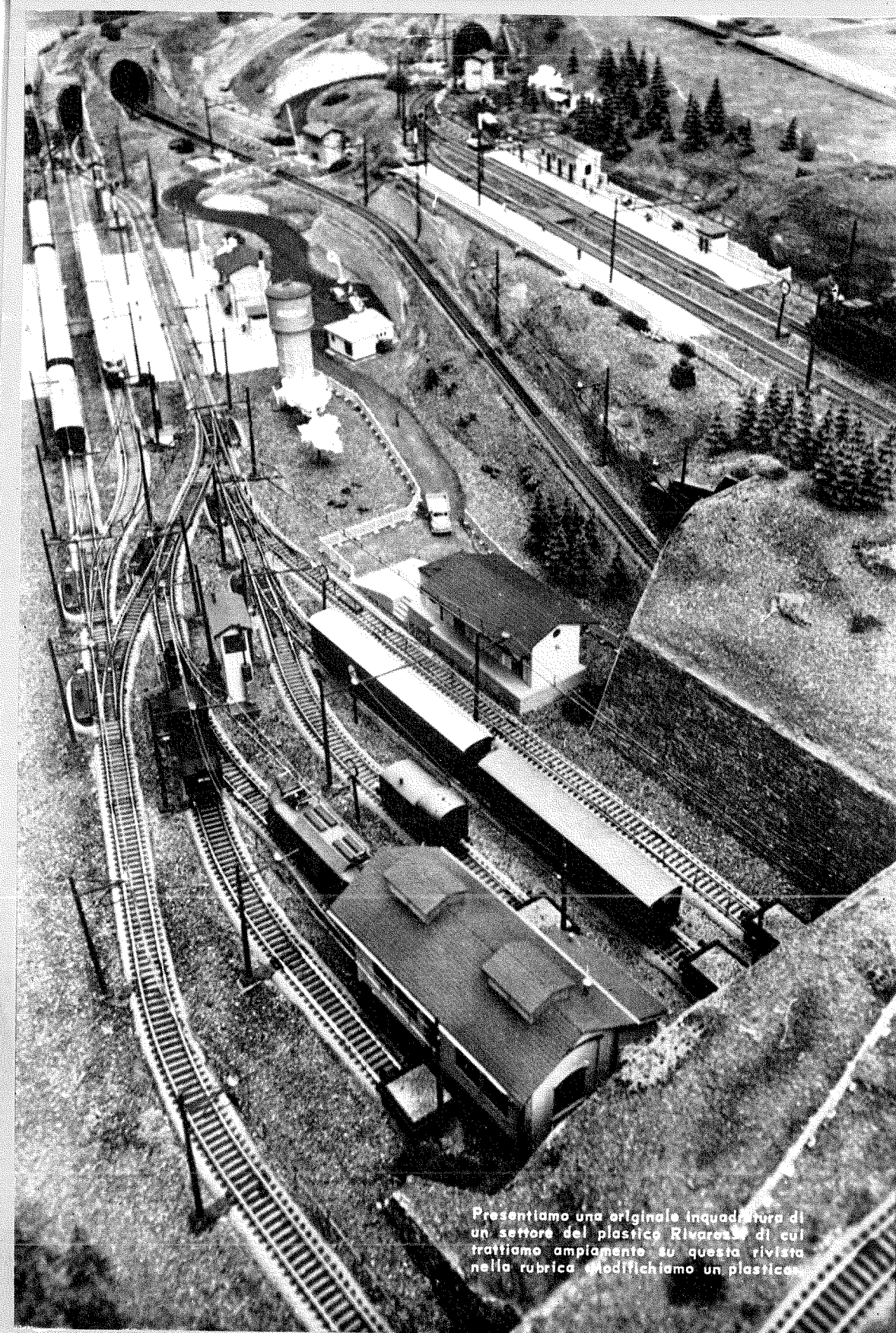
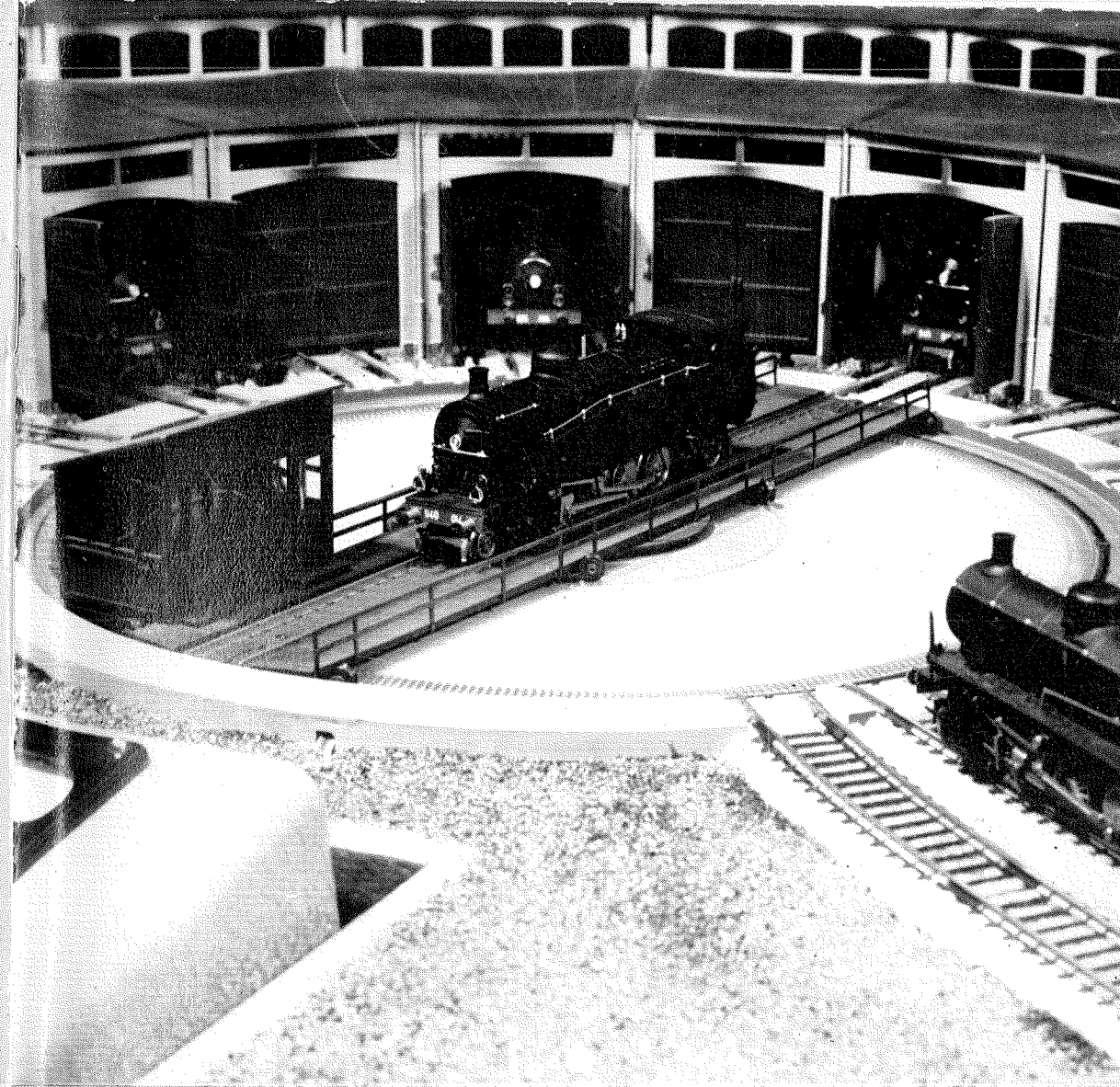




Presentiamo una originale inquadratura di un settore del plastico Rivarolo, di cui trattiamo ampiamente su questa rivista nella rubrica "Modifichiamo un plastico".



51 RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

HO

agosto 1962

anno IX - L. 150

pubblicazione bimestrale



Mastro Geppetto

di
SCAGLIA & FIGLIO

**GIOCHI E
GIOCATTOLI**

MODELLISMO

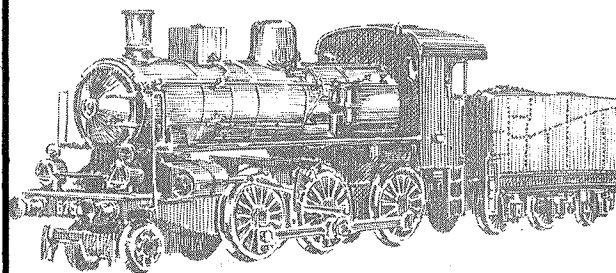
MILANO
CORSO MATTEOTTI, 14
TELEF. 79.12.12

Zambelli

Via Mussi 11 Milano

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

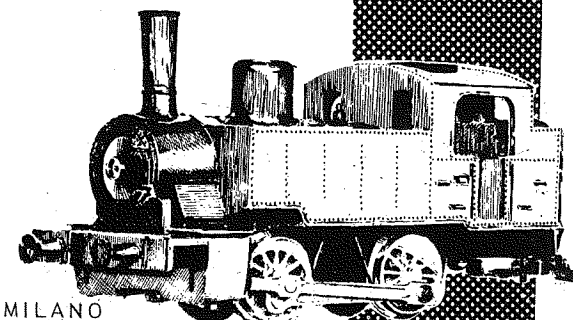
- FERROVIARIO
 - AEREO
 - NAVALE
- GIOCATTOLI SCIENTIFICI

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 riparazio-
ni in genere.



MILANO
Corso Buenos Aires, 64-tel. 221.875

F.Z. MODELLISMO

di GUGLIELMO FORQUET e C.
P.zza S. PASQUALE A CHIAIA 8
NAPOLI

Tutta la produzione *Rivarossi* e Case Rappresen-
tate: FALLER - VOLLMER - PREISER - REVELL

Parti di ricambio originali - Riparazioni ed Assi-
stenza Tecnica - Plastici

Modellismo Aereo e Navale - Accessori

Modelli statici e naviganti in plastica delle miglio-
ri Marche

Soldatini e figure per Collezionisti

VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI

Rivarossi

SERVIZIO RIPARAZIONI

ed

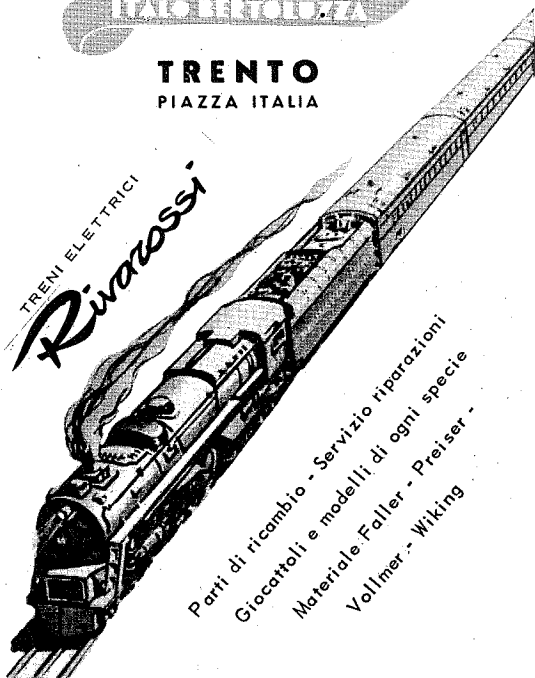
ASSISTENZA TECNICA

Italo

ITALO BERTOLOZZA

TRENTO
PIAZZA ITALIA

TRENI ELETTRICI
Rivarossi



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

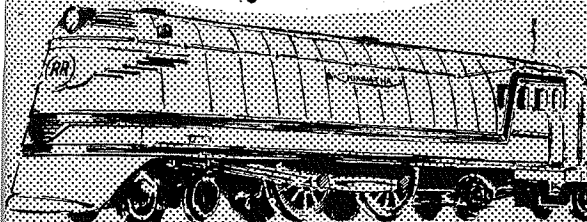
LA CASA DEL GIOCATTOLO

Bolla

di P. BOLLA

VIA MANNO 53
CAGLIARI

TUTTO
PER
IL MODELLISMO



treni elettrici
"Rivarossi"



T. Ciccolella & Figlio
Regali

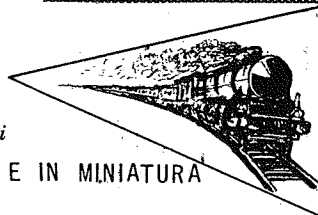
Via S. Caterina a Chiaia, 16
Piazza Vanvitelli, 27

NAPOLI

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

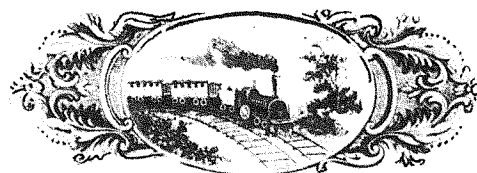
Giocattoli nazionali ed esteri

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

REARADIO

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

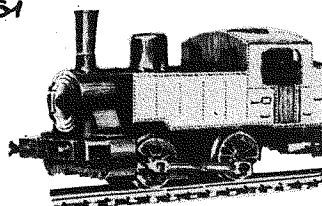
VASTO ASSORTIMENTO TRENI "HO"

Rivarossi

WIKING

FALLER

VOLLMER



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



LA MODELLISTICA

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

GIOCATTOLI E MATERIALI INERENTI
ALLA COSTRUZIONE IN MINIATURA
DI GIOCATTOLI MECCANICI

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

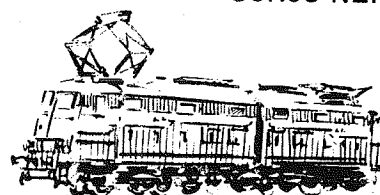


TUTTA LA PRODUZIONE

CARTOLERIA

MARANI

CORSO REPUBBLICA N° 15 VENTIMIGLIA, Tel. 21216



Rivarossi

FALLER

PREISER

REVELL

WIKING

VOLLMER

Laboratorio attrezzato

ROMA



VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038

"Casa mia" 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

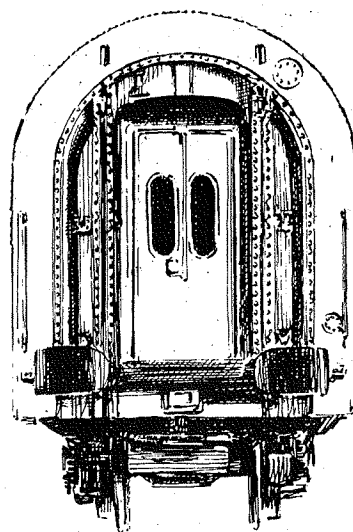
le migliori marche

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

gozmati

VIA CESARE CORRENTI, 21
MILANO

TRENI ELETTRICI **Rivarossi**



RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

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

n. 51 Agosto 1962 Anno IX L. 150

hobby

Rivarossi

EDITORIALE

Vogliamo richiamare l'attenzione dei nostri amici modellisti sulle novità Rivarossi 1962 finora entrate in commercio ed in particolare vogliamo soffermarci sulla serie «TrenHOby» che ha incontrato un lusinghiero successo.

Siamo lieti di aver potuto soddisfare le aspirazioni di tutti gli appassionati offrendo loro una serie di perfetti modelli di motrici ferroviarie da autocostruire con le proprie mani, con la possibilità, inoltre, di poter anche motorizzare il modello statico che ne risulta.

Ogni scatola di montaggio della serie «TrenHOby» è corredata da una istruzione con numerosi disegni del modello scomposto nei suoi singoli elementi. Il lavoro di montaggio dei vari pezzi che compongono il modello non presenta difficoltà alcuna; occorre, logicamente, avere un po' di pazienza ed un po' di attenzione ed il risultato che ne deriverà sarà di grandissima soddisfazione sotto ogni aspetto, non escluso, beninteso, quello economico.

Auguriamo a tutti i nostri amici un buon lavoro con le scatole di montaggio «TrenHOby» e soprattutto..... buon divertimento!

IN QUESTO NUMERO

Modifichiamo un plastico Pag. 8

Le piattaforme girevoli usate nelle ferrovie per l'orientamento, senso marcia delle locomotive a vapore e per il loro ricovero nelle rimesse circolari, nonché per il passaggio dei carri da un binario all'altro « 14

L'Album delle locomotive « 22

Norme sulla manutenzione dei treni Rivarossi « 26

I nostri lettori all'opera « 29

Occhio al treno « 32

Mondo modellistico « 34

Concorso «Flash» « 36

IN COPERTINA

Una realistica inquadratura di due grandi realizzazioni Rivarossi: la piattaforma girevole automatica 5104 abbinata ai depositi locomotive 5103.

NEL PROSSIMO NUMERO

L'Album delle locomotive - 2a parte - «Le locomotive tender»

I plastici dei lettori

Costruzioni in cartoncino

Concorsi fotografici ed altre interessanti rubriche

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

MODIFICHIAMO UN PLASTICO

Non pochi sono i fermodellisti che si sono costruiti un plastico, sia ricavandone dati e caratteristiche da riviste specializzate, sia progettandolo in base ai propri gusti ed alle esigenze di spazio disponibile.

Dopo un certo tempo però, in base all'esperienza fatta facendovi circolare i treni, si constata che se il tracciato fosse stato realizzato in altro modo si sarebbero potute ottenere maggiori varietà di movimenti dei treni, oppure una salita meno ripida od uno scalo merci più vasto.

Di qui il desiderio di riprendere per mano il plastico per apportarvi quelle modifiche ritenute utili e, perchè no, anche per il divertimento di fare qualcosa di nuovo. C'è chi addirittura demolisce tutto per ricostruire ex-novo utilizzando tutto il materiale recuperabile, ma se il plastico è stato ben costruito sin dall'inizio, ciò non sarà necessario a meno che

non si voglia un

massima parte a singolo binario con due stazioni, la principale a livello del piano e la secondaria in piano sopraelevato.

Il plastico misura complessivamente mt. 4,30x1,25 ed è quindi adatto per la sistemazione contro una parete di un locale di dimensioni convenienti.

Le modifiche apportate, per quanto riguarda il tracciato risiedono per la massima parte nella stazione principale. Mettendo a confronto lo schema del tracciato precedente con quello attuale potremo rilevare quanto segue:

1) Alla estrema sinistra sono stati eliminati due binari morti con il relativo deposito. La montagna è stata estesa verso la parte anteriore e l'imbocco della galleria portato più avanti, all'inizio della curva di entrata in stazione (fig. 1).

Allo scopo di rendere il tratto rettilineo del terzo binario ancora più lungo, la coppia di scambi collegante il secondo al terzo binario sulla sinistra è stata spostata a monte, con il tratto rettilineo di uno scambio uscente in tangenza dalla curva.

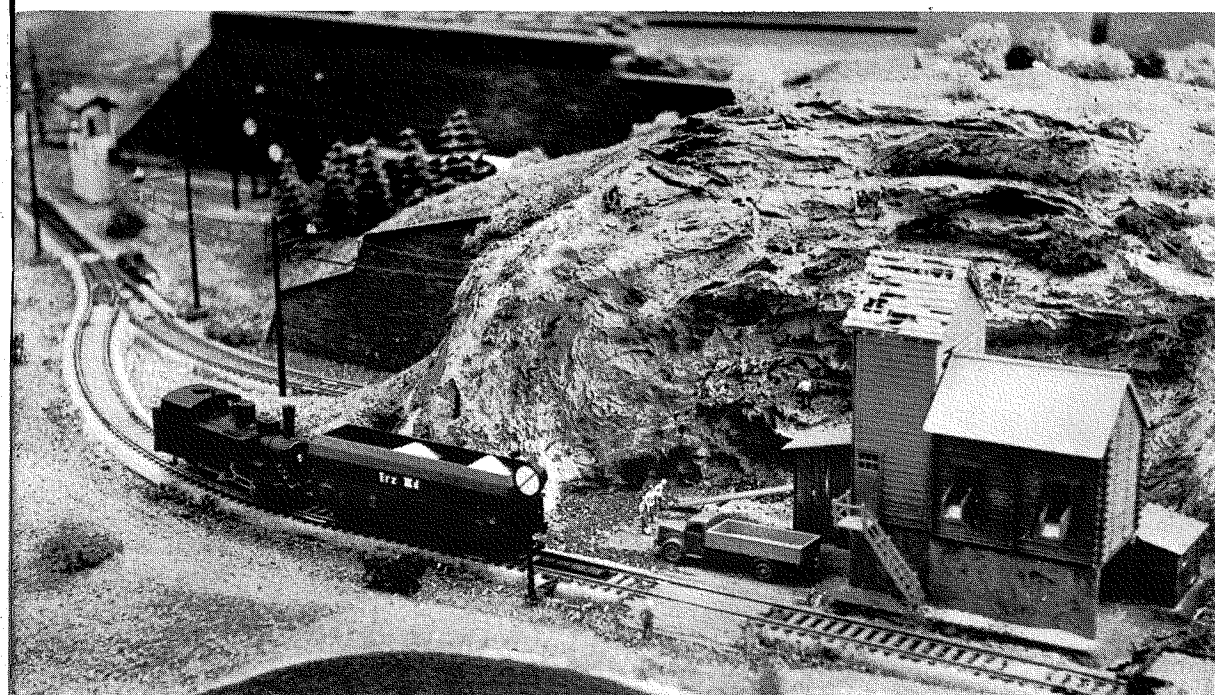
Ciò comporterebbe l'uti-

plastico di caratteristiche del tutto differenti.

Un caso del genere è quello che qui riportiamo relativamente ad una modifica fatta recentemente ad un nostro plastico pubblicato in precedenza. Si tratta di quello illustrato sul n. 42 del febbraio 1961.

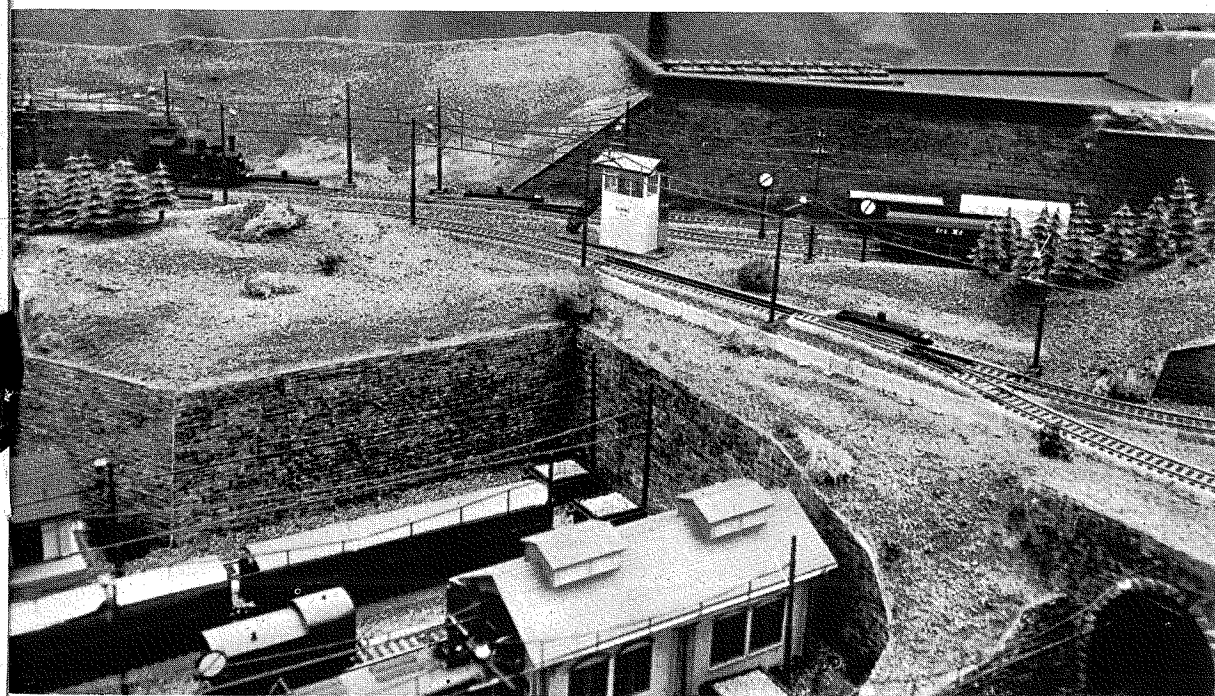
Come si vede dallo schema del tracciato e dalle varie fotografie riprodotte a suo tempo, il percorso dei treni è per la

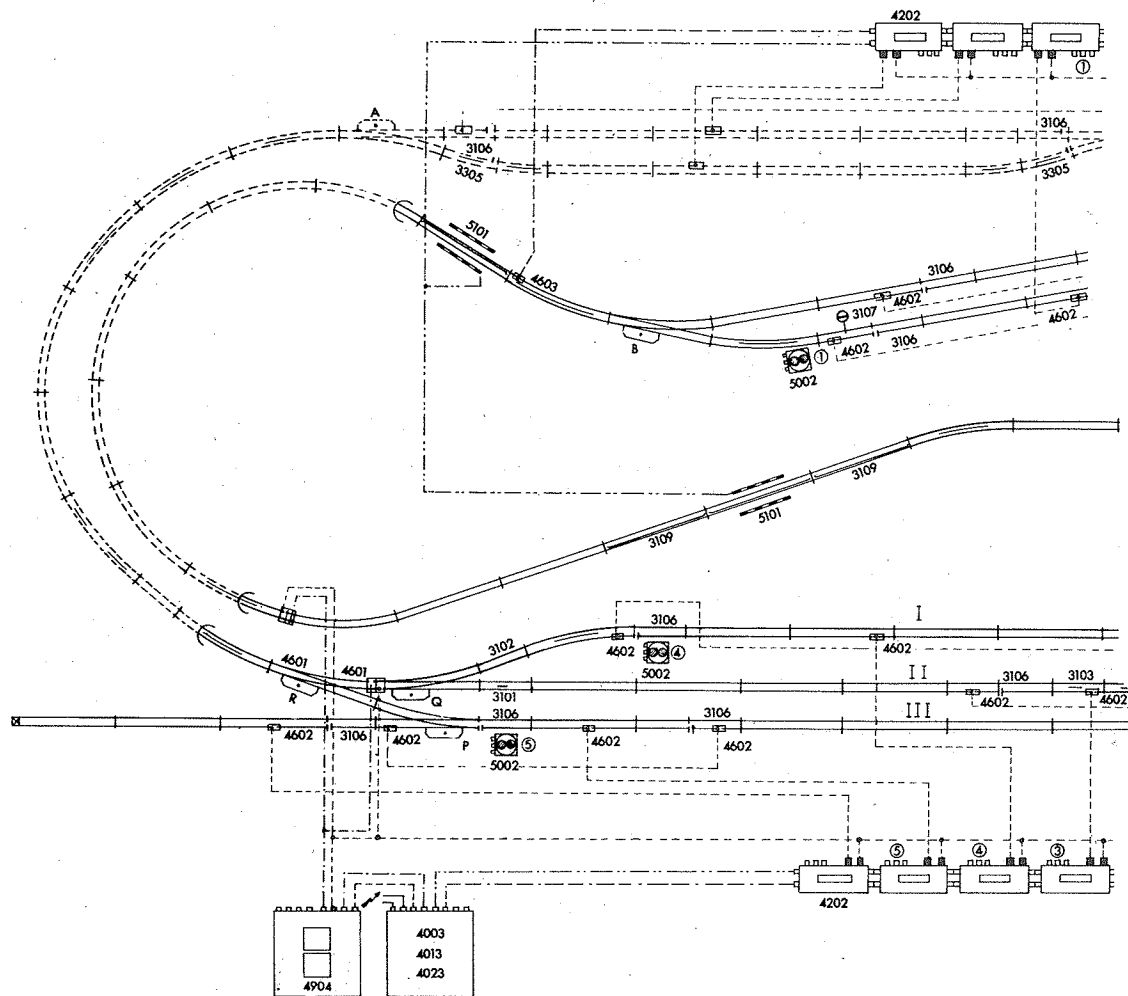
Fig. 1
Veduta d'insieme del plastico in seguito alle modifiche apportate. Esso è illustrato allo stato originario nella rubrica «Costruiamo un plastico» del n. 42 di «H0».



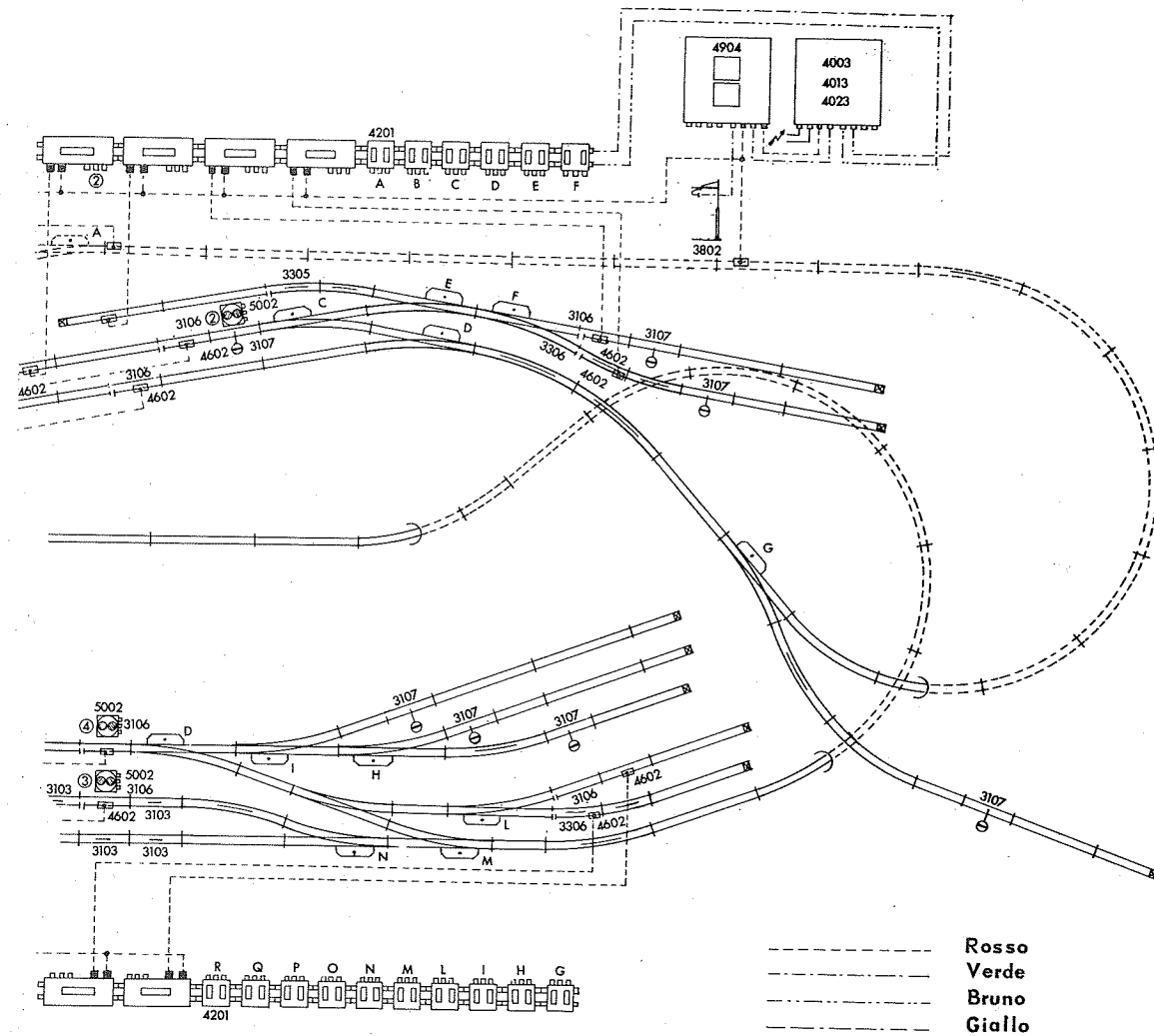
Sopra
Fig. 2 Particolare della cava di pietre con il raccordo ferroviario ed il caricatore Vollmer 5223.

Sotto
Fig. 3 Lo scavo fatto nella montagna con la posa del muro di sostegno ha lasciato lo spazio per una serie di binari morti ed un deposito locomotive.





Schema modificato del tracciato del nostro plastico già pubblicato sulla Rivista n. 42



lizzo di 2 sezioni di binario diritto da 9,4 cm. 3103 (RD 94) nel secondo binario, ma in effetti ne è necessaria solo una che compensa a sua volta il tratto diritto da 10 cm. 3102 (RD 10) che immette nel primo binario, poichè, anzichè accorciare di altri 6 mm. il secondo binario per trovarsi a pari con il terzo, allunghiamo quest'ultimo di ugual misura sostituendo all'altra estremità una sezione 3103 (RD 94) da 9,4 cm. con una 3102 (RD 10) da 10 cm.

2) Sul lato destro invece la modifica è più appariscente in quanto il preesistente scalo merci composto da tre binari morti convergenti nel terzo binario della stazione principale sono stati eliminati e lo spazio è stato occupato dalla estensione della montagna per far posto in piano rialzato alla cava di ghiaia con relativo caricatore visibile in fig. 2.

L'ingresso in stazione che prima avveniva sul secondo binario con possibilità di deviare sul primo e sul terzo, avviene ora sul terzo binario con possibi-

lità di deviazione sul secondo e sul primo. Sul raccordo fra terzo e primo binario l'interposizione del tratto diritto di uno scambio e di una sezione diritta da 10 cm. 3102 (RD 10) ha richiesto l'uso sui binari secondo e terzo di tre sezioni 3103 (RD 94) da 9,4 cm.

Come si vede però dal disegno, sul terzo binario abbiamo solo due di queste sezioni per il motivo spiegato dianzi.

Per far posto ad una serie di binari morti fra loro paralleli, costituenti il deposito e lo scalo merci, si è scavata la montagna opportunamente fino quasi al limite del binario nel piano superiore ponendo un muro di sostegno fatto con fogli di plastica Faller. Lo si vede bene nella fig. 3 e 4.

Per quanto riguarda la parte paesaggistica, anche qui è stata apportata qualche variazione di secondaria importanza quale il piccolo villaggio (fig. 5) al posto del bosco sulla montagna a sinistra, ben visibile anche sulla fotografia pubblicata sul retro di copertina del n. 49.

Fig. 4 Lo scalo merci con il parco smistamento ed il deposito locomotive.

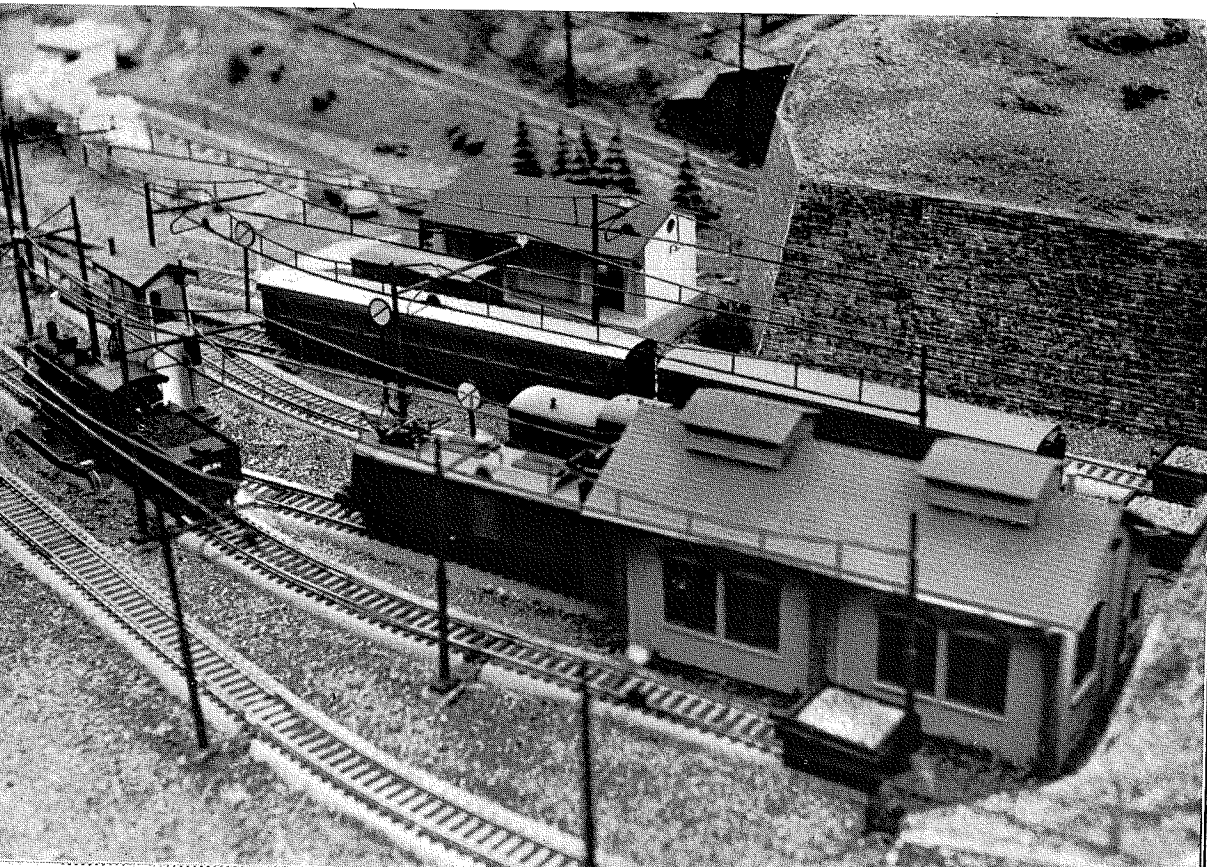


Fig. 5 Un grazioso villaggio ha preso il posto di una zona boschiva precedentemente installata.

Come abbiamo visto, parte delle variazioni sono state fatte sul piano della stazione principale, che hanno richiesto però la modifica delle due zone montagnose ai lati del plastico. Nulla di difficile però per fare ciò. La demolizione di un lembo della montagna è presto fatta. Basta munirsi di un coltello tagliente ed eventualmente di un seghetto da legno. Si rompe così la corteccia formata dai vari strati di carta incollata e la si libera dalla struttura del plastico. Eventuali tralicci di sostegno fatti con listelli di legno che non servissero per sopportare la nuova forma montagnosa verranno segati via mettendo completamente allo scoperto il tracciato ferroviario.

Stabilita la nuova forma che si vuole dare alla montagna, si piazzeranno dapprima i portali delle gallerie assicurandosi che, se questi sono in curva, non ostacolino il transito delle vetture più lunghe. Verrà poi fatta la nuova tralicciatura di sostegno con stecche di legno fissate con chiodi e colla, il muro lungo la strada ferrata con gli appositi fogli in plastica Faller come già spiegato in altri casi simili e poi si procederà alla ricopertura con carta e colla alla solita stregua. La linea di giuntura fra la vecchia e la nuova montagna verrà mascherata incollandovi sopra carta velina in

vari strati a piccoli pezzetti non più grandi di una cartolina. Colore, polveri Faller, piante od altro rifiniranno poi il tutto secondo i propri gusti.

Qualora sul nuovo pezzo di montagna da costruire dovesse passare una linea ferroviaria, sarà necessario predisporre prima la pista formata da compensato tagliato nella forma voluta, fissandolo mediante chiodi e colla al traliccio opportunamente predisposto.

Nel plastico in questione questo caso si verifica nella montagna alla destra, dove è stato praticato un tratto di linea che raggiunge la cava di ghiaia (fig. 2).

Con la variazione apportata, senza avere fatto dei cambiamenti sostanziali abbiamo ottenuto una maggior lunghezza dei tratti diritti del secondo e terzo binario nella stazione principale, un parco smistamento composto di 5 binari paralleli anzichè 3 ed una variante nel piano sopraelevato con un binario che porta al caricatore della cava di ghiaia, che permette divertenti e facili manovre.

Il disegno del nuovo tracciato che qui illustriamo comprende anche lo schema dei collegamenti elettrici necessari.

Altre fotografie di questo plastico appaiono sul retro di copertina delle riviste n. 49 e 50.

le piattaforme girevoli usate nelle ferrovie

Le piattaforme girevoli usate nelle ferrovie per l'orientamento, senso marcia delle locomotive a vapore e per il loro ricovero nelle rimesse circolari, nonché per il passaggio dei carri da un binario all'altro.

«Le piattaforme girevoli consistono in una porzione di strada mobile che gira intorno ad un asse collocato nel mezzo. Questa porzione di strada mobile è ordinariamente assicurata ad una superficie circolare che gira su di un perno e sopra rotelle...». Così l'Ing. Antonio Cantalupi nel suo libro «Le Strade Ferrate», edito a Milano nel 1857 per i tipi di Domenico Salvi - Contrada Larga n. 4773, definisce le Piattaforme caratterizzandone anche le modalità costruttive, ed io dovendo parlarne, per accontentare la legittima curiosità di quanti hanno acquistato questo quasi indispensabile completamente dei parchi ferroviari in miniatura, non ho potuto fare altro che cominciare con la definizione che di esse da, come ho detto sopra, il Cantalupi, e che a me pare molto chiara.

La grande famiglia delle piattaforme ferroviarie si suddivide in due specie: quelle da carro, che hanno raggiunto, per lo meno in Italia, il diametro massimo di metri 5,50 e quelle per locomotive, che si sono subito differenziate da quelle da carro, raggiungendo in Italia il diametro massimo di metri 21,50, in Francia di metri 27, e superando in America i metri 30.

Le piattaforme da carro, ed il cui piatto girevole è munito di due spezzoni di binario disposti a crociera, erano molto utilizzate in passato nelle grandi stazioni di testa e di transito per permettere il passaggio di carri, bagagliai, vetture postali da un binario all'altro. All'uopo esse assicuravano con uno dei rami della crociera la continuità del binario di corsa in cui erano inserite e, con l'altro ramo, la continuità di un binario che tagliava ad angolo

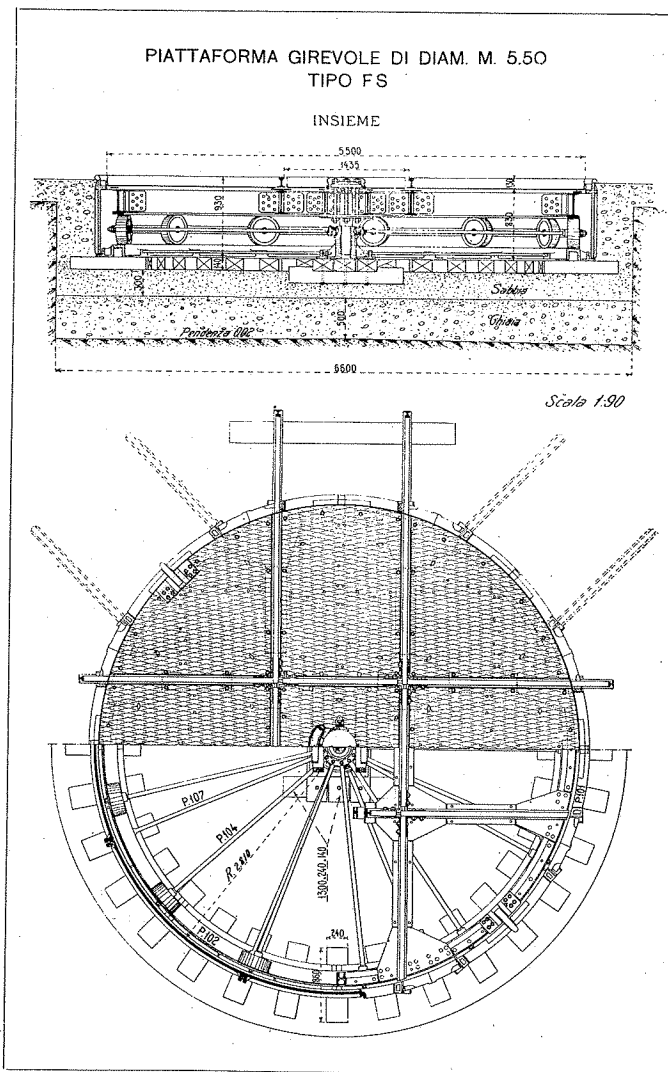


Fig. 1
Insieme di piattaforma girevole di diam. 5,50 tipo F.S. da carro, usata anche per il giro di piccole locomotive tender a tre assi. (Riproduzione da disegno dell'Istruzione sugli armamenti dei binari e sui congegni fissi - Parte IV edita a cura delle Ferrovie dello Stato - Bologna 1912).

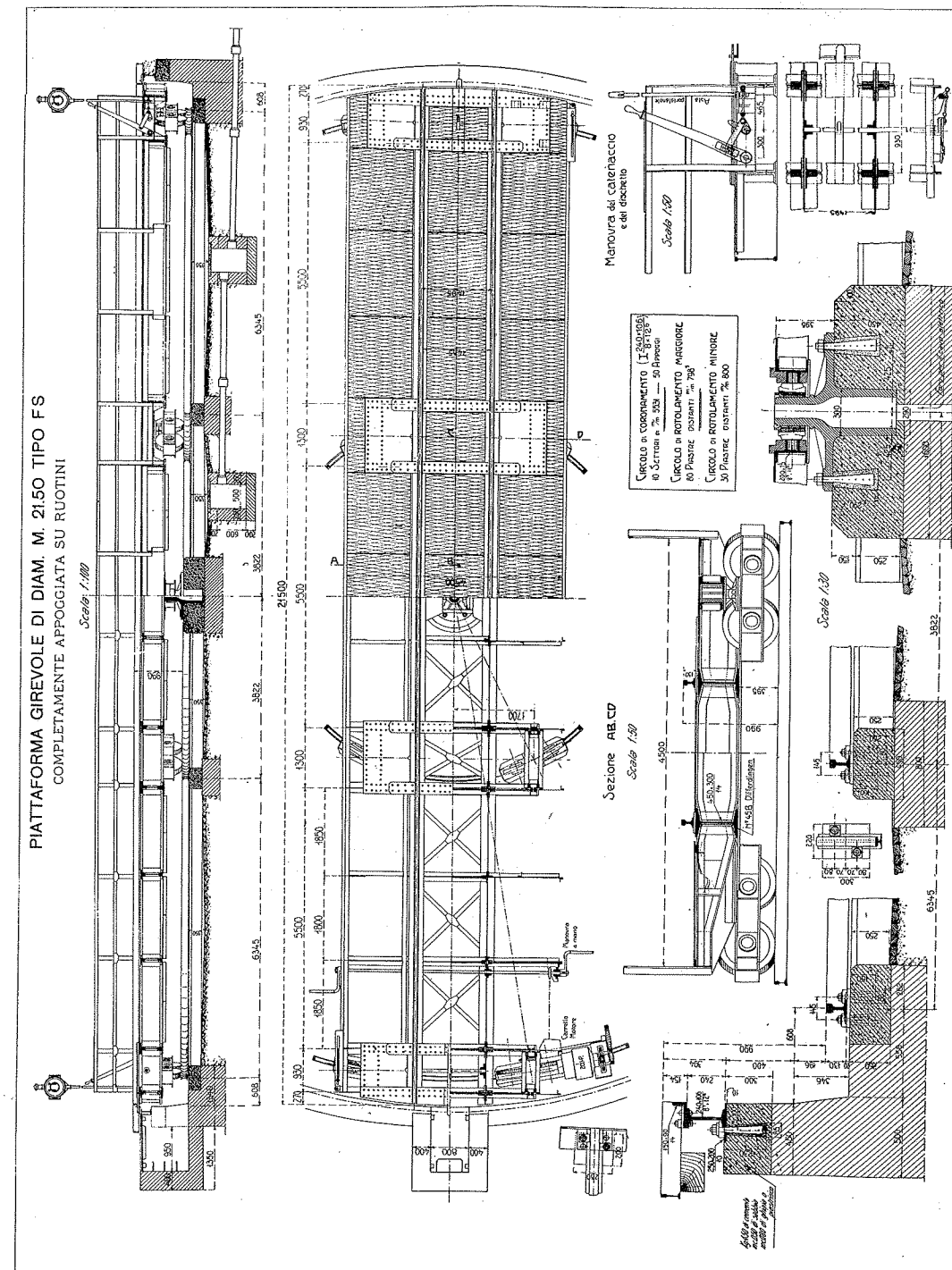


Fig. 2 (Riproduzione da disegno dell'Istruzione sugli armamenti dei binari e sui congegni fissi - Parte IV edita a cura delle Ferrovie dello Stato - Bologna 1912).

retto tutti i binari di corsa, andando a finire, da un lato o da entrambi i lati della stazione, in piazzalotti accessibili ai furgoni della posta ed in genere ai veicoli stradali del tempo, i quali potevano ricevere il carico giunto con i veicoli ferroviari, oppure trasbordarvi il proprio.

Ma l'inserzione di piattaforme sui binari di corsa, anche se comoda, non era certo molto brillante perchè ad ogni accedere di ruote su di esse, e talvolta anche in velocità, il piatto della piattaforma prendeva sempre un bel colpo, piuttosto rumoroso per giunta, che si scaricava, in centro, sull'appoggio del perno di rotazione ed in periferia contro tredici ruotini conici in ghisa che, oltre a costituire appoggio del piatto mobile su di una corona circolare in ghisa chiamata circolo di rotolamento, agevolavano, ruotando su se stessi, il moto di rotazione della piattaforma stessa che richiede lo sforzo di uno o due uomini.

Ovviamente la continuità dei binari, che dovevano esserlo, era garantita, allora come adesso, mediante appositi fermagli di arresto incastratisi in appositi incavi ricavati di fusione negli otto segmenti in ghisa che costituiscono la «Tina» entro la quale può ruotare la piattaforma, ma, con il volger del tempo e, più, con l'aumento del peso delle locomotive, si deve essere manifestata una seria incompatibilità tra le piattaforme ed i binari di corsa in cui esse erano inserite. Ed allora, dopo qualche applicazione, in loro sostituzione, di carrelli trasbordatori a raso, si finì per rinunciare, per i binari di corsa, a piattaforme e carrelli a raso, relegando le prime negli scali, nei porti ed in genere ove si svolgono manovre a mano o mediante arganelli elettrici o, generalmente, a bassa velocità, ed i secondi nelle officine locomotive e

veicoli, oppure nei parchi secondari di qualche grande stazione come Milano Centrale, ove io ho fatto la loro personale conoscenza, ben..... una trentina di anni or sono, proprio di questi tempi.

Con le piattaforme, invece, da metri 5,50 la mia conoscenza è più vecchia, quasi del doppio di anni, in quanto, potendo esse essere utilizzate per il «giro» delle piccole macchine tender a tre assi, ci ho visto girare sopra, nella stazione di Macerata, una di quelle da me odiate 870, odiate perchè mi portavano in collegio, e che ivi sostavano per essere adibite al servizio di spinta in coda dei treni che, dal lato Porto Civitanova e dal lato Fabriano, raggiungono con una lunga rampa Macerata.

Ma parliamo adesso delle piattaforme vere e proprie da locomotive, le quali si differenziano subito da quelle per carri, assumendo forme che, lunghezza a parte, non sono sostanzialmente diverse da quelle che finirono per essere prevalentemente usate nelle varie Ferrovie. Presso le nostre la lunghezza utile variava, agli inizi del Servizio di Stato, dagli 8 metri, allungabili mediante l'aggiunta di due mensole a sbalzo a 9,50, ai 18 raggiunti nelle piattaforme usate a Domodossola e ad Iselle soprattutto per il giro delle macchine svizzere piuttosto lunghe.

Di misura intermedia erano il tipo da metri 14,50, ex Alta Italia, e quello piuttosto largamente usato da metri 15, allungabile a metri 17 mediante l'aggiunta di due mensole a sbalzo, una per parte del ponte mobile, come praticato per l'allungamento delle piattaforme da metri 8.

L'introduzione, sotto l'esercizio di Stato, di locomotive generalmente assai più lunghe di quelle costruite sotto le tre grandi reti, obbli-

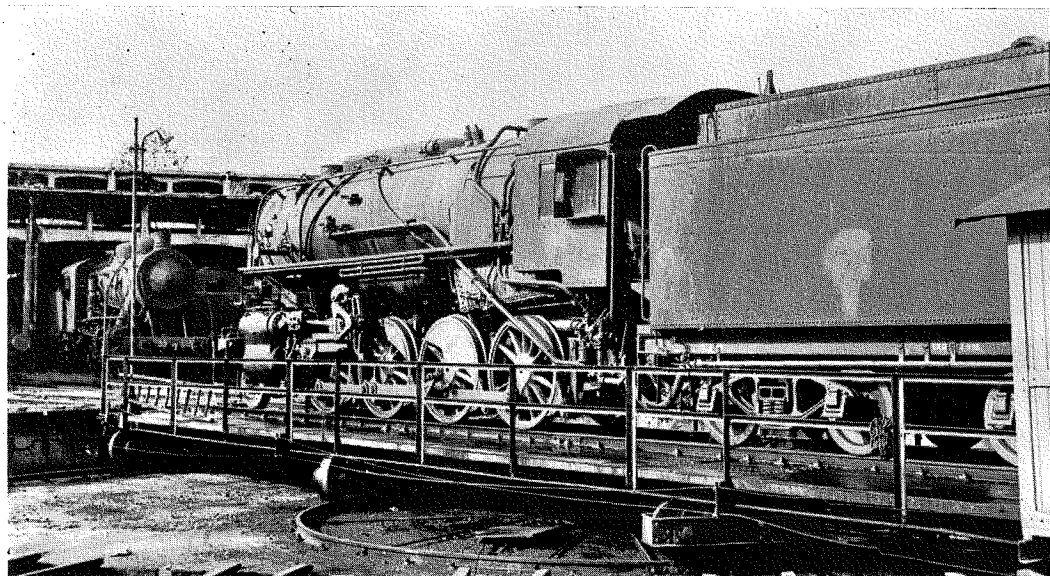


Fig. 3 Vista della tina e dei cerchi di rotolamento esterno ed interno di piattaforma da m. 21,50. (Foto Bevini - Dicembre 1959)

gò a costruire piattaforme di dimensioni maggiori di quelle preesistenti e che furono sostanzialmente di due tipi. Uno impiegabile in terreni che, nel limitato spazio della fondazione di quella che si chiama la sedia (o piletta) della piattaforma e sulla quale insiste il perno di rotazione della piattaforma stessa, erano capaci di sopportare il peso proprio della piattaforma e quello della locomotiva più pesante da girarsi, ed uno in cui questa condizione non poteva verificarsi. Al primo tipo, che è poi quello più largamente usato, fu assegnato il diametro di metri 21, al secondo, che è in opera, ad esempio, al DL di Milano Smistamento ed, in genere, ove il terreno di fondazione è cattivo o acquitrinoso, fu assegnato, invece, il diametro di metri 21,50.

In questo tipo di piattaforma il perno centrale ha solo le funzioni di guida della rotazione mentre il peso della locomotiva da girarsi e quello proprio della piattaforma, costituita es-

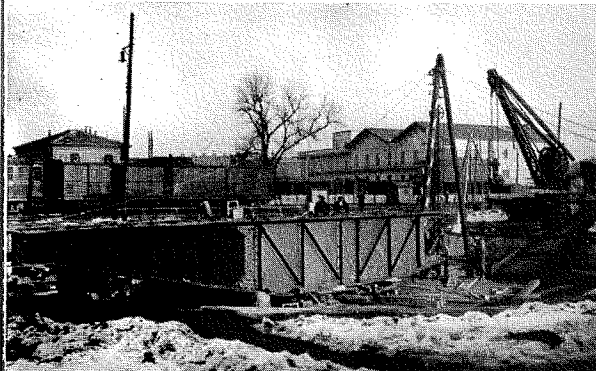


Fig. 4 Montaggio della piattaforma da m. 21 della stazione Centrale di Milano - Vista di una delle travi laterali in corso di completamento. (Foto Zeta-Zeta - DL di Milano Vecchia Centrale - Inverno 1923-1924).

senzialmente da due travi a sezione costante, si scaricano sul terreno attraverso otto carrelli a due ruote poggianti su due cerchi di rotolamento concentrici. Di questi due cerchi, quello avente il diametro più grande e che è situato quasi al margine della «Tina» in cui ruota la piattaforma si chiama circolo di rotolamento maggiore, mentre quello avente il diametro più piccolo e che è situato in modo da dividere in tre parti uguali lo spazio compreso all'interno del circolo di rotolamento maggiore si chiama circolo di rotolamento minore. Conseguentemente la travata viene ad essere praticamente divisa in tre parti uguali, il cui peso e quello della locomotiva su di essa gravante vengono caricati sugli otto carrelli a due ruote, cui sopra abbiamo accennato, mediante robuste incastellature in ferro, disposte quattro per ogni lato della travata ed in corrispondenza, ovviamente, dei cerchi di rotolamento di tutto il complesso costituente la piattaforma.

La costruzione, invece, delle piattaforme

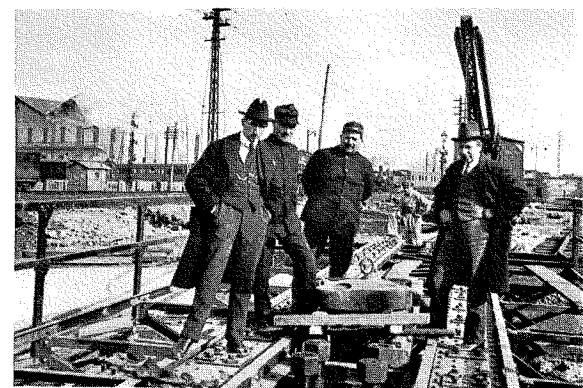


Fig. 5 Il cappello della piattaforma ed i dadi dei bulloni di sospensione della piattaforma stessa su di esso. (Foto eseguita nell'inverno 1923-1924 con la macchina di Zeta-Zeta. I personaggi sono da sinistra a destra: Zeta-Zeta, ingegnere perchè si vede aveva preso quel giorno qualche cicchetto, i due Capi Deposito Sigg. Marsigli e Ferrara ed il Capo Tecnico Sbolci, Capo della Squadra del montaggio della piattaforma).

da m. 21, che possono dirsi uno sviluppo di quelle dei diametri minori di 8 e 15 metri è differente da quella delle piattaforme da m. 21,50 perchè il complesso della piattaforma, formato da due parti perfettamente uguali, è sospeso sul suo centro di appoggio e di rotazione costituito da due parti di acciaio estremamente duro, delle quali una è solidale con quello che si chiama il cappello della piattaforma e l'altra con la sedia (o piletta) della piattaforma stessa.

La sospensione della piattaforma sul cappello avviene mediante quattro robusti chiodi, che, solidali con essa, ne permettono l'esatto bilanciamento a vuoto, bilanciamento che,



Fig. 6 Si cala la piattaforma già montata fino a farla appoggiare con le sue ruote sul circolo di rotolamento. Sorvegliano il funzionamento delle binde idrauliche il Capo Deposito Sig. Ferrara ed il Capo Tecnico Sig. Modesto. (Foto Zeta-Zeta)

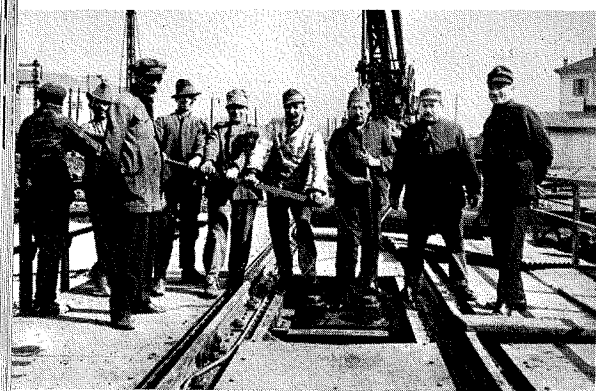


Fig. 7
Si avvitano i dadi che regolano la sospensione della piattaforma sul suo cappello. Il Capo Deposito Sig. Ferrara fa coraggio alla squadra di operai perchè l'avvitamento richiedeva una fatica veramente bestiale. (Foto Zeta-Zeta)

quando su di essa vi è una locomotiva da girarsi, viene ottenuto per pratica oppure facendo spostare leggermente la locomotiva avanti od indietro rispetto alla mezzera della piattaforma. Non mancava, a questo proposito, anche il ricorso a certe urla di «Buona li!» che mi rintonano ancora nell'orecchio, ed anche a cunei di legno cacciati in precedenza a qualche ruota ed in ausilio del colpo di freno dato dal macchinista. Questo colpo, infatti, per quanto rapido, non riusciva sempre ad inchiodare la macchina al punto giusto, caratterizzato dal fatto che, a piattaforma bilanciata, le quattro ruote, due per parte, di cui è munita la piattaforma sfiorano, allora, appena, il circolo di rotolamento posto lungo tutto il circolo di diametro massimo della tina.

In questo tipo di piattaforma la tina è piut-

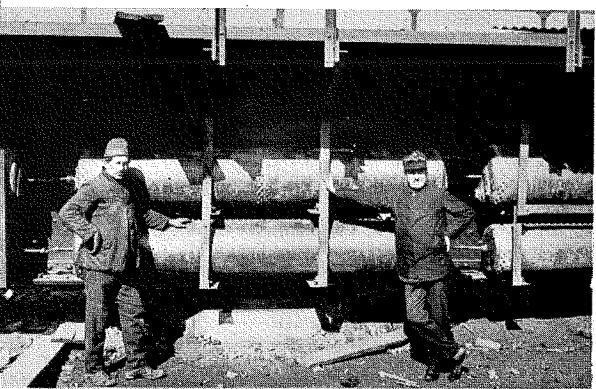


Fig. 8
I serbatoi, già da gas per l'illuminazione delle vetture, utilizzati per immagazzinare l'aria compressa necessaria al funzionamento del motorino per girare le locomotive. In posa il C.D. Sig. Marsigli ed uno dei miei operai. (Foto Zeta-Zeta)

tosto profonda, il che è dovuto all'altezza piuttosto rilevante raggiunta, nella sua parte centrale, dalla piattaforma stessa e, questa, può immaginarsi costituita quasi come due grandi mensole a doppia trave attaccate per la parte che, essendo chiamata a sostenere il peso e gli sforzi gravanti su ogni singola metà della piattaforma, non può non essere di dimensioni ben maggiori della estremità per così dire libera, la quale, nel caso della piattaforma del tipo di cui stiamo parlando, ne costituisce uno dei due avambeckhi.

Quando una locomotiva accede su di una piattaforma di questo tipo, sia essa lunga o corta, non mancherebbe di dare un bel colpo alla piattaforma stessa, colpo che si ripercuoterebbe sulle due parti costituenti il supporto ed il perno di rotazione, le quali, essendo di acciaio molto duro e, quindi, relativamente fragili, potrebbero risultarne danneggiate.

Per evitare questo, la piattaforma è munita,

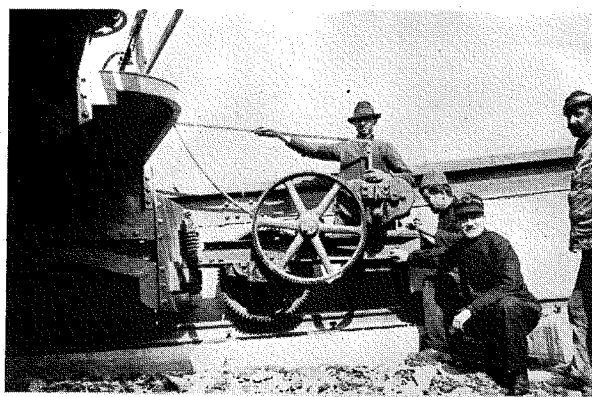


Fig. 9
Il «Pilling» lo sfiatato, così lo chiamavo io, motorino che faceva girare la piattaforma da m. 21 della quale ho diretto il montaggio. In posa il C.D. Sig. Marsigli. (Foto Zeta-Zeta)

alle sue due estremità, di apposite «calzatoie» costituite da un semplicissimo meccanismo, il quale, permettendo un appoggio diretto della trave costituente la piattaforma sulla rotaia del circolo di rotolamento, impedisce il colpo che si riscontra quando la locomotiva accede in piattaforma, oppure lo attutisce fortemente. E poichè le calzatoie vengono messe in funzione assieme al catenaccio che, fissando la piattaforma, assicura l'esatta continuità tra il binario situato sulla piattaforma e quello da dove proviene oppure è diretta la locomotiva, ne viene che la stabilità della piattaforma e la continuità del binario vengono assicurate contemporaneamente e con vantaggio della regolarità del servizio della piattaforma, il quale può essere molto impegnativo, nel caso che essa serva una rimessa circolare.

La manovra delle piattaforme era fatta inizialmente a mano, sistema, questo, tuttora seguito per le piattaforme di piccolo diametro del

tipo così detto bilanciato, ma ben presto con il loro allungarsi e, soprattutto, con l'estendersi alle rimesse circolari del tipo, come quello di Lambrate, assai difficoltoso a muoversi con la sola forza muscolare dell'uomo, si dovette fare ricorso all'azionamento mediante un motore a vapore.

Questo motore, che si vede nelle non molte fotografie di vecchi depositi circolari giunte sino a noi, azionava, per mezzo di una coppia di ingranaggi conici, un albero verticale munito, alla sua estremità inferiore, di un pignone i cui denti ingranavano con quelli di un cerchio formato di settori dentati e disposto internamente alla tina, praticamente in corrispondenza della sua maggiore circonferenza. Con questo tipo di azionamento era facile passare dalla

manovra a motore a quella a mano, perchè era sufficiente disinnestare l'albero direttamente mosso dal motore a vapore, per innestare uno mosso a mano mediante manovella e, pertanto, non appena cominciarono a diffondersi le applicazioni della energia elettrica fu altrettanto facile passare dalla manovra a vapore a quella mediante motore elettrico, che è poi quella da me conosciuta.

Nel compartimento di Milano, fino al 1° Luglio 1931, giorno in cui fu inaugurata la attuale stazione Centrale, ve ne erano tre mosse in quel modo, delle quali una al Deposito Locomotive di Milano Sempione, una alla rotonda del deposito locomotive di Milano Vecchia Centrale e che era utilizzata come officina di riparazioni, ed una di 18 metri, più lunga quindi delle

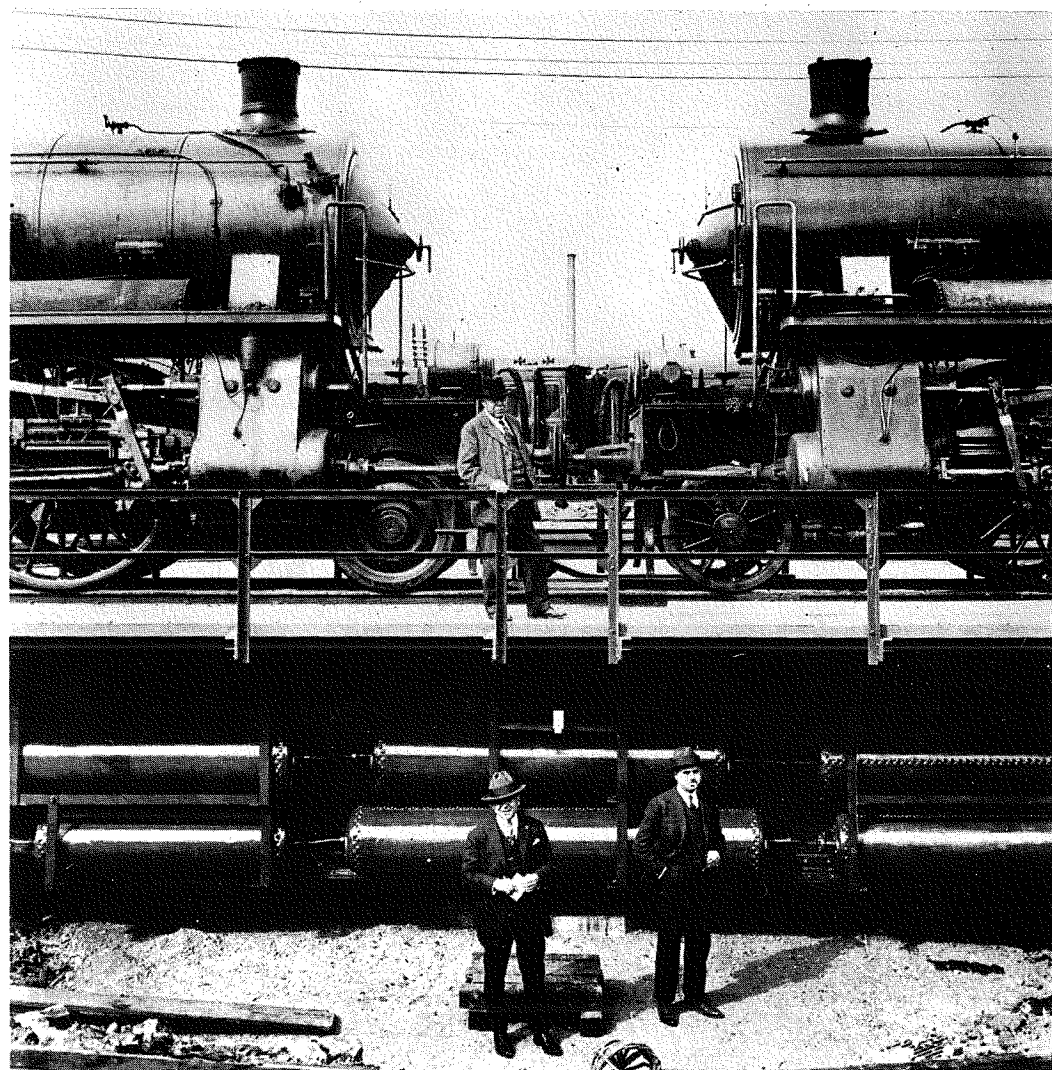


Fig. 10 Collaudo della piattaforma da m. 21 di Milano vecchia Centrale. Si misura con i flessimetri il cedimento delle mensole costituenti la travata. (Foto Zeta-Zeta)

due precedenti che erano del diametro di 14,50, in stazione di Domodossola. Quest'ultima, piuttosto dura a muoversi a mano, chissà poi perché le piattaforme sono sempre dure a muoversi quando è guasto il motorino che di abitudine le fa andare, era sussidiata da una piattaforma usuale del tipo bilanciato, la cui caratteristica funzionale, citando, per maggiore chiarimento di quanto al riguardo già esposto, quel che dice l'Istruzione sui congegni fissi, edizione 1912 delle Ferrovie, è la seguente: «Per poter girare con facilità le locomotive isolate e le locomotive unite al tender, è necessario (cosa non troppo difficile ad ottenersi come abbiamo visto accennando ai cunei in legno ed al «Buona li») che la verticale passante per il centro di gravità della locomotiva o del sistema locomotiva tender, passi per il perno della piattaforma o sia il più vicino ad esso».

I mezzi normalmente usati dalle Ferrovie dello Stato per fare girare le piattaforme senza fare ricorso allo sforzo dell'uomo, praticamente insufficiente, anche se molto demoltiplicato, per le piattaforme da m. 21,50, consistono in appositi «locomotori» muniti di una ruota motrice a doppia gola, la quale, sotto l'azione di un motorino elettrico o ad aria compressa, si sposta lungo la rotaia del circolo di rotolamento, spingendo o tirando la piattaforma ad una delle cui estremità i locomotori vengono attaccati.

I locomotori ad aria compressa vengono prevalentemente usati per le piattaforme bilanciate, mentre per quelle da 21,50 vengono usati locomotori elettrici capaci di uno sforzo maggiore. La necessaria aderenza tra la ruota motrice dei locomotori e la rotaia del circolo di rotolamento su cui la ruota anzidetta si sposta, cosa

assai importante perché sono facili gli slittamenti per la presenza di materie grasse sulla rotaia di cui sopra, viene assicurata mediante apposita zavorra costituita da pani in ghisa oppure pezzi pesanti in ghisa o ferro contenuti in appositi canestri.

L'aria compressa necessaria per l'azionamento dei locomotori pneumatici viene presa mediante attacco diretto alla condotta della locomotiva da girarsi, oppure, nel caso, una volta non infrequente, di locomotive sprovviste del freno ad aria, da dodici serbatoi, riempiti di aria dalle locomotive munite della apposita pompa, posti sei per ogni lato della piattaforma verso il suo centro e che erano del tipo usato per immagazzinare il gas necessario per la illuminazione delle vetture, sistema, questo, seguito fin verso il 1905/1906.

In tutte le piattaforme la manovra dei catenacci che assicurano la esatta continuità del binario mobile della piattaforma con quelli cui esso deve essere collegato, determina il disporsi a via libera, e, quindi, parallelamente al binario della piattaforma, dei due dischetti indicatori di cui ogni piattaforma è munita e che, allorché la piattaforma è in moto, e, quindi, a catenacci ritirati, sono disposti in modo da presentare la loro faccia rossa sia verso i binari fissi e sia verso quello di cui è munita la piattaforma.

E adesso rispondo ad una domanda che certamente voi vi sarete rivolti, e cioè: «Come fa il Signor Zeta-Zeta ad intendersi anche di piattaforme girevoli?». Ecco, nelle Ferrovie ho fatto talvolta da tappa-buchi, e, quando si vedeva che avevo acquistato una certa pratica in un genere di lavoro, si sentiva prepotente il



Fig. 11 Il collaudo ha avuto esito favorevole. La piattaforma può essere utilizzata. E' festa per tutti. (Foto Zeta-Zeta)

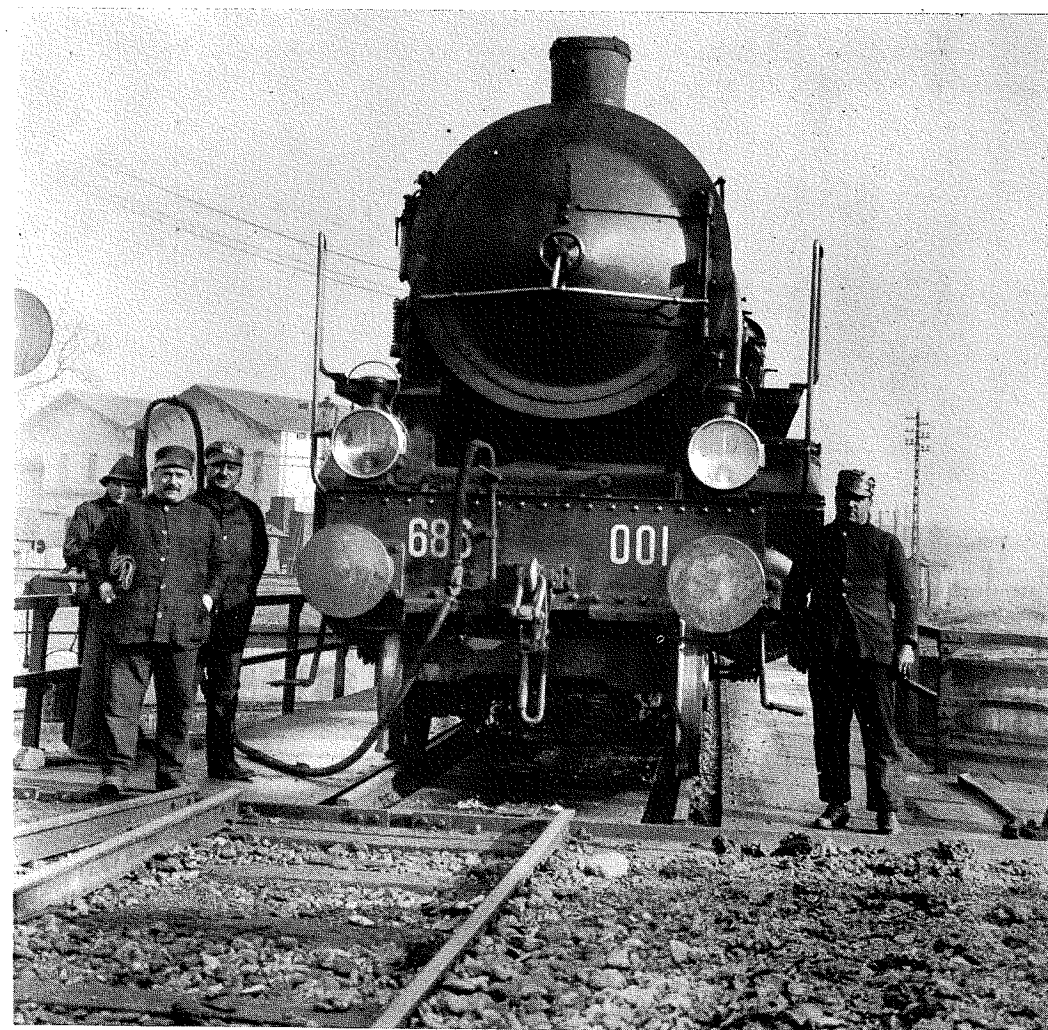


Fig. 12 La piattaforma da m. 21 della stazione di Milano Vecchia Centrale è, finalmente, in servizio! Si gira la prima 685 trasformata in Caprotti. A fianco della macchina il Capo Deposito Sig. Ferrara. Osservate il tubo di collegamento tra la condotta del freno della locomotiva e l'equipaggiamento ad aria compressa per la rotazione della piattaforma. (Foto Zeta-Zeta - DL di Milano Centrale - Primavera 1924)

bisogno di appiccicarmene qualcuno che con il primo aveva poco o nulla a vedere. E, così, nel Luglio od Agosto del 1923, dopo avere acquistato buona pratica negli impianti di illuminazione elettrica e di forza motrice ferroviaria, mi appiopparono sulle spalle, visto che eran mosse quasi tutte ad elettricità, le piattaforme girevoli del compartimento e nella fattispecie il montaggio di una da 21 nella allora stazione Centrale di Milano, mossa però ad aria compressa.

Dovetti, come suol dirsi, arrangiarmi e poiché il lavoro, tutto sommato, non mi dispiaceva in quanto, tra l'altro, esso mi permetteva di passare lunghe ore nel deposito locomotive di Milano C.le e di bazzicare, cosa gradita, in tutti

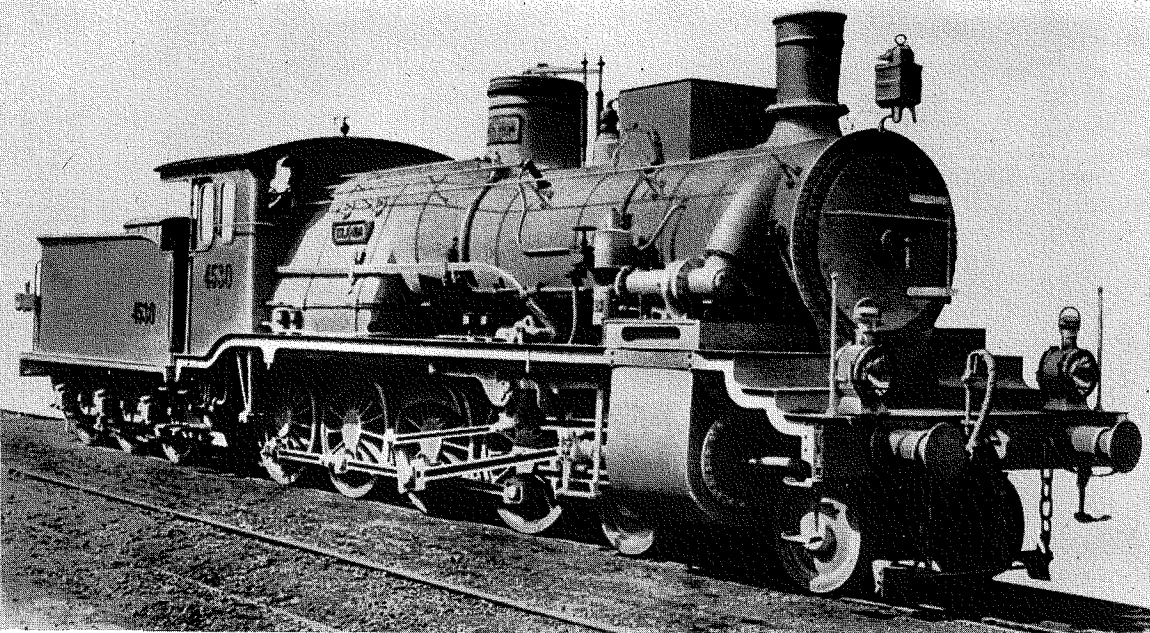
i depositi locomotive del Compartimento me la cavai, con il montaggio di quella piattaforma, senza lode, sì, ma anche senza eccessiva infamia. E sono di quel montaggio le fotografie che vedete qui riprodotte e che mi ricordano persone che mi sono state sempre care come il Capo Deposito Principale di Milano Centrale Cav. Ferrara, il Capo Deposito Massigli, il Capo Tecnico Modesto, di cognome ma valoroso di fatto, ed il Capo operaio, alle mie, allora, dipendenze, Pietra. Io avevo, allora, ventotto anni. Adesso..... ne ho qualcuno in più..... ma il poter parlare di queste cose con voi, cari amici di «HO», non mi fa quasi sentire il peso degli anni..... (Zeta-Zeta)

L'Album

DELLE LOCOMOTIVE



a cura di Zeta-Zeta



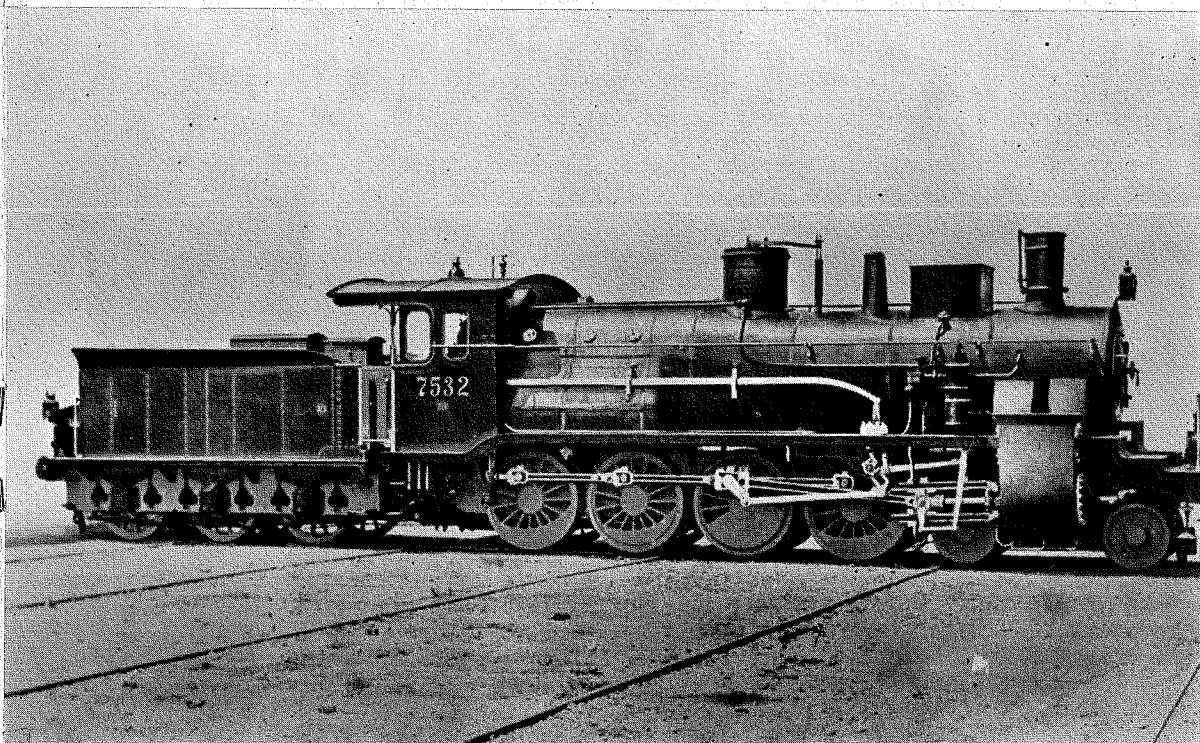
Locomotiva del Gruppo 750 1a serie (Riproduzione dall'Album F.S. «I primi Cento Anni della locomotiva a vapore in Italia».

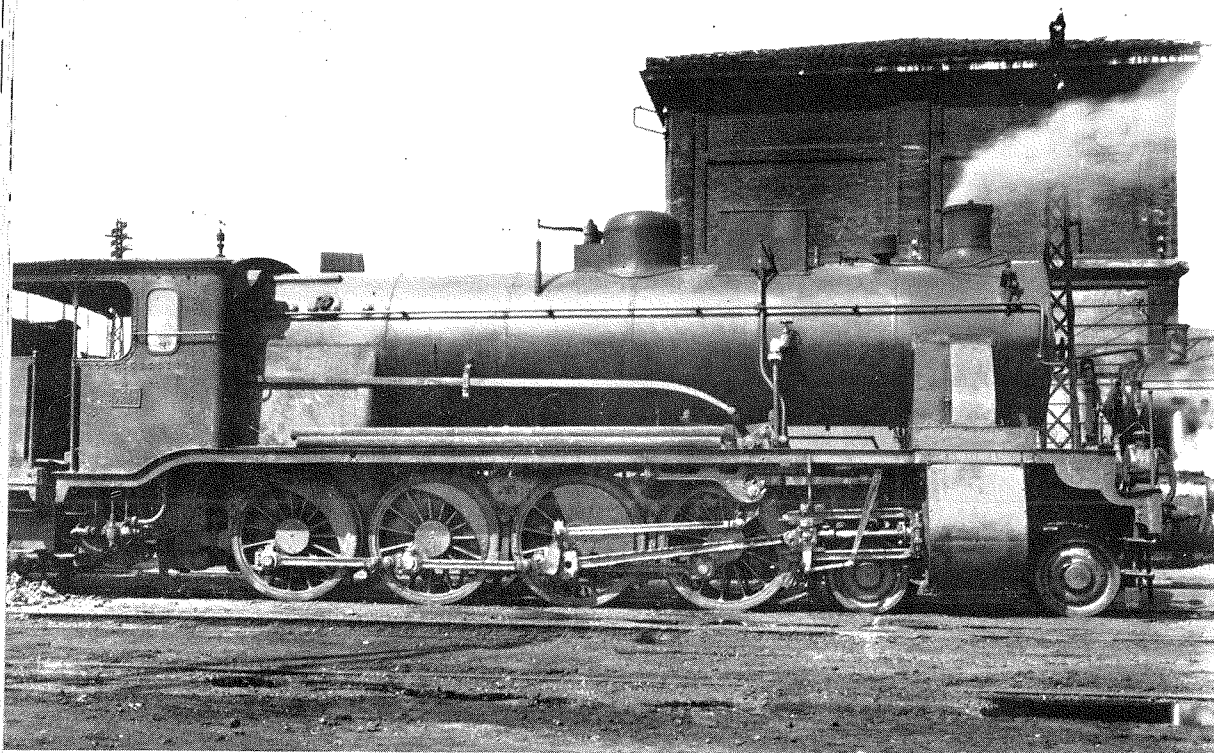
Locomotive a quattro assi accoppiati e carrello anteriore a due assi, a vapore saturo e doppia espansione; a 2 cilindri esterni. Gruppo 750 F.S. (già gruppo 4501-4530 R.M.)

Sul finire del secolo scorso, essendo il rimorchio dei treni sulle due linee dei Giovi diventato troppo pesante per le vecchie, anche se generose, «Sigl» a quattro assi accoppiati del gruppo 420 R.M. (poi 420 F.S.), la cui velocità massima, non superava i 45 Km/ora, l'Ufficio d'Arte di Torino della Rete Mediterranea mise allo studio una locomotiva che, dotata di un meccanismo motore uguale a quello a doppia espansione a due cilindri delle locomotive 2-3-0 per treni diretti del gruppo 310 R.M. (poi 660 F.S.), si voleva costituis- se di queste non solo la versione per il pesante servizio dei Giovi, ma che si prestasse anche bene per il servizio viaggiatori tra Alessandria e Ronco. Questa ultima località è il punto culminante della linea Torino Genova per i treni che vengono inoltrati da Ronco per la linea succursale dei Giovi, la cui galleria di valico, lunga m. 8.300 circa e che ha inizio per l'appunto in stazione di Ronco, è in discesa costante del 12 per mille verso Genova. - Il programma in base al quale fu impostato lo studio della 450 R.M. prevedeva che la nuova macchina avrebbe dovuto rimorchiare treni merci di 500 Tonellate a 20 Km/ora nella salita quasi costantemente al 16 per mille della linea Succursale da Sampierdarena fino all'imbocco Sud della galleria di Ronco, mentre per i treni viaggiatori del tempo, del peso massimo di 150 Tonellate, la velocità avrebbe dovuto salire nella stessa tratta a 45 Km/ora ed a 60 nella tratta Ronco-Novì-Alessandria. - Per soddisfare a questo programma occorre non meno di quattro assi accoppiati con ruote di diametro

relativamente grande ed in ogni caso maggiore di quello delle 420, un carrello anteriore di guida - nella fattispecie a due assi secondo la pratica generale del tempo - ed una caldaia a grande produzione di vapore. E poichè era stato notato che, segnatamente sulla vecchia linea dei Giovi, essendo forte il consumo di carbone in salita, si perdeva molto tempo per la sosta in un punto intermedio al fine di pulire dalle scorie della combustione del carbone i focolai piuttosto profondi delle macchine sino allora in uso, cosa indispensabile per assicurare l'afflusso dell'aria necessaria alla combustione, la caldaia della nuova locomotiva fu dotata di un focolaio poco profondo ma a griglia molto ampia del tipo Wootten molto usato in America. - Una griglia quale quella delle 450 R.M. che misurava in larghezza metri 2,044 ed aveva la superficie mai più raggiunta in alcuna macchina delle Ferrovie Italiane di mq. 4,80, richiedeva, per il carico uniforme del combustibile, due boccaporte, ma poichè, data la superficie di griglia, lo strato di combustibile veniva ad essere basso, le scorie erano conseguentemente di piccol volume e, quindi, non necessaria la sosta in salita per il loro sgombero. - I risultati delle prove eseguite conformarono le previsioni, che, anzi, furono superate in quanto le 500 Tonellate furono rimorchiate a 29 Km/ora invece dei 20 di progetto, ma poichè la caldaia non si dimostrò sufficientemente vaporiera, essa, nella seconda serie di 450, costruite dalle Officine

Locomotiva del Gruppo 750 2a serie (Riproduzione da foto Officine Meccaniche di Milano della raccolta Zeta-Zeta)

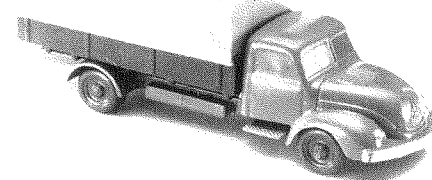




Locomotiva del Gruppo 750 trasformata mediante il cambio della caldaia (foto Zeta-Zeta DL di Verona P. Vescovo Primavera 1921)

Meccaniche di Milano il primo anno dell'Esercizio di Stato delle Ferrovie, fu allungata e così la sua superficie di riscaldamento indiretto, cioè quella rappresentata dai tubi attraversati dai gas della combustione e lambiti esternamente dall'acqua, fu portata dai mq. 149,44 della 1a serie ai 178,46 della 2a serie. La produzione di vapore asciutto passò così dai 9300 Kg/ora ai 10200 e la potenza normale in HP effettivi alle ruote motrici, sviluppabile con continuità alla velocità di 45 Km/ora, passò dai 900 HP ai 1000 HP. La 450 R.M. costituì pertanto la più potente macchina a vapore costruita sotto le grandi Reti. La velocità massima che poteva essere raggiunta dalle 450 R.M./750 F.S. era di 60 Km/ora. Il peso in servizio delle macchine della 1a serie era di 74,6 tonellate, delle quali 55,2 costituivano quello aderente. Le macchine della 2a serie pesavano, invece, in servizio 75,4 tonellate, delle quali 58,3 aderenti. Il miglioramento del peso aderente, cosa importante per macchine destinate prevalentemente al servizio da montagna, era stato ottenuto, oltretutto per il maggior peso della caldaia allungata, anche scaricando di tonellate 2,3 il peso gravante sul carrello anteriore. Il tender delle 750, che aveva una capacità di acqua di 15 mc, consentiva ad esse di effettuare la tratta Genova Ronco senza rifornimento intermedio di acqua e, quindi, poichè con il focolaio Wootten non era più necessaria la sosta intermedia per la pulizia della griglia, le 450 R.M. (750 F.S.) presentavano sotto questo aspetto un vantaggio notevolissimo rispetto alle «420» Sigl, delle quali ne occorre, per giunta, due per rimorchiare 450 tonellate in salita a 20 Km/ora sulla succursale dei Giovi. In sede di revisione generale la caldaia delle 450 R.M./750 F.S. venne abolita ed alle macchine del gruppo anzidetto fu applicata la caldaia di ricambio dei gruppi 470 e 680, con il che la potenza normale delle 750 così trasformate passò da 1000 a 1050 HP.

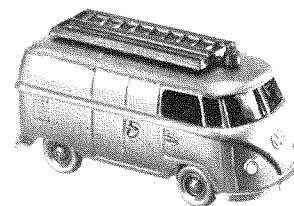
MODELLI WIKING



T 42/W Autocarro MAGIRUS
3,5 tn. - cm. 8,3 L. 280

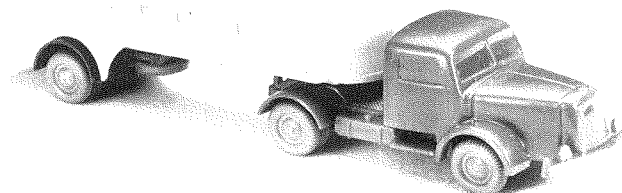
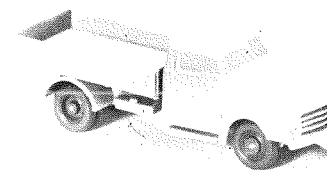


T 1/W JEEP
cm. 4 L. 140



T 60k/W VOLKSWAGEN pompieri
cm. 4,8 L. 220

T 35b/W OPEL BLITZ
cm. 6 L. 280



T 80/W Autobotto SHELL
cm. 12 L. 550

I prezzi indicati s'intendono al pubblico in Italia

In vendita nei migliori negozi del ramo

norme sulla manutenzione dei treni *Rivarossi*

Riprendiamo questa rubrica che da tempo non appariva su questa rivista, in seguito agli svariati nuovi tipi di motrici che nel frattempo sono stati messi in commercio, pensando di rendere un utile servizio a tutti coloro che si dilettano oltre che a far correre il loro treno, a conoscerne più intimamente i vari particolari che lo compongono.

Abbiamo scelto questa volta il locomotore italiano FS 428 di cui qui a fianco riproduciamo un disegno «esploso».

Come si può vedere esso si compone di una cassa trasparente, due carrelli grandi sui quali si articolano i due carrelli di estremità e la carrozzeria con pantografi.

La particolarità saliente di questo modello è quella di avere un telaio articolato e cioè composto da due semicorpi imperniati sulla cassa trasparente e collegati fra loro da una staffa 76 che ne permette una limitata articolazione sufficiente all'iscrizione nelle curve da 80 cm. di diametro. I carrelli di estremità a loro volta sono imperniati ai due semitelai mediante la vite perno 73.

La limitata articolazione dei due semitelai fa sì che lo spostamento in curva rispetto alla carrozzeria di un sol pezzo non si nota quasi nemmeno mentre i carrelli di estremità, grazie all'orientamento dei due semitelai sporgono dai lati solo limitatamente dando così un aspetto assai realistico alla marcia di questo modello.

Non indicheremo qui le modalità per lo smontaggio completo che d'altra parte non sono necessarie né consigliabili a chi non abbia un po' di dimestichezza con la micromeccanica.

Ci limiteremo quindi ad indicare le operazioni necessarie allo smontaggio degli elementi per la ordinaria manutenzione.

Chi volesse conoscere maggiori particolari di questo bel modello non ha che acquistare la scatola di montaggio relativa della serie «TrenHobby» (art. 11444) e montarsi il modello seguendo le chiare istruzioni contenute nell'opuscolo fornito con la scatola.

SMONTAGGIO DELLA CARROZZERIA

La carrozzeria è infilata sul telaio trasparente ed è tenuta in posizione dalle boccole filettate 63 che servono per l'ancoraggio dei due pantografi. Questi sono tenuti a semplice pressione; per estrarli basta tirarli leggermente in modo da staccarli dal tetto. Fare attenzione in questa operazione di non perdere i 4 isolatori 60 che fanno anch'essi da ancoraggio e da distanziatori del pantografo dalla base del tetto. Svitare con un cacciavite le due boccole anzidette e quindi sfilare la carrozzeria dal telaio trasparente. Verranno così messi allo scoperto il motore ed i collegamenti elettrici.

CABLAGGIO

Il motore riceve la corrente dai due semitelai isolati fra loro nel seguente modo: ogni semitelaio ha gli assi con ruote grandi e quelli

piccoli del carrello di estremità con la piastrina prendicorrente interna ed una ruota dalla stessa parte e più precisamente considerando la parte anteriore del locomotore quella senza motore, alla destra per il semitelaio folle ed alla sinistra per quello motore. In tal modo il semitelaio folle raccoglierà la corrente dalla rotaia destra e quello motore dalla sinistra. Nel caso venissero smontati gli assi con ruote sia quelli grandi come quelli piccoli, fare attenzione di rimetterli come erano prima e cioè per ogni semitelaio tutti dalla stessa parte. I due semicarrelli avranno quindi ognuno una polarità di corrente che trasmetteranno al telaio attraverso due piastrine poste nella parte centrale sotto al detto telaio per mezzo dei due pistoncini premuti da molle che si vedono sporgere superiormente alle due estremità interne dei due semicarrelli centrali. All'interno del telaio trasparente, da queste due piastrine si dipartono i fili: uno che va al portaspazzole destro del motore E e l'altro che va al commutatore aereo/rotaia. Il perno della leva di commutazione è collegato a sua volta al portaspazzole sinistro A. La connessione indicata con B va ai pantografi.

Per l'illuminazione, poiché essa si inverte automaticamente con il senso di marcia, abbiamo gli zoccoli dei portalampada incastrati nelle zavorre collegati entrambi con E ed i fondelli collegati alle estremità dei diodi raddrizzatori C e D che a loro volta sono entrambi collegati dall'altro lato con A.

Qualora una delle due o entrambe le lampade non si accendessero, accertato che esse non sono bruciate né svitate né che qualche connessione sia dissaldata, occorrerà sostituire i diodi (ricambio SFN 2516).

Per la lubrificazione del motore, converrà staccare il carrello motore dal telaio svitando la vite 73 che può essere raggiunta col cacciavite attraverso l'apposito foro praticato nella staffa di collegamento del carrello di estremità. Va svitata inoltre la vite 74 per poter liberare il semitelaio dalla staffa di collegamento 76 con l'altro semitelaio. Rimettere poi nuovamente in sede la vite 74 con la bussolina distanziatrice 75.

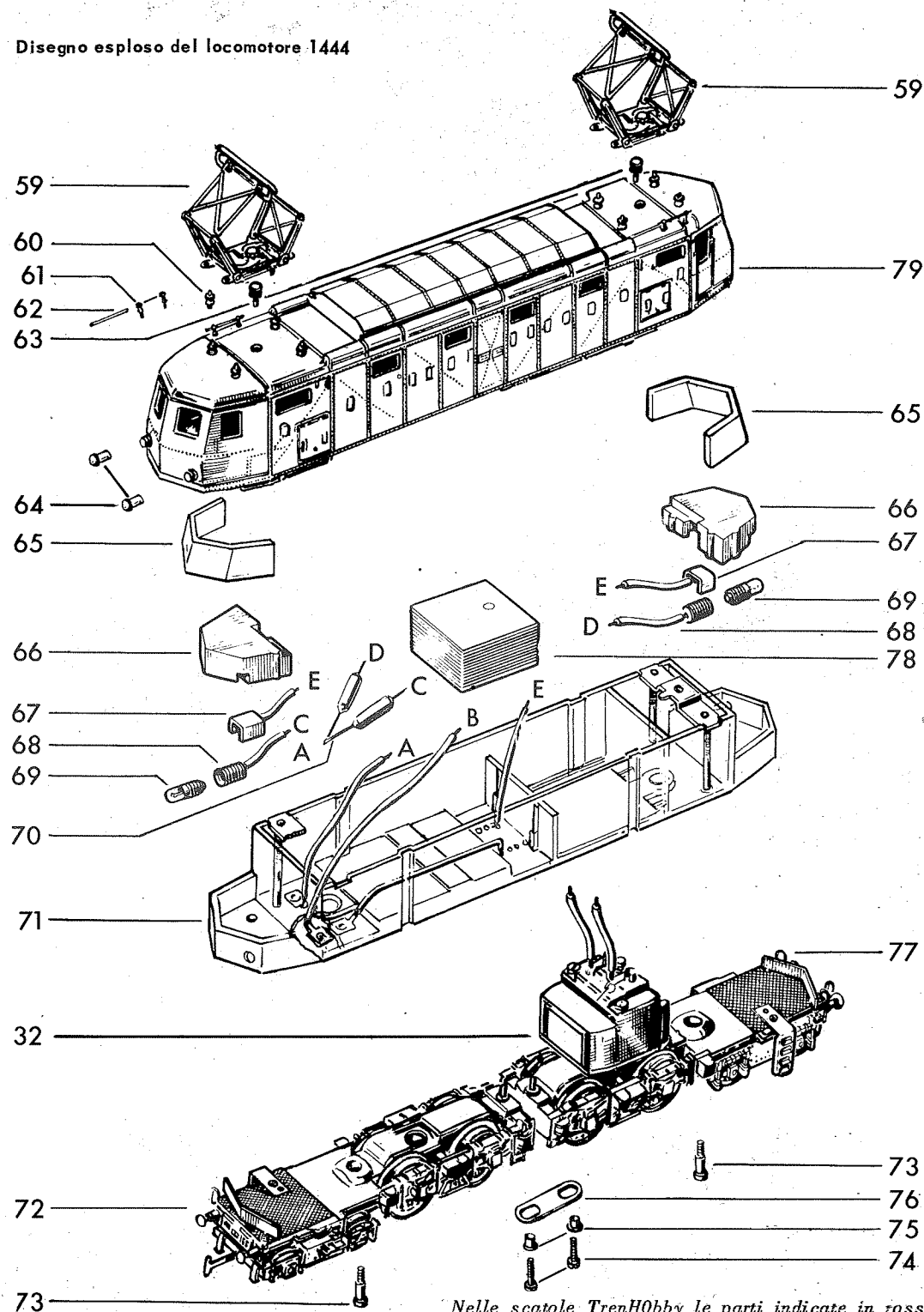
Con una siringa da iniezioni con ago sottile mettere una goccia di lubrificante 6208 attraverso il foro praticato nella vite posta fra i due portaspazzole.

L'altro supporto potrà essere raggiunto infilando l'ago fra il rotore e la piastra di base del motore. Lubrificare con parsimonia.

Le altre operazioni di manutenzione del motore, cambio delle spazzole e pulizia del collettore, potranno essere fatte agevolmente come spiegato sulle istruzioni che accompagnano ogni locomotore.

Consigliamo infine di non tentare di smontare il motore dal carrello. L'accoppiamento è fatto a mezzo di una rondella elastica per smontare la quale è necessario uno speciale attrezzo.

Disegno esploso del locomotore 1444



Nelle scatole TrenHobby le parti indicate in rosso unitamente al motore vengono fornite separatamente.

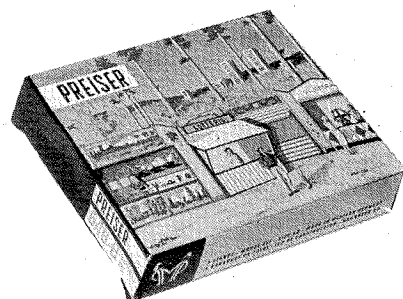
Rivarossi



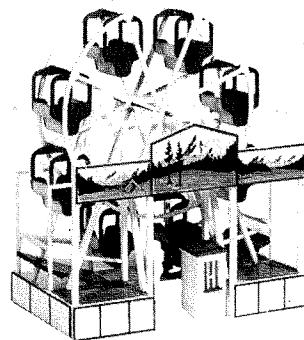
PREISER



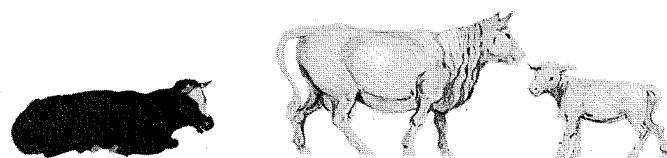
13/P Serie di 6 ferrovieri L. 580



640/B/P
Serie di baracconi per
luna park 1°
Scatola di montaggio L. 1.100



632/B/P
Ruota panoramica - Scatola di montaggio
Lunghezza cm. 10,5 - Larghezza cm. 5
Altezza cm. 12 L. 1.700



155/P Serie di 6 mucche in posizioni diverse L. 580



I prezzi indicati s'intendono al pubblico in Italia
In vendita nei migliori negozi del ramo

I NOSTRI LETTORI ALL'OPERA

Il Signor Alberto Schiassi di Bologna ci aveva inviato, tempo addietro, alcune fotografie delle sue interessanti realizzazioni in campo fermodellistico.

Avevamo chiesto al Signor Schiassi di rifare alcune fotografie curando maggiormente l'illuminazione dei soggetti illustrati, tutti di grande pregio e perciò di notevole interesse per i lettori della nostra rivista.

Siamo particolarmente lieti di poter pubblicare ora alcune fotografie molto ben riuscite dei modelli costruiti dal nostro amico Schiassi.

Purtroppo, per mancanza di spazio, ci vediamo costretti a pubblicare le fotografie accompagnandole solamente con brevi didascalie illustrative, mentre invece ciascuna foto meriterebbe un ampio commento descrittivo. Pensiamo, però, che la nitidezza delle immagini sia più che sufficiente a dare una chiara idea delle realizzazioni in tutti i loro più importanti dettagli.

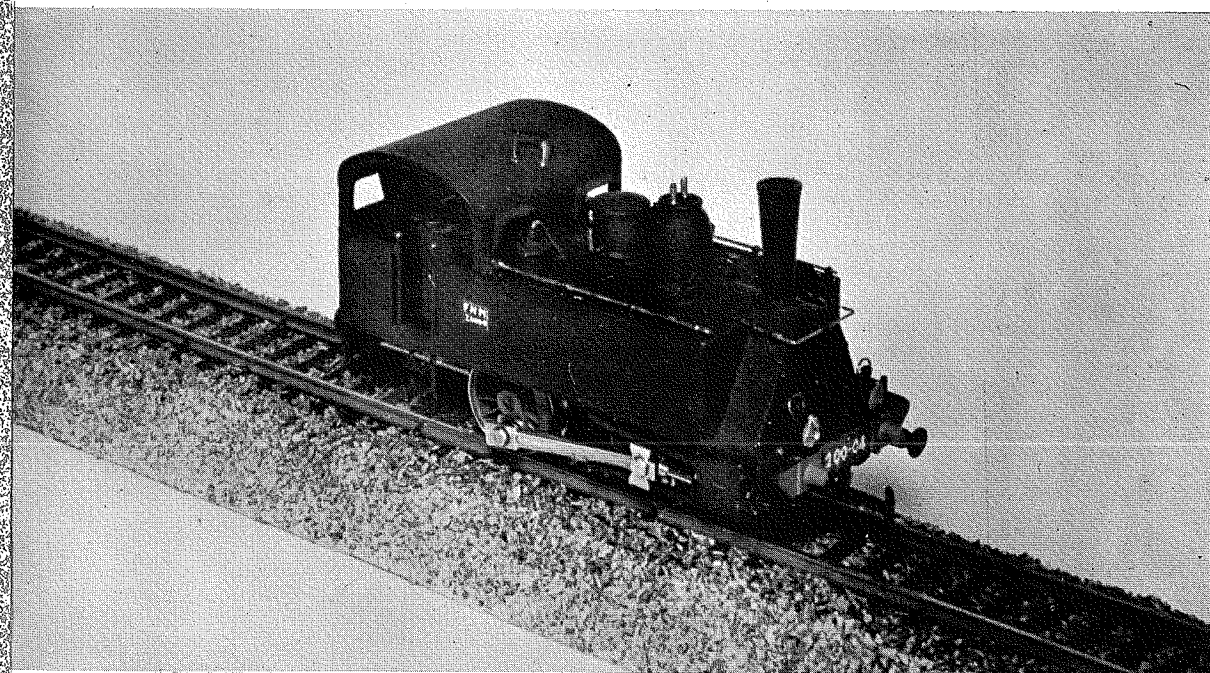
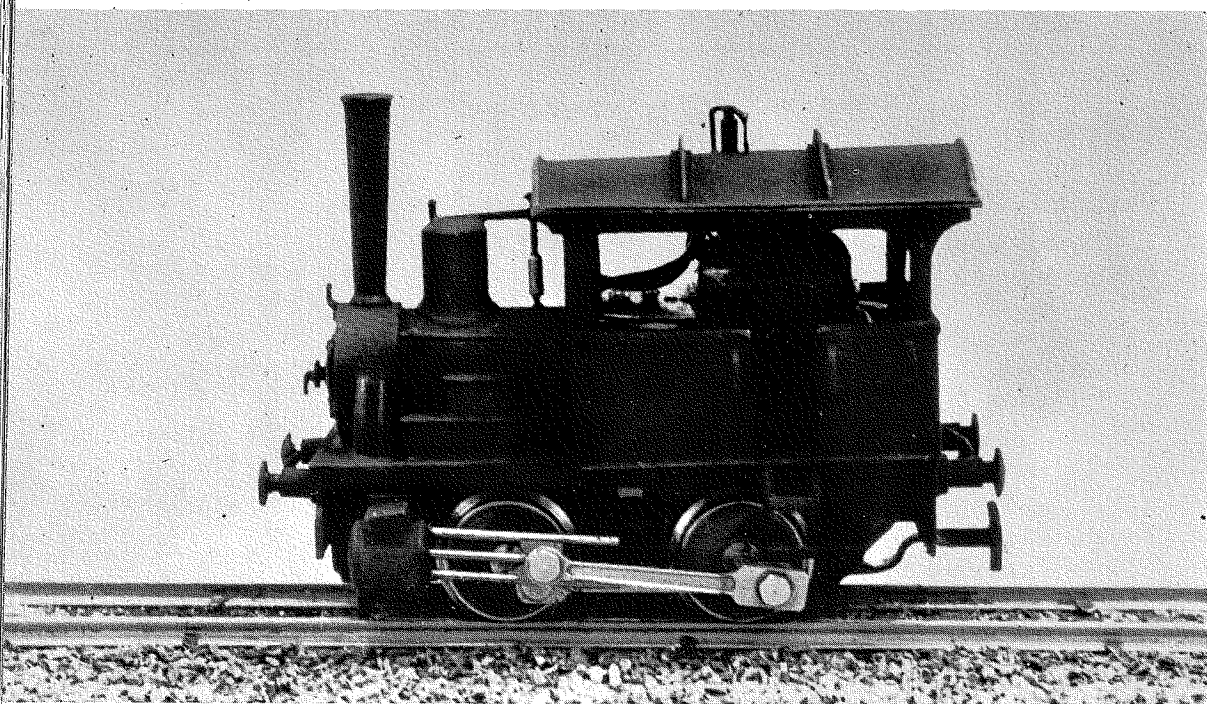


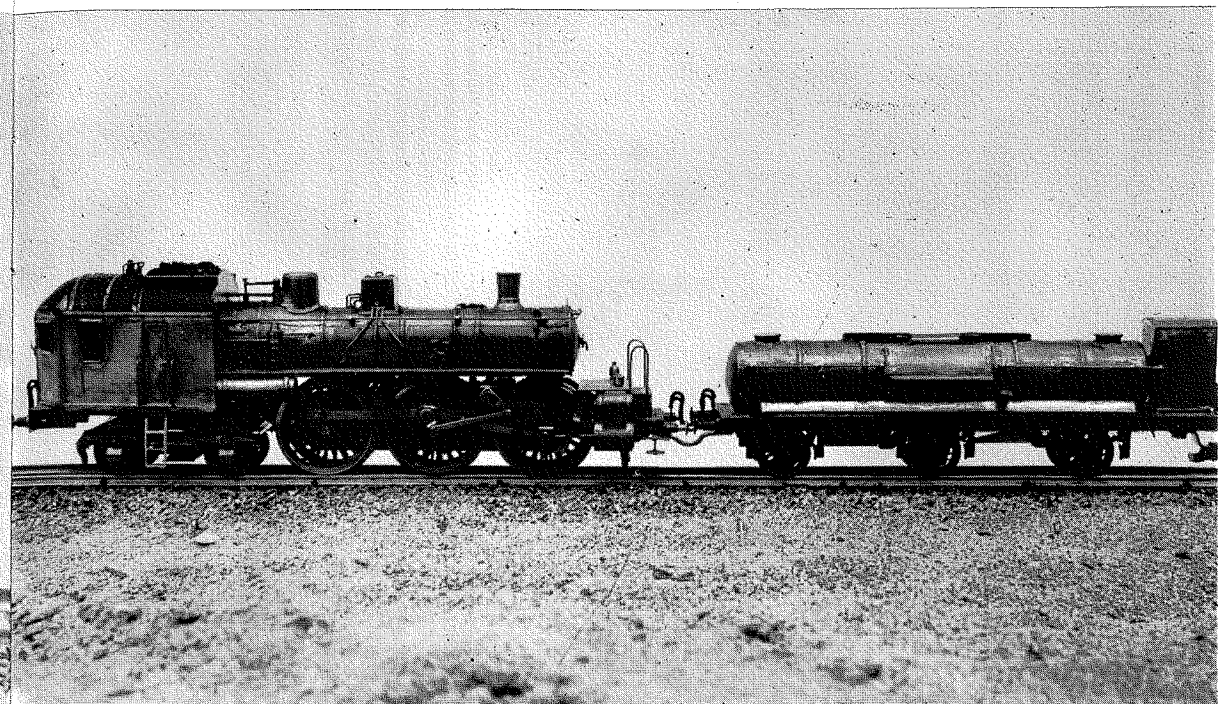
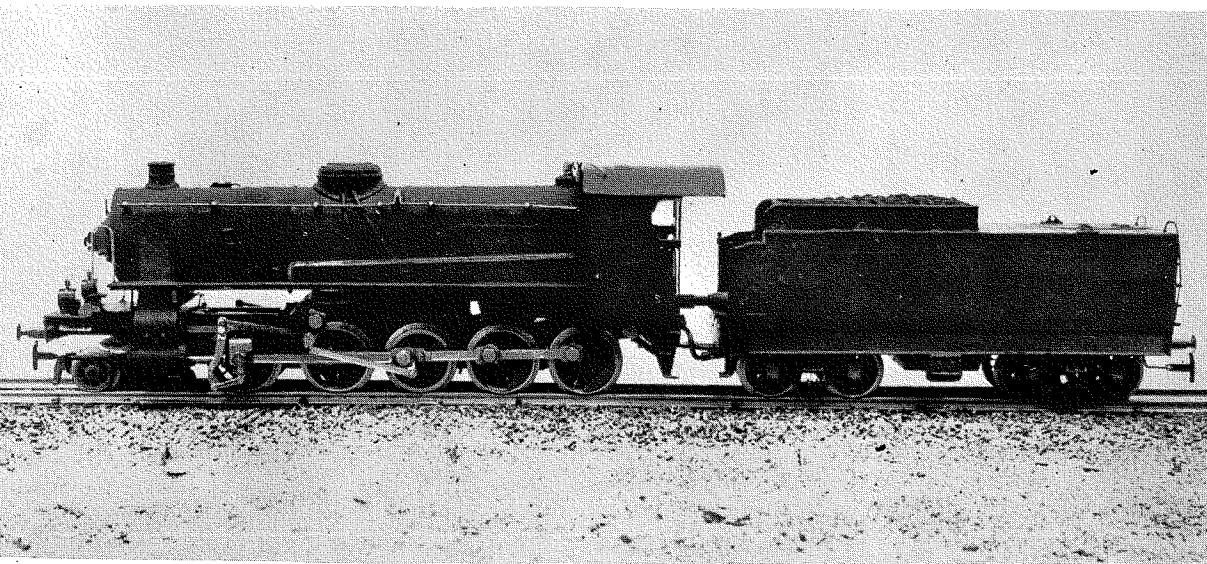
Fig. 1
Ottima riproduzione fermodellistica della locomotiva 200 delle F.N.M. - Il modello è stato realizzato con il telaio SFN 1529, gli assi della loco 1112 (L 625/R) Rivarossi ed altre parti staccate Rivarossi.

Proprio in questi giorni, una locomotiva 200 delle F.N.M. ha percorso la linea Milano-Erba, rievocando il primo viaggio compiuto su quella linea, nel lontano 1879, da una locomotiva simile. In tutte le stazioni del percorso, la vecchia loco 200 è stata salutata festosamente da molta folla. Alla stazione di Erba, la gente entusiasta ha fatto ala alla sbuffante locomotiva, giunta con un solo quarto d'ora di ritardo sull'orario previsto.



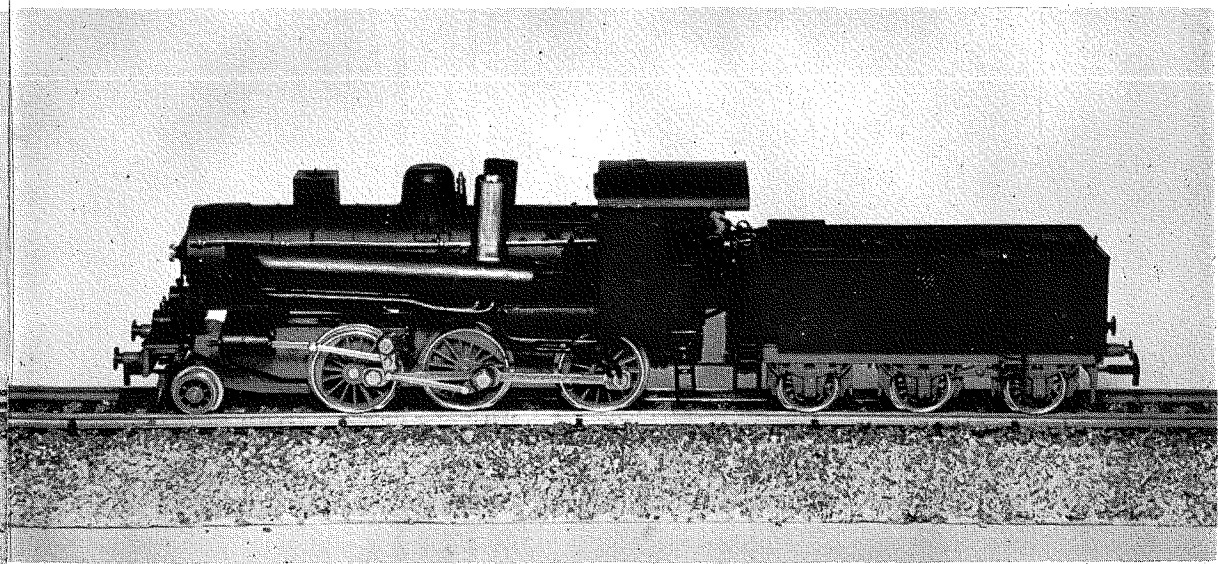
Sopra
Fig. 2
Riproduzione in scala «H0» della locomotiva GR 801 delle F.S. ex 210 Rete Adriatica.

Sotto
Fig. 3
Locomotiva GR 480 F.S. ricavata dalla trasformazione del modello GR 740 F.S. in scatola di montaggio «TrenHOby» 11113.



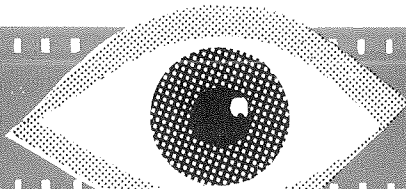
Sopra
Fig. 4
Modello della locomotiva 670 F.S. ottenuta dal Signor Schiassi con un abile lavoro fermodellistico. I disegni della loco 670 sono già apparsi sul n. 25 della nostra Rivista.

Sotto
Fig. 5
Originale trasformazione del modello Rivarossi 1112 riproducete la locomotiva GR 625 F.S., in locomotiva gruppo 623 F.S. La differenza, ben visibile sulla fotografia, consiste nella abile aggiunta dei preriscaldatori Franco Crosti.

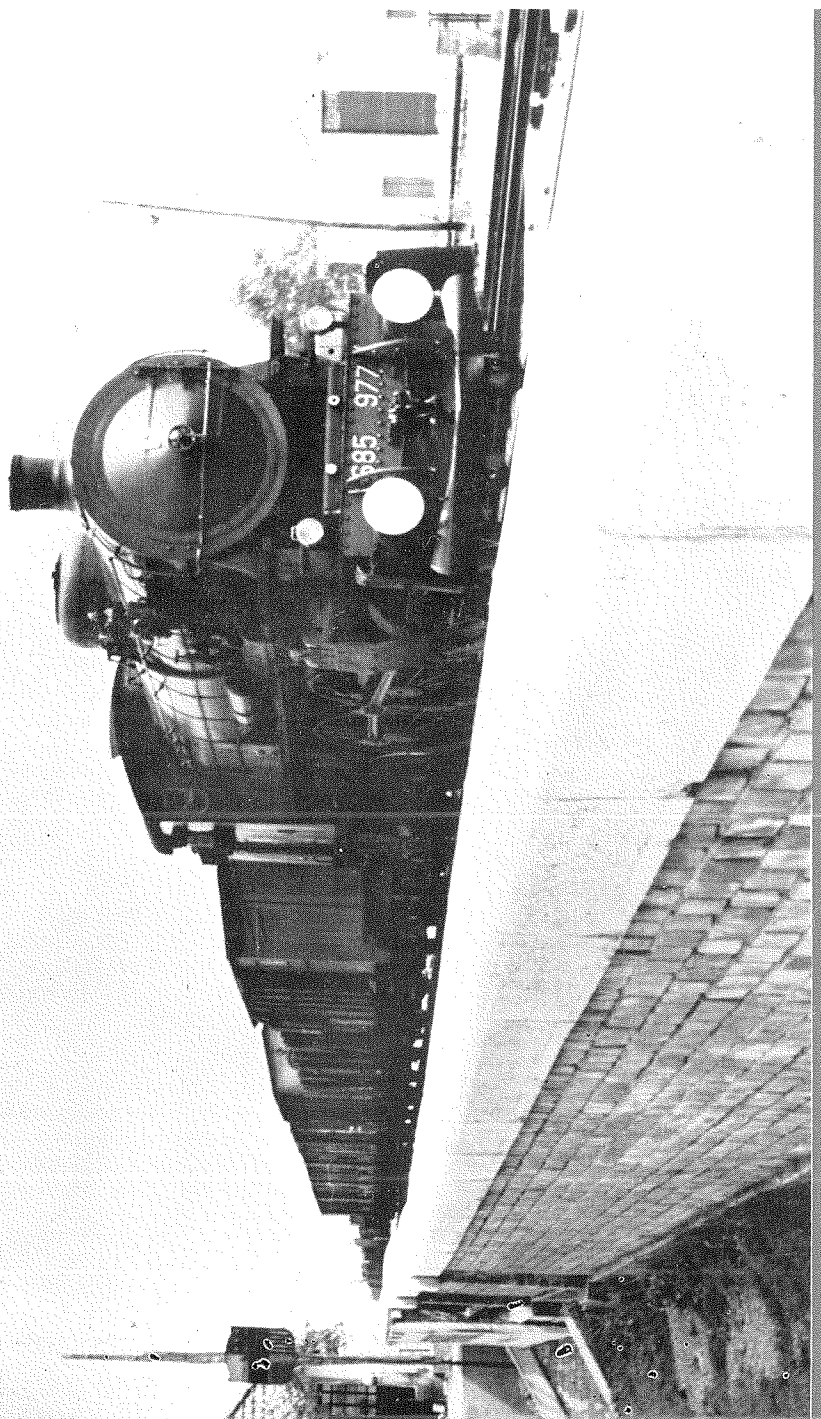


OCCHIO al TRENO

CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI



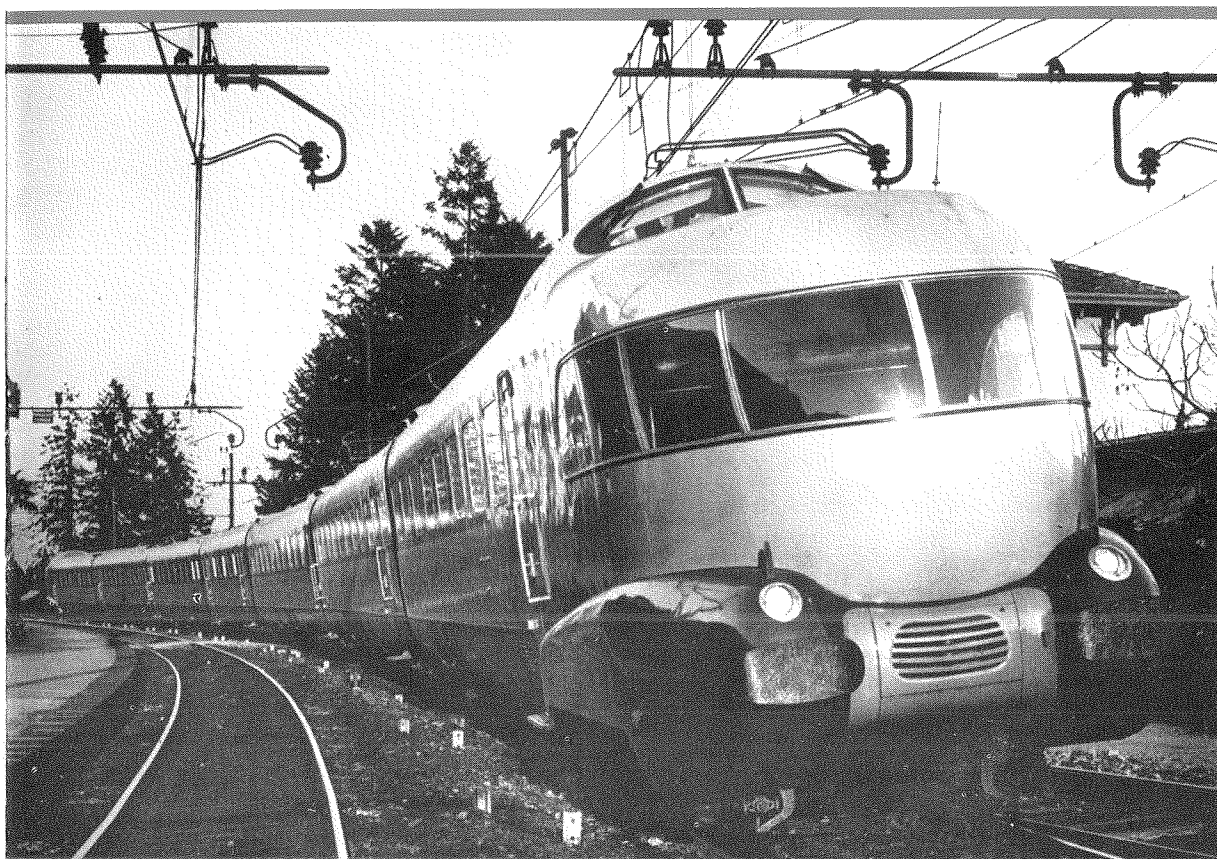
Se avete delle belle fotografie dal vero di soggetti ferroviari, mandatecele, e saremo ben lieti di riprodurle in questa rubrica. Le fotografie prescelte verranno premiate alla stessa stregua del Concorso «Flash». Sono necessarie fotografie nitide possibilmente nel formato 18x24 o 13x18 come minimo.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



Il Sig. Carlo De Nicolò di Udine ha colto con buon effetto estetico, alla stazione di Conegliano Veneto, una ancor valida locomotiva 685 trainante un convoglio merci.



Presentiamo due belle fotografie inviateci dal Sig. Giovanni Berti di Torino. In alto notiamo un autotreno Fiat a 3 casse accoppiate, destinato alle ferrovie del Portogallo, fotografato sulla linea Torino-Modane mentre compie un percorso di prova. In basso, con un'ottima inquadratura dell'intero convoglio, possiamo ammirare l'elettrotreno Breda a 7 casse articolate F.S. ETR 300 «Settebello».





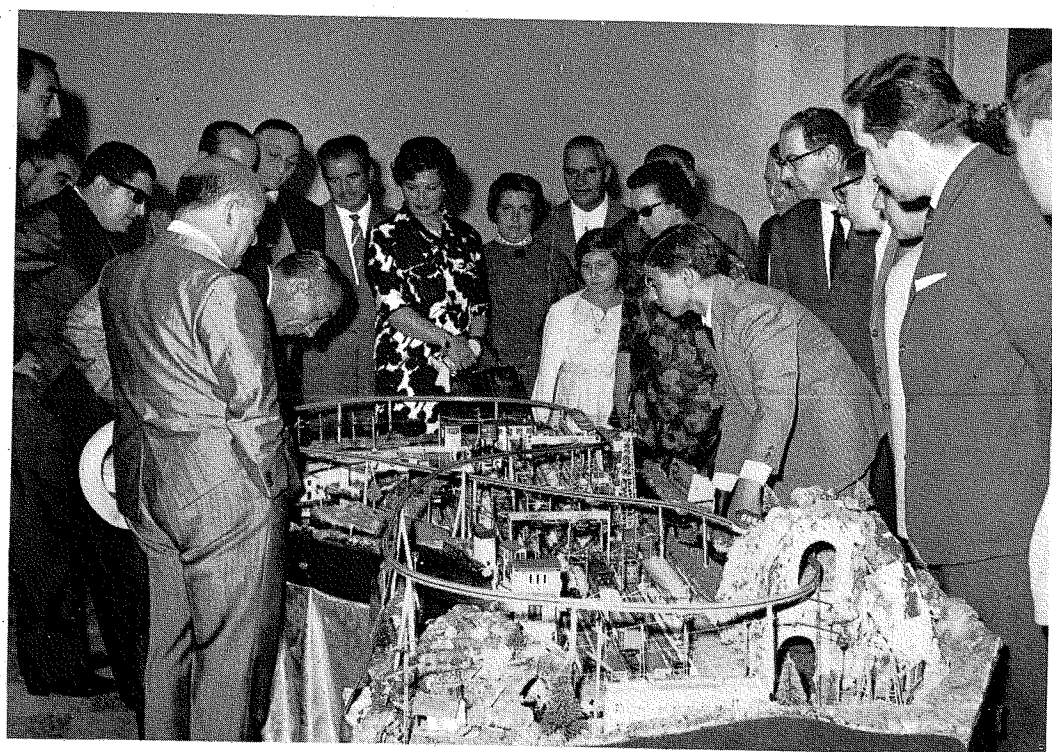
1ª MOSTRA FERMODELLISTICA DI BENEVENTO

Dal 27 giugno al 3 luglio scorso si è tenuta a Benevento la 1ª Mostra di Modellismo Ferroviario.

La manifestazione ha ottenuto un lusinghiero successo e crediamo di fare cosa gradita agli amici di Benevento, pubblicando queste brevi notizie che sono di incoraggiamento e di plauso per la lodevole iniziativa.

L'inaugurazione ufficiale, è avvenuta il giorno 1º luglio alla presenza delle principali autorità locali e di numerosi funzionari delle F.S. e delle S.F.S. (Strade Ferrate Sovvenzionate).

In un salone opportunamente addobbato erano esposti i quattro plastici partecipanti al concorso e numeroso materiale fermodellistico gentilmente fornito da tre negozi



La fotografia mostra il plastico presentato alla 1ª Mostra Fermodellistica di Benevento dal Signor Umberto Ucci. Un gruppo di tecnici delle F.S. e di visitatori stanno attentamente osservando il movimento dei treni.

specializzati del ramo.

Oltre duemila visitatori hanno ammirato i plastici ed il materiale esposto ed hanno potuto farsi una idea più chiara e precisa dell'importanza che il modellismo ferroviario va assumendo sempre più come «hobby» istruttivo ed appassionante.

A chiusura della Mostra sono stati pre-

miati tutti i plastici esposti ed il primo premio è andato a quello del Sig. Umberto Ucci di Benevento, macchinista delle S.F.S., già simpaticamente noto in campo fermodellistico per delle ottime realizzazioni, esposte in fotografia anche alla Mostra di Villa Olmo di Como durante il Congresso Morop 1961.



IX CONGRESSO INTERNAZIONALE FERMODELLISTICO

Organizzato dal Club Fermodellistico di Amburgo (Holstenwall, 24 - Amburgo, 36) si svolgerà dal 5 al 10 settembre 1962 ad Amburgo, il IX Congresso Internazionale Fermodellistico dell'Unione delle Federazioni Europee di Modellismo Ferroviario (Morop).

Questo Congresso si annuncia particolarmente interessante sia per le sue caratteristiche tecniche, che dal lato spettacolare.

Difatti la sede di Amburgo offre tutte le migliori garanzie per una perfetta riuscita, sotto tutti gli aspetti, del congresso Morop, tale comunque da non risultare certamente inferiore al Congresso del 1961 tenutosi come tutti ricorderanno, con grandissimo successo, nella incomparabile sede della Villa Olmo di Como.

Ci auguriamo che la partecipazione dei fermodellisti italiani sia particolarmente numerosa e tale quindi da qualificare maggiormente il Congresso in questione.

Dopo l'inaugurazione del Congresso che avverrà nella mattinata di mercoledì 5 settembre, ci saranno le visite al plastico del MEHV (scartamento 145 mm.) ed alla Mostra dei Modelli Ferroviari. Seguirà

l'apertura delle sedute dei due Comitati Morop (Direttivo e Tecnico). La serata sarà occupata da proiezioni cinematografiche a soggetto ferroviario offerte dalle Ferrovie della Repubblica Federale Germanica (DB).

Nelle giornate successive sono previste, oltre alla continuazione delle sedute dei Comitati Morop, interessantissime visite alle installazioni ferroviarie della DB, S. Bahn e del Metrò di Amburgo.

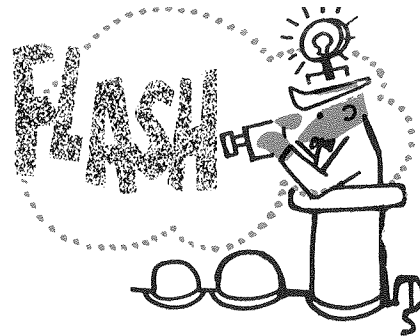
Sono pure previste escursioni in battello con visita al porto di Amburgo e giro dell'Elba fino a Stadersand.

Altre escursioni in treno speciale porteranno i congressisti da Amburgo a Tremunde e Lubecca.

Il Congresso verrà chiuso il giorno 10 settembre, lunedì, al ritorno da una escursione Amburgo Hbf-Grossenbrode, comprendente la visita alle installazioni in costruzione della linea «Volo d'uccello» ed il giro in traghetto a Gedser (DK).

Sul prossimo numero della nostra rivista daremo un ampio panorama del IX Congresso Morop per il quale formuliamo i nostri più fervidi auguri per la sua completa riuscita.

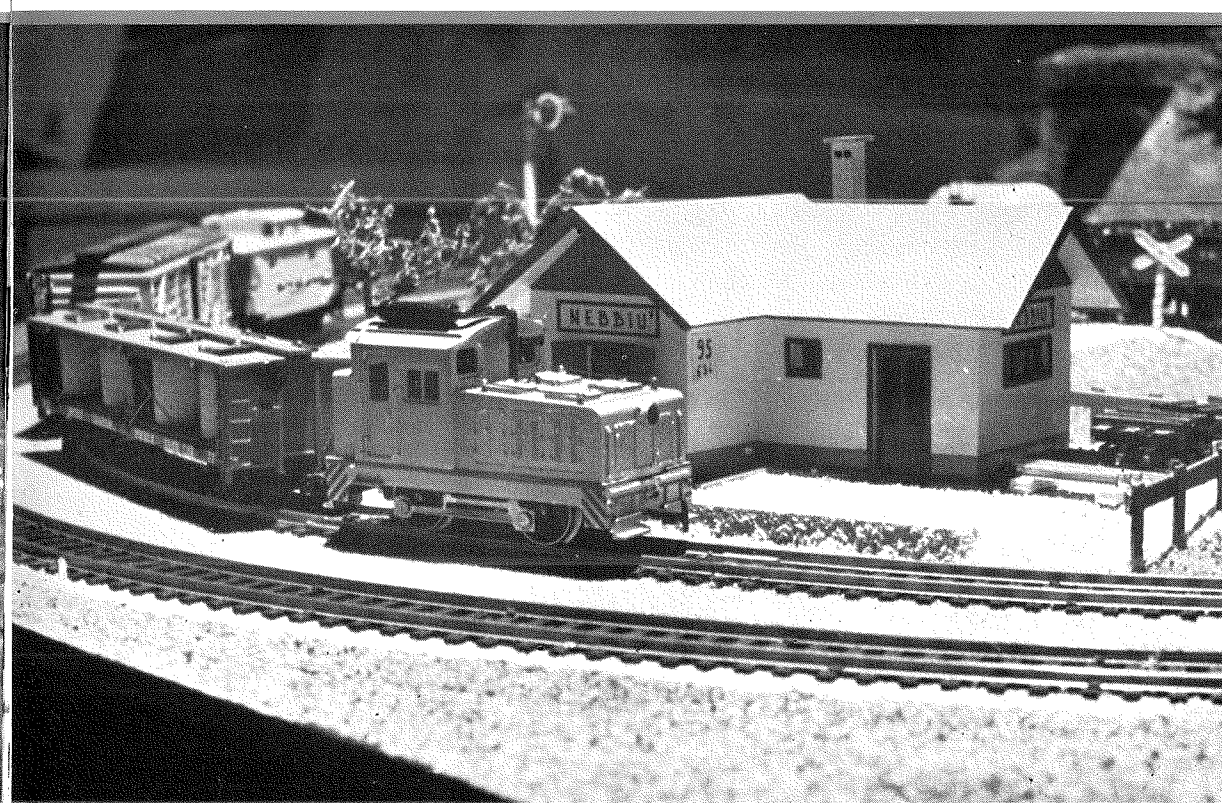
Inviateci le fotografie dei vostri impianti realizzati con materiale Rivarossi. Per ogni foto pubblicata vi sarà inviato in omaggio materiale Rivarossi corrispondente al valore di L. 1.500 al pubblico. Occorrono ingrandimenti nitidi 13x18 cm. stampati su carta bianca e lucida. Tutte le fotografie rimangono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



(A sinistra e sotto)
Queste due interessanti fotografie ci sono state inviate dalla Ditta Alfaro Hobbies di Buenos Aires. Ambedue riproducono un originalissimo plastico, visto da due angoli diversi, costruito sotto l'auspicio dell'Ufficio del Turismo Argentino e rappresentante la mappa in scala perfetta della provincia di Buenos Aires. Notiamo che il materiale ferroviario adoperato è tutto Rivarossi. Il plastico è visibile in un grande locale del centro di Mar della Plata.



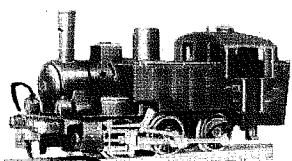
Due inquadrature ravvicinate del plastico costruito dal Sig. Francesco Pozzato di Bassano del Grappa. In alto notiamo in primo piano una locomotiva diesel da manovra americana (1881) trainante un carro merci aperto Rivarossi (2224). Sulla fotografia si vede anche una loco 835 che traina un convoglio merci. In basso la loco diesel 1881 con il carro merci aperto sono fermi davanti alla graziosa stazioncina di Nebbiù. Particolarmente buono l'effetto realistico in ambedue le foto.



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

WILLIVER della Italgioiocattoli S.p.A.

via S. Maria Nuova 37/c ROMA 00135

MODELISMO E GIOCATTOLI

TRENI ELETTRICI

Rivarossi

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

loco REVUE

ANCHE CON POCHE NOZIONI DI FRANCESE

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

LEGERETE CON PIACERE

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

ACCESSORI PER PLASTICI

FALLER

VOLLMER

PREISER

WIKING

AEREI FROG - SERVIZIO ASSISTENZA TECNICA
Vendita anche per corrispondenza

COMPLETO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI

Rivarossi

PARTI DI RICAMBIO
PEZZI STACCATI PER MODELLISTI

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

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 STACCATI

Rivarossi

RIPARATORE AUTORIZZATO

COSTRUZIONE DI LOCOMOTIVE SPECIALI SU COMMISSIONE

«CASABELLA TESTI»

VIA ALTINATE 16
Tel. 25.440 + 35082

«TESTI GIOCATTOLI»

CORSO GARIBALDI 2
Tel. 39472

DITTA CAV.

FERRUCCIO

TESTI

PADOVA

DAL 1880

LA DITTA DI FIDUCIA

Tel. 25440

FERROVIE *Rivarossi* CATALOGHI A RICHIESTA

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

Rivarossi

MODELLISMO

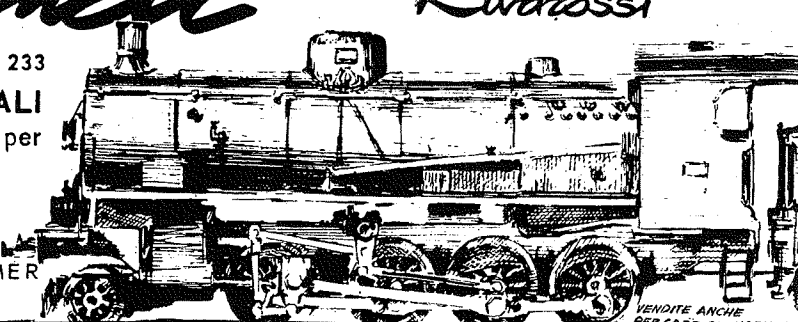


VIA BALDISSERA, 9
ANGOLO STOPPANI

MILANO
Tel. 270.811

Grandi **Rivarossi**
 COMPLETO ASSORTIMENTO
 DI TRENI ELETTRICI

ALERMO Via Macqueda 233
 GIOCATTOLI PIU' ORIGINALI
 parti di ricambio e pezzi staccati per
 modellisti
 ASSISTENZA TECNICA
 accessori per plastici
Rivarossi FALLER WOLLMER
 PREISER - WIKING



VENDITE ANCHE
 PER CORRISPONDENZA

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

arbitr
 Organizzazione VITTADELLO
 FIRENZE - Via Brunelleschi
 Tel. 21.318

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



nunzi
 ROMA - CORSO TRIESTE 104 - TEL. 848-873

TRENI ELETTRICI
Rivarossi
 parti di ricambio
 assistenza servizio

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

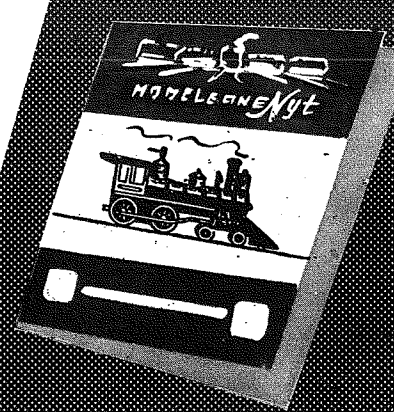
PALIFICAZIONE ITALIANA A CATENARIA - PLASTICI FERROVIARI -
 TUTTO PER MODELLISTI - GIOCATTOLI NOVITA'

alla gioia dei bimbi
 VIA PO 46 - TORINO TEL. 882850

COMPLETO ASSORTIMENTO DI GIOCATTOLI E MODELLISMO
 DELLE MIGLIORI CASE ITALIANE ED ESTERE

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

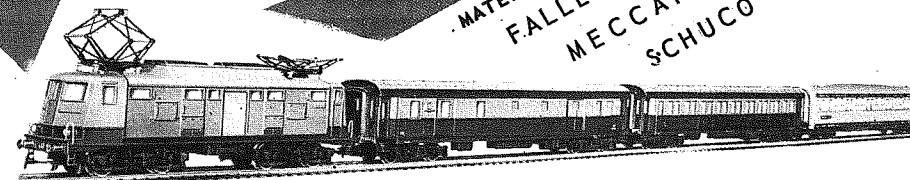
L'INTERESSANTE RIVISTA
Modelbane *nyt*
 DI MODELLISMO FERROVIARIO
 DANESE
 Kongeveim 128 Virum (Danimarca)



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

TRENI ELETTRICI
Rivarossi

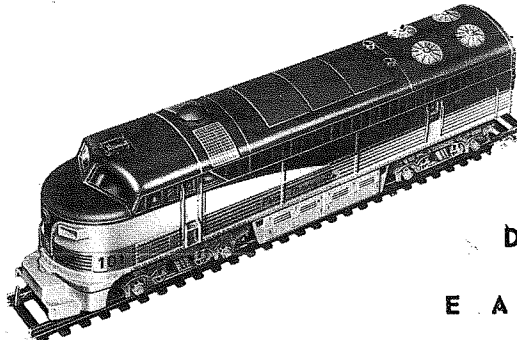
MATERIALE MODELLISTICO DI TUTTE LE CASE
 FALLER, VOLLMER, PREISER
 MECCANO MERCURY
 SCHUCO ECC.



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



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



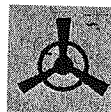
MILAN HOBBY

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

la **ditta montanari** fondata nel 1840

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

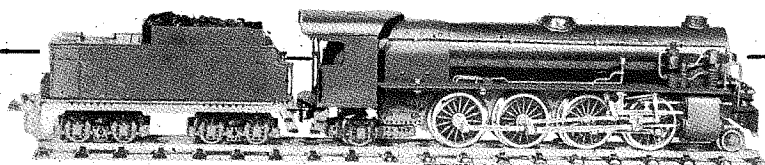
Una copia L. 200

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

GRILLO SPORT
Via Cantore, 267 R - Tel. 42472
GENOVA - SAMPIERDARENA
LABORATORIO ATTREZZATO PER
RIPARAZIONI E COSTRUZIONE 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
BEI 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 COMMA
A. Nicoletti
Piazza del Popolo 11 - FAENZA

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

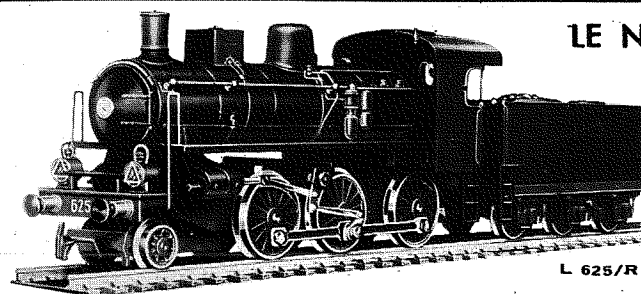
ONORATO ISACCO
Corso V. Emanuele 36 - TORINO
TRENI ELETTRICI *Rivarossi*
SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA

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
Via Bersagliere del Po, 8
FERRARA
FERMODELLISMO «HO» E «TT»

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



LE NOVITA' E TUTTO L'ASSORTIMENTO

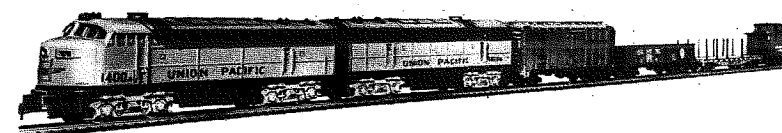
Rivarossi
scrivete per ordinazioni
alla Ditta

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