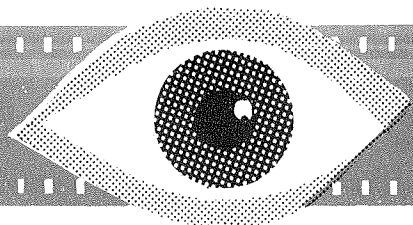


Queste due belle fotografie ci mostrano due inquadrature ravvicinate del plastico che il Sig. Martin di Marsiglia ha realizzato, curandone molto bene i minimi particolari. Notiamo che sulla foto in alto, sopra il ponte Faller, transita un convoglio Rivarossi mentre sulla foto in basso è stato colto lo sfrecciare veloce di un nostro TEE.



OCCHIO al TRENO

CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI



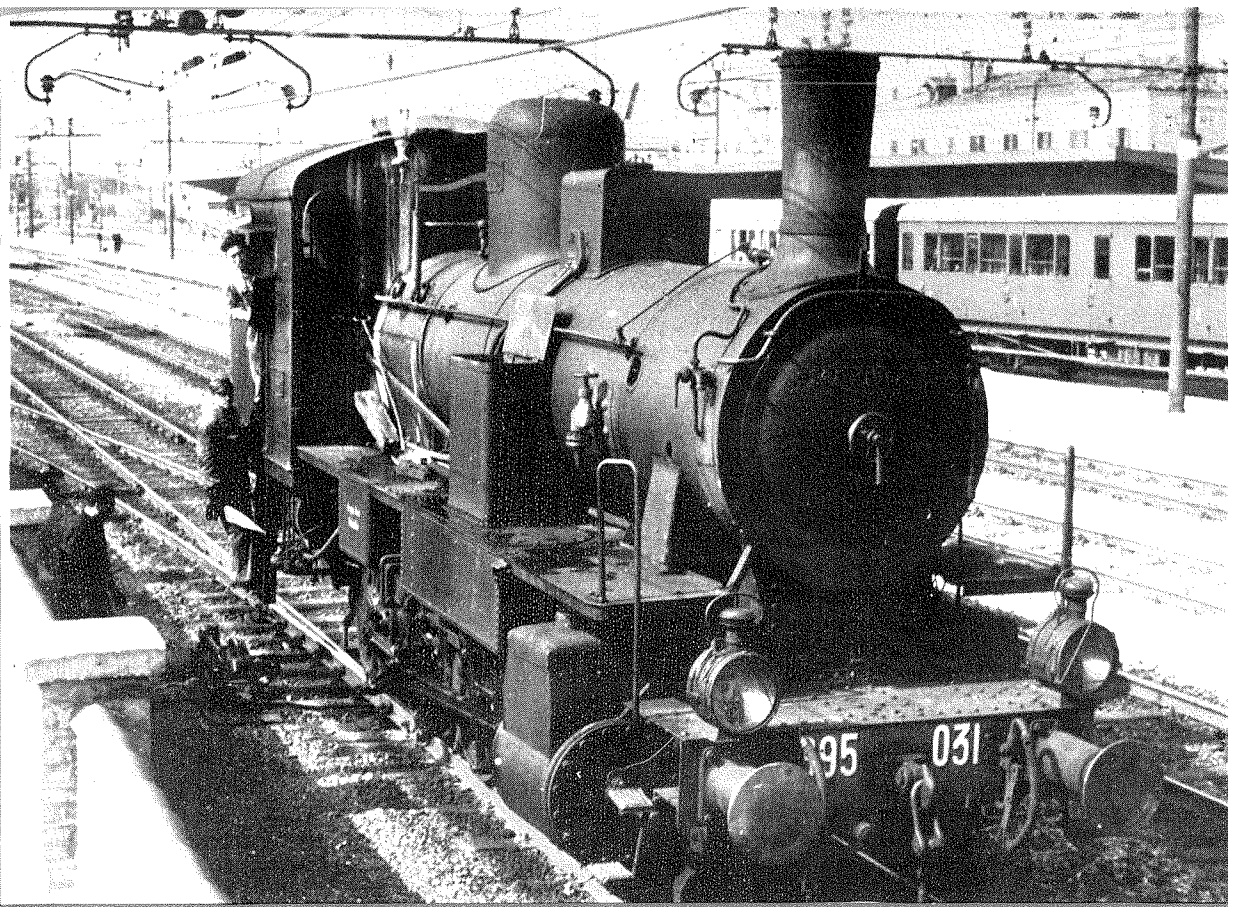
Se avete delle belle fotografie dal vero di soggetti ferroviari, mandatecele e saremo ben lieti di riprodurle in questa rubrica. Le fotografie prescelte verranno premiate alla stessa stregua del Concorso «Flash». Sono necessarie fotografie nitide possibilmente nel formato 18x24 o 13x18 come minimo. Tutte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



A sinistra
Una ben riuscita inquadratura che abbina il convoglio ferroviario allo sfondo panoramico. La bella foto ci è stata inviata dal Rag. Arcara di Palermo

A destra (in alto)
Questa locomotiva da manovra è stata fotografata allo scalo ferroviario di Mestre, durante una pausa del servizio cui è adibita (Foto del Sig. Selva di Roma)

A destra (in basso)
La bella fotografia ci fa vedere la cabina centrale della stazione di Bologna ed è stata scattata dal Sig. Selva di Roma.

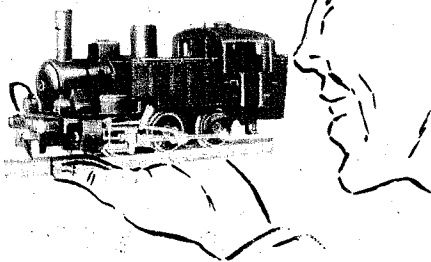


i gioielli dei giocattoli scientifici

M. REVIGLIO

Via Melchiorre Gioia 2
(corso Vittorio Emanuele 66)
TORINO

FERROVIE ELETTRICHE DELLE MIGLIORI MARCHE
accessori - ambientazioni per plastici



ASSORTIMENTO COMPLETO TRENI
TUTTO PER L'ALLESTIMENTO DEI PLASTICI
FERROVIARI

Rivarossi

Pesaro



BOLOGNA
VIA MANZONI, 2
TELEF. 231.937

SI SPEDISCE OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO E IMBALLO

NEGOZIO **MILVIVIA** della Italgioiocattoli S.p.A.

Via S. Maria Nuova 37/c ROMA
Tel. 06.135

**MODELLISMO
E GIOCATTOLE**

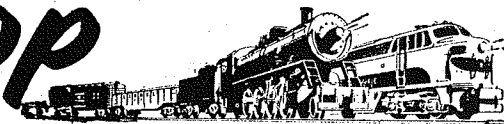


TRENI
ELETTRICI

MODEL Shop

di LOMBARDI ETTORE

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



TRENI ELETTRICI DELLE MIGLIORI MARCHE

MODELLISMO AERO-NAVALE

ASSORTIMENTO COMPLETO E PARTI STACCATE *Rivarossi*

RIPARATORE AUTORIZZATO

COSTRUZIONE DI LOCOMOTIVE SPECIALI SU COMMISSIONE

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

ANCHE CON POCHÉ NOZIONI DI FRANCESE

LEGERETE
CON PIACERE!

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

di ogni
mese

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 elettricità, ecc.
Numerose illustrazioni.

«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

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

Rivarossi

MODELLISMO



VIA BALDISSERA, 9
ANGOLO STOPPANI

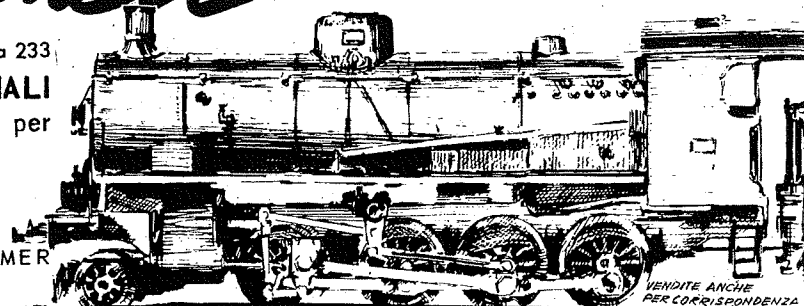
MILANO
Tel. 270.811

Grandi

PALERMO Via Maqueda 233
I GIOCATTOLI PIU' ORIGINALI
parti di ricambio e pezzi staccati per
modellisti

ASSISTENZA TECNICA
accessori per plastici

Rivarossi FALLER WOLLMER
PREISER - WIKING



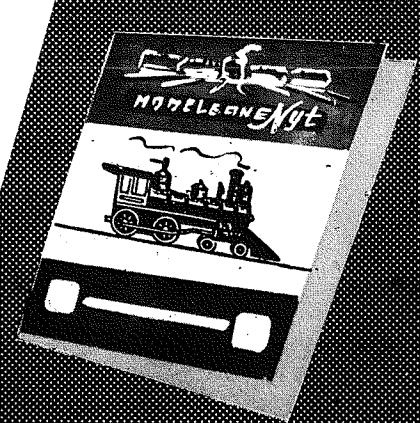
COMPLETO ASSORTIMENTO
DI TRENI ELETTRICI

Rivarossi

VENDITE ANCHE
PER CORRISPONDENZA

L'INTERESSANTE RIVISTA
Modelbane *nyt*

DI MODELLISMO FERROVIARIO
DANESE
Kongeveim 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

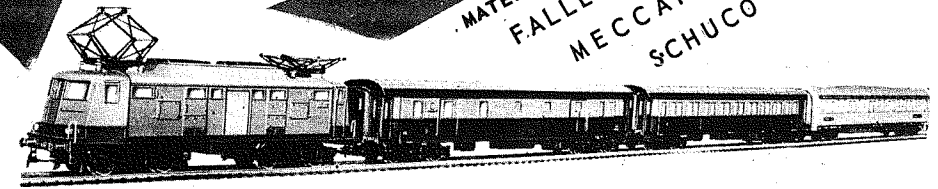


"casa dei balocchi"

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

TRENI ELETTRICI
Rivarossi

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



nunzi

TRENI ELETTRICI

Rivarossi

parti di ricambio
assistenza servizio

Case: **FALLER** **VOLLMER**

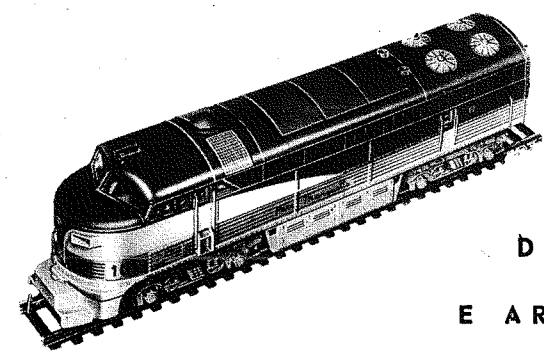
ROMA - CORSO TRIESTE 104 - TEL. 848-873

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



MODELLI FUNZIONANTI E STATICI DI AEREI - NAVI

MOVO

MODELLI VOLANTI E PARTI STACCATE

conto corrente postale - milano - n. 3/25814
si eseguono spedizioni in Italia e all'estero
P.le Principessa Clotilde, 8 - Tel. 66.48.36
MILANO

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

AEREI

NAVI

TRENI

Periodicità mensile

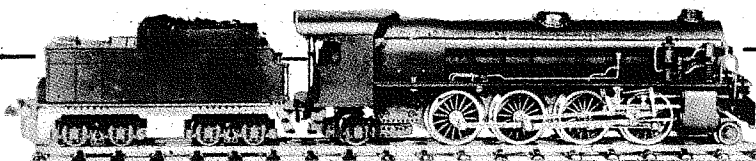
Una copia L. 200

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 P. 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 BELLI E
I TRENI ELETTRICI MIGLIORI

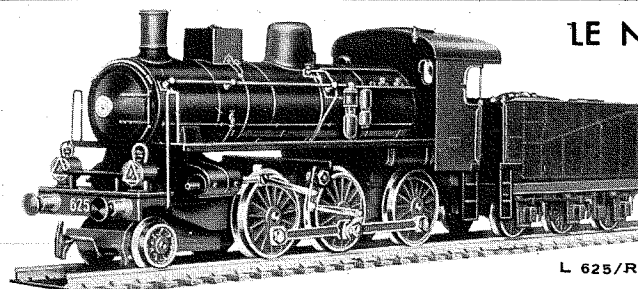
M. REVIGLIO
Via M. Gioia 2 - TORINO
I GIOIELLI DEI
GIOCATTOLE SCIENTIFICI

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

«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

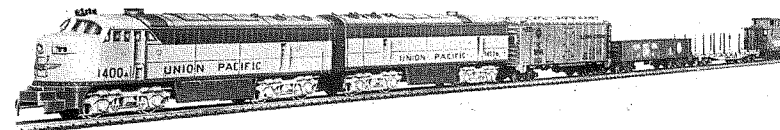
Rivarossi
scrivete per ordinazioni
alla Ditta

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