

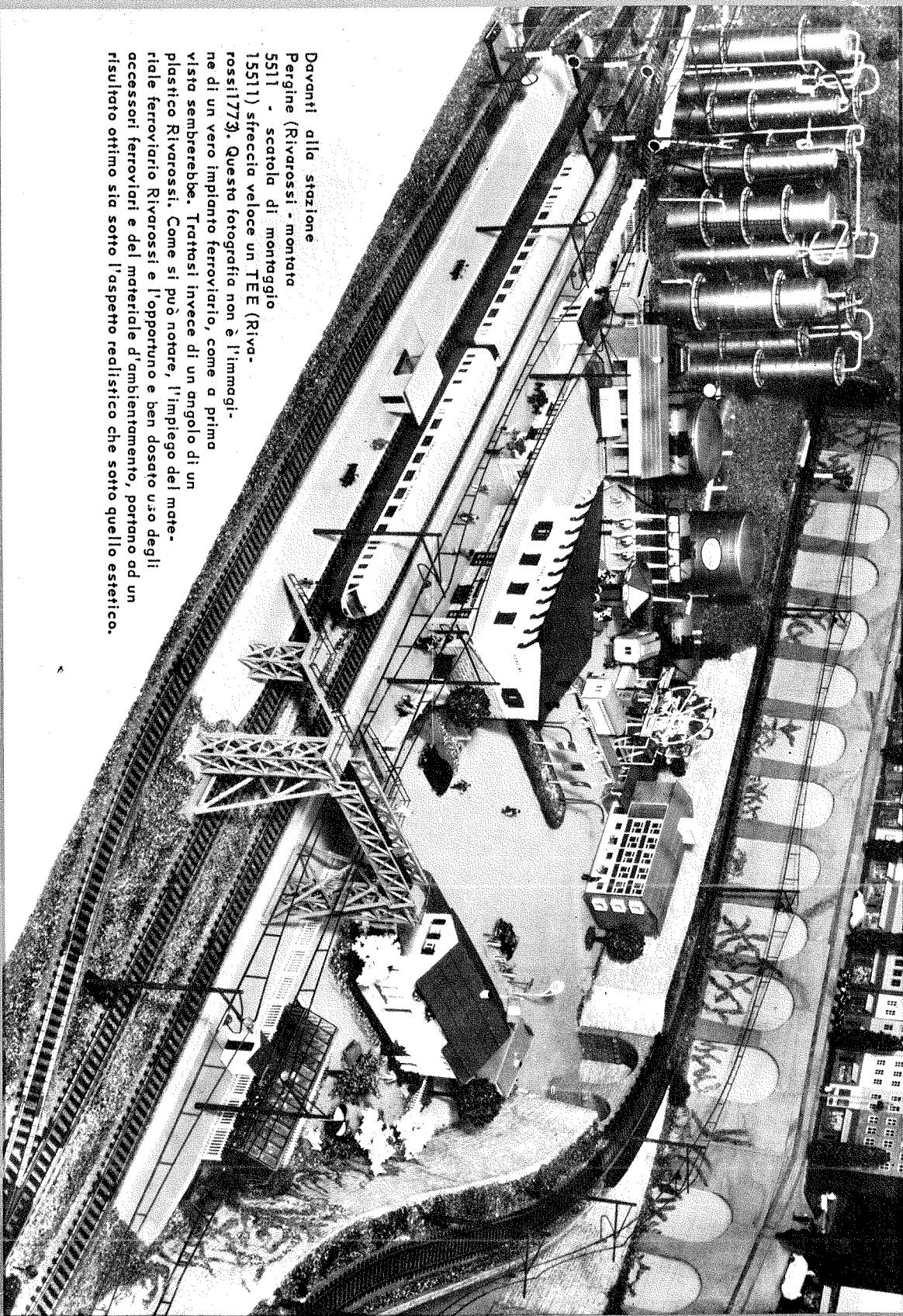
**54** RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

**H10**

*Rivarossi*

febbraio 1963  
anno IX - L. 150

pubblicazione bimestrale



Davanti alla stazione  
Pergine (Rivarossi - montata  
5511) - scatola di montaggio  
15511) streccia veloce un TEE (Riva-  
rossi 1773). Questo fotografia non è l'immagi-  
ne di un vero impianto ferroviario, come a prima  
vista sembrerebbe. Trattasi invece di un angolo di un  
plastico Rivarossi. Come si può notare, l'impiego del mate-  
riale ferroviario Rivarossi e l'opportuno e ben dosato uso degli  
accessori ferroviari e del materiale d'ambientamento, portano ad un  
risultato ottimo sia sotto l'aspetto realistico che sotto quello estetico.



*Mastro Geppetto*

di  
**SCAGLIA & FIGLIO**

**GIOCHI E  
GIOCATTOLI**

**INDIRIZZATI**

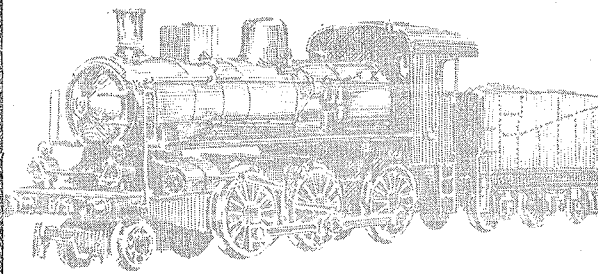
MILANO  
CORSO MATTEOTTI, 14  
TELEF. 79.12.12

**Zambelli**

Via Mussi 11 Milano Tel. 312136

**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

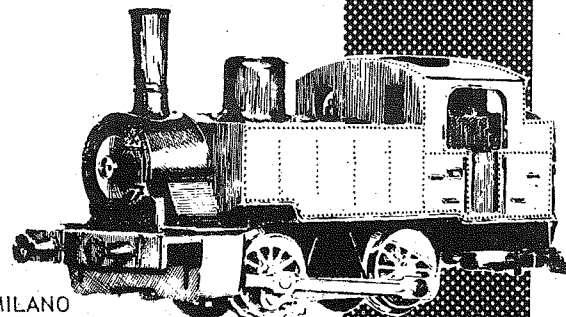
- FERROVIARIO
  - AEREO
  - NAVALE
- GIOCATTOLI SCIENTIFICI

SERVIZI ASSISTENZA TECNICA  
E CONSULENZA GRATUITI

*fochimodels* DI FOCHI

RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200.

Tutto per l'Aeromodellismo - Automodel-  
lismo - Navimodellismo - Fermmodellismo -  
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  
Via Pergolesi 1 - 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

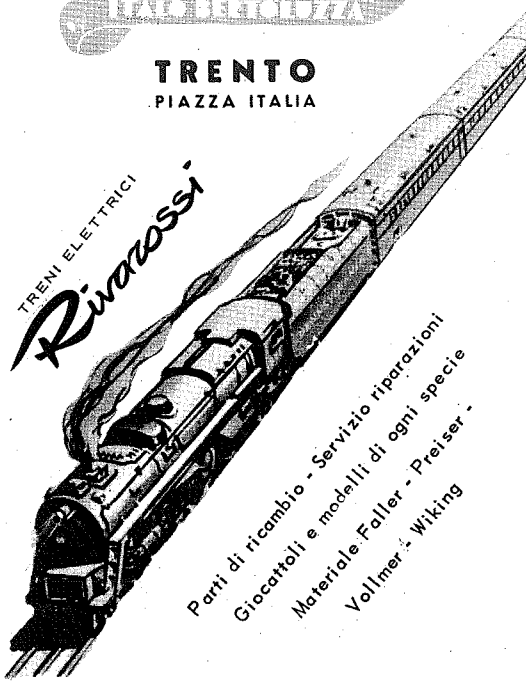
Soldatini e figure per Collezionisti

VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI

*Rivarossi*  
SERVIZIO RIPARAZIONI  
ed  
ASSISTENZA TECNICA

*Italo*

TRENTO  
PIAZZA ITALIA



TRENI ELETTRICI  
*Rivarossi*

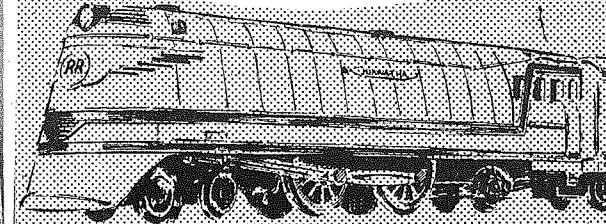
Parti di ricambio - Servizio riparazioni  
Giocattoli e modelli di ogni specie  
Materiale Faller - Preiser -  
Vollmer - Wiking

LA CASA DEL GIOCATTOLO

*Bolla*  
di P. BOLLA

VIA MANNO 53  
CAGLIARI

TUTTO  
PER  
IL MODELLISMO



*treni elettrici*

*"Rivarossi"*



*T. Ciccoletta & Figlio  
Regali*

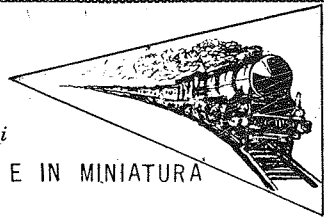
Via S. Caterina a Chiaia, 16  
Piazza Vanvitelli, 27

**NAPOLI**

Telef. 390963  
374687

PARTI DI RICAMBIO  
SERVIZIO ASSISTENZA  
ACCESSORI  
FALLER  
PREISER  
VOLLMER

# ITALMODEL



Rivista bimestrale di  
FERROVIE REALI E IN MINIATURA

Copia singola ..... L. 390.-  
Estero. .... € 490.-  
Abbonamento a 6 numeri (anno solare) € 2.000.-  
Estero. .... € 2.400.-

Richieste alla Direzione

VIA CAFFARO 19 - GENOVA



## 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

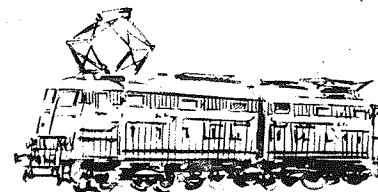
VOLLMER

PREISER

CARTOLERIA

# MARANI

CORSO REPUBBLICA N° 15 VENTIMIGLIA, Tel. 31216



*Rivarossi*

FALLER

PREISER

REVELL

WIKING

VOLLMER

Laboratorio attrezzato

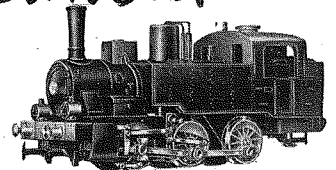
ROMA

VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038



"Casamia" di U. Battista

*Rivarossi*  
VASTO ASSORTIMENTO



# Hobby Model

di DOMENICO PINTON

TREVISO  
GALLERIA S. VITO  
TEL. 20497

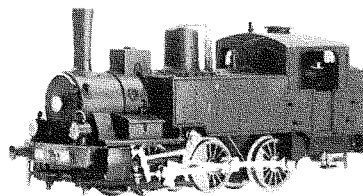
ASSORTIMENTO COMPLETO  
TRENI ELETTRICI

*Rivarossi*

ACCESSORI E TUTTO PER IL  
MODELLISMO

VIA SACCARELLI 16 - TORINO - TELEFONO 48.46.78

# A. Bessone



ASSORTIMENTO COMPLETO E RICAMBI

*Rivarossi*

FERROVIE DELLE MIGLIORI MARCHE ESTERE

VASTO ASSORTIMENTO ACCESSORI PER PLASTICI *FALLER VOLLMER PREISER*

# REARADIO

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

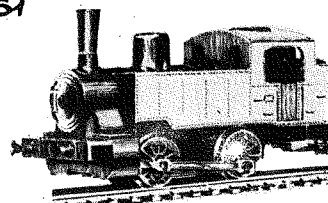
VASTO ASSORTIMENTO TRENI "HO"

*Rivarossi*

WIKING

FALLER

VOLLMER



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

# 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

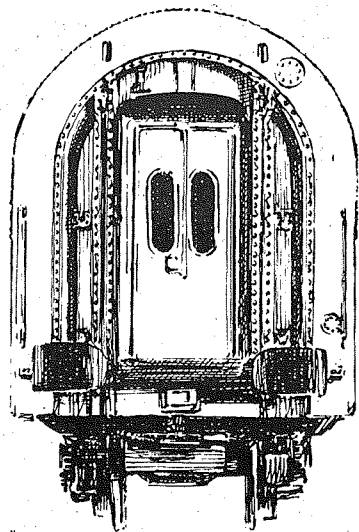
le migliori marche

# GIORNI

ROMA

Via Marconio 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**



Pezzi a ricambio

Miscelatore originale inglese  
Pezzi stampati

Cassette - Pianta  
accessori per plastici

Scatole di montaggio, accessori  
e materiale per l'aeromodellismo

Modellini Wikings

## RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

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

n. 54 Febbraio 1963 Anno IX L. 150

# tee

### EDITORIALE

Fra le tante novità presentate dalla Rivarossi in questi ultimi tempi, merita un particolare cenno in questa sede, il modello del treno tedesco «Der Adler».

Trattasi di una sorprendente e meravigliosa miniatura del primo treno tedesco a vapore, entrato in servizio nel 1835 tra Norimberga e Fürth. Questa riproduzione è di grande interesse per tutti i fermodellisti perchè dà loro la possibilità di possedere il modello di un originale convoglio ferroviario, uno dei primi treni a vapore europei, stupendamente dettagliato in tutti i particolari e quindi di grande effetto estetico.

Il treno «Der Adler», lungo cm. 32,5, funziona su due rotaie a corrente continua 4-12 V. ed è composto da una loco con tender e tre carrozze passeggeri di diversa classe. Il motore è posto nella prima carrozza dopo la locomotiva ed il rapporto di trasmissione è calcolato in modo che il convoglio abbia una velocità massima moderata consona alle caratteristiche del prototipo.

E' prevista anche un'edizione per funzionamento su binario a tre rotaie che dovrà però sempre essere alimentato con corrente continua 4-12 V.

Non sarà certamente anacronistico vederlo correre su di un plastico, accanto magari ad un potente e moderno locomotore 646. Esso sarà posto in vendita sui mercati nazionale ed esteri fra pochi giorni.

Il favore che ha accolto questo treno «Der Adler» e tutte le altre novità Rivarossi del 1962, ci è di sprone a preparare e presentare al più presto ai nostri affezionati amici, nuovi ed ancora più interessanti modelli. A tutti loro diamo appuntamento sul prossimo numero della nostra rivista, quello di aprile, per la presentazione del vasto panorama delle novità 1963.

### 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

HO **Rivarossi** • N. 54

### IN QUESTO NUMERO

Come nacque la 691	Pag. 8
I plastici dei lettori	• 14
La locomotiva Caprotti 686... Ovvero un treno del passato ...ma non troppo	• 20
L'album delle locomotive	• 22
Un convoglio TEE a 3 unità	• 27
Concorso «Flash»	• 30
Occhio al treno	• 32
I nostri lettori all'opera	• 34
Mondo Modellistico	• 36

### IN COPERTINA

Da una galleria Faller 556/F notiamo l'uscita di un convoglio passeggeri Rivarossi 111 che si appresta a transitare sopra un ponte

### NEL PROSSIMO NUMERO

Le locomotive Franco Crosti

Mondo Modellistico

Vetrina delle novità

I nostri lettori all'opera

Concorsi fotografici  
e altri interessanti rubriche

# Come nacque la 691

La Rivarossi sta per lanciare su tutti i mercati internazionali un perfetto modello in scala H0 riproducente un prototipo di locomotiva GR 691 delle Ferrovie dello Stato.

Crediamo di fare cosa gradita al lettore dedicando qualche pagina della Rivista alle notizie che riguardano la nascita, nel 1928, delle locomotive che avrebbero formato appunto il GR 691 F.S.. Ci scusiamo se in alcuni punti la descrizione assumerà un arido carattere tecnico ma ciò fornirà al lettore più appassionato, motivo di interessante raffronto.

Ma veniamo, per così dire, in argomento.

Per consentire l'effettuazione dei treni a grande velocità, l'Ufficio Studi Locomotive di Firenze aveva predisposto in data antecedente al 1928, che prendiamo come base, il progetto di una locomotiva con rodiggio 2-3-1 con meccanismo a tre cilindri e con un peso sugli assi motori di 21 tonn. La realizzazione di tale progetto era però subordinata ad importanti lavori di rafforzamento che riguardavano, in particolare, l'armamento delle linee ed i ponti. Già allora si prevedeva che lo sviluppo dell'elet-

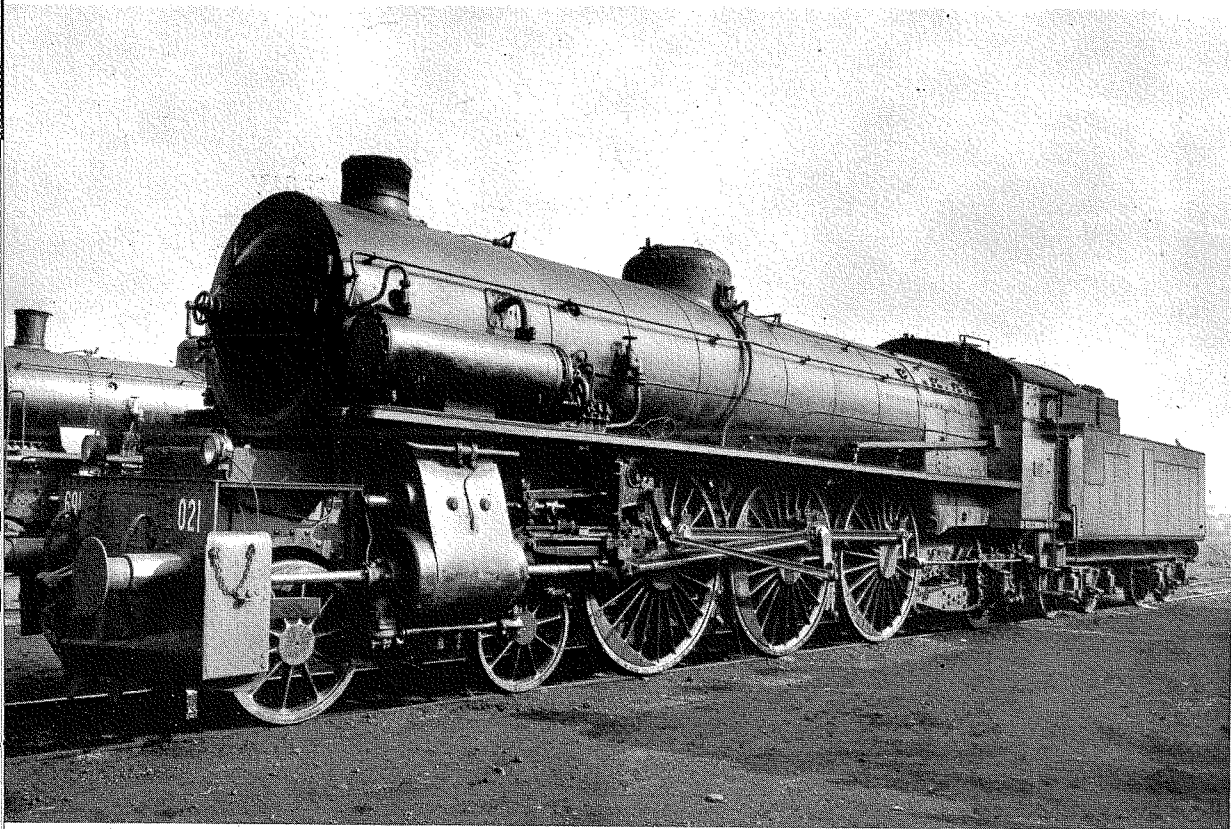


Fig. 1 Locomotiva GR 691-021 in attesa di prendere servizio. Deposito Locomotive di Verona.  
(Foto della Fototeca Rivarossi)



Fig. 2 Il nuovo tender portò l'autonomia delle GR 691 a 350 Km. senza rifornire le scorte di acqua e carbone. (Foto della Fototeca Rivarossi)

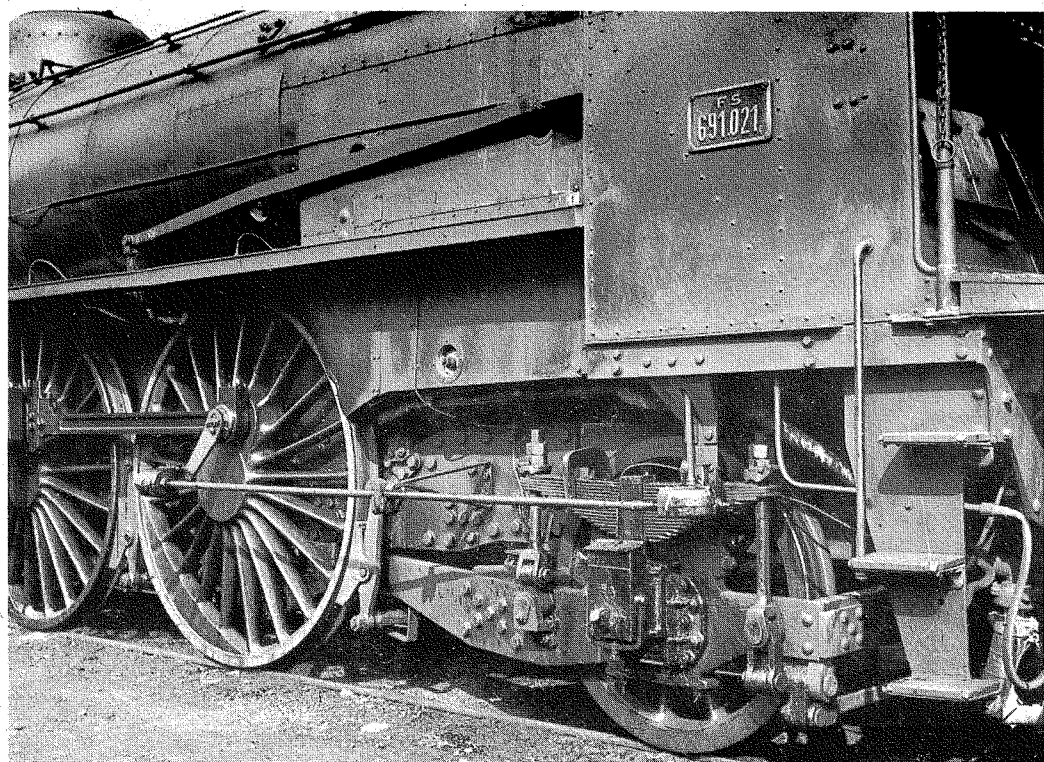


Fig. 3 Particolare del «bissel» posteriore. Si noti la giunzione, per sovrapposizione, delle fiancate del telaio  
(Foto della Fototeca Rivarossi)

trificazione delle principali linee, per le quali tale locomotiva era destinata, avrebbe limitato il numero degli anni di utilizzazione di tale motrice ponendo quindi in forse il varo del progetto che non avrebbe avuto perciò un tornaconto economico.

La somma di tali considerazioni portò i tecnici a scartare tale nuovo progetto ed a ripiegare piuttosto sullo studio di un altro tipo di locomotiva che, pur avendo lo stesso rodiggio 2-3-1, avesse però un carico assiale inferiore e quindi offrisse la possibilità di essere adibita con più ampio respiro alla circolazione su linee atte a sopportare un più modesto carico per asse. In tal senso prese corpo il progetto che permise la formazione del GR 691. Il punto di partenza venne offerto dalla fortunata circostanza secondo la quale l'Ufficio Studi aveva intrapreso gli studi di precedenti locomotive conservando alcune dimensioni comuni. Ne nacque perciò una locomotiva nuova, risultato del felice connubio di due

tipi di macchine allora assai noti, la 690 e la 746. Sostanzialmente la nuova locomotiva veniva ad avere lo stesso apparato motore (cilindri) e le stesse ruote motrici della 690, a meno di alcune variazioni e del generatore, allora sperimentato con successo, della 746.

Viene spontaneo chiedersi del perché l'Amministrazione ferroviaria avesse ritenuto opportuno affrontare un problema di così radicale modifica che non è improprio riconoscere quasi come costruzione ex novo.

Ciò è spiegato da alcune considerazioni che vennero fatte sulle prestazioni delle locomotive del GR 690.

Tali motrici (le 690), che nella metà degli anni 20 costituivano un nucleo di 33 unità, erano adibite ai treni rapidi sulla Milano-Bologna. Per quanto ottime nei riguardi del meccanismo, presentavano non poche deficienze nel generatore avendo quest'ultimo una superficie di griglia assai

scarsa rispetto a quella riscaldata.

Tale deficienza ebbe origine dal fatto che, risultando il baricentro della caldaia troppo spostato verso il forno, avendo a priori scartata l'adozione della camera di combustione, si dovette sistemare la caldaia molto in avanti sul telaio al fine di ottenere una più equa ripartizione del carico sugli assi. Ne conseguì che il forno si venne a trovare all'altezza delle ruote accoppiate posteriori e quindi le sue pareti esterne laterali dovettero essere contenute entro tali ruote che limitarono dunque la possibilità di avere un forno molto capace.

A causa di ciò le vecchie 690 non avrebbero mai offerto aumenti di prestazione in previsione agli sviluppi del servizio.

Da qui la necessità di studiare un mezzo che pur avendo un carico per asse limitato alle esigenze imposte, potesse fornire una maggior potenza continua.

Lo scopo venne raggiunto appunto con il nuovo progetto che dispose, come già detto, l'installazione della sperimentata caldaia delle 746 sul carro delle 690.

La sistemazione della caldaia si pre-

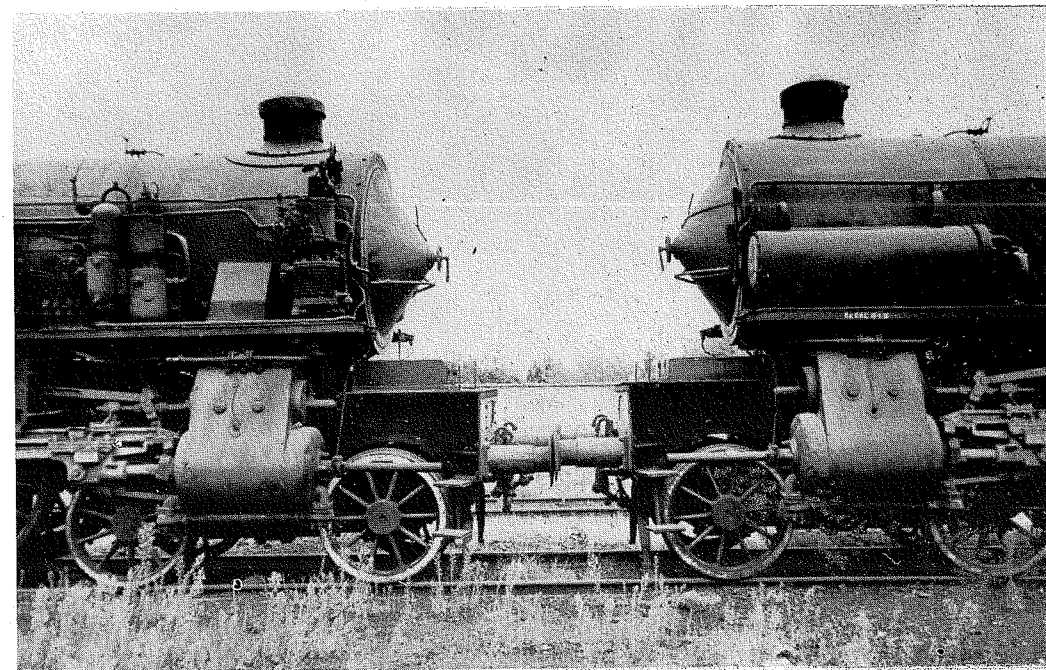
sentò abbastanza semplice, avendo la sella dei cilindri della 690 lo stesso raggio di curvatura della camera a fumo della caldaia tipo 746. Alquanto laborioso fu invece l'adattamento posteriore poichè essendo il forno molto più largo delle fiancate del telaio, occorre tagliare queste ultime a mm. 2215 dall'asse accoppiato posteriore e sostituire i longheroni asportati con altri nuovi, sagomati secondo le esigenze del nuovo forno.

La giunzione degli elementi avvenne per sovrapposizione (si tratta di piastroni sagomati dello spessore di mm. 30) ottenendo nella zona posteriore di appoggio caldaia, e per un lungo tratto, un doppio spessore.

Il telaio così modificato permise inoltre l'adozione del «bissel» posteriore proprio delle 746 che, avendo gli appoggi della sella esterni alle ruote, offriva una maggiore stabilità della locomotiva alle alte velocità.

A questo punto fu possibile effettuare un diretto raffronto e si riscontrò che la 691 grazie al suo generatore offriva una produzione oraria di vapore che superava

Fig. 4 «Scambio di idee tra veterane». Forse parleranno di lunghi viaggi e di cari ricordi. Scalo di Voghera - Settembre 1961  
(Foto della Fototeca Rivarossi)



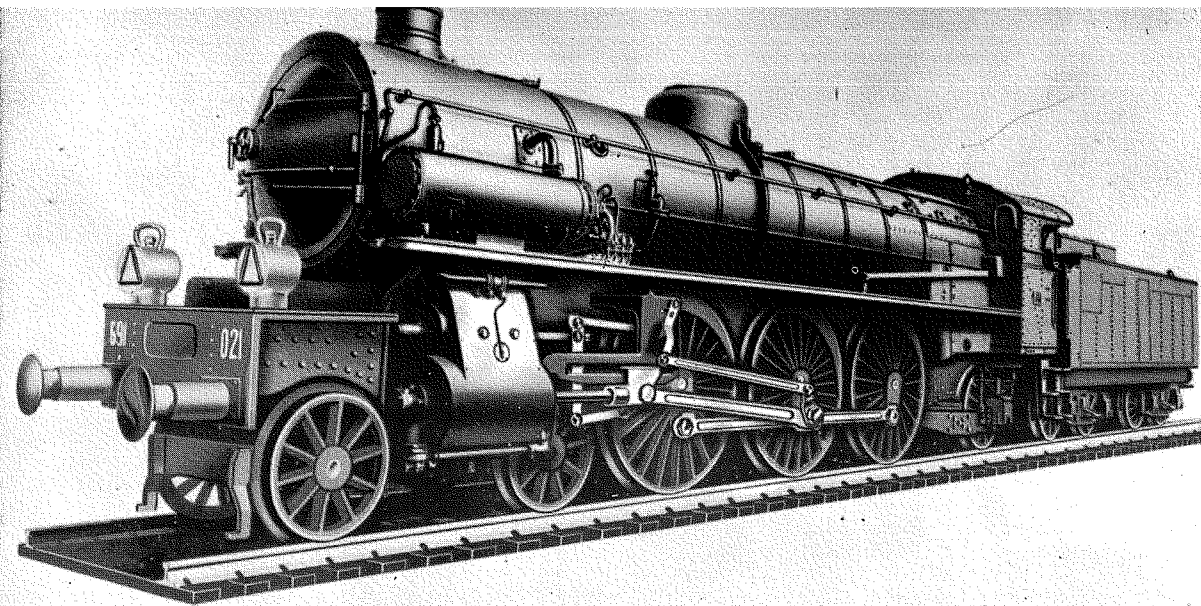
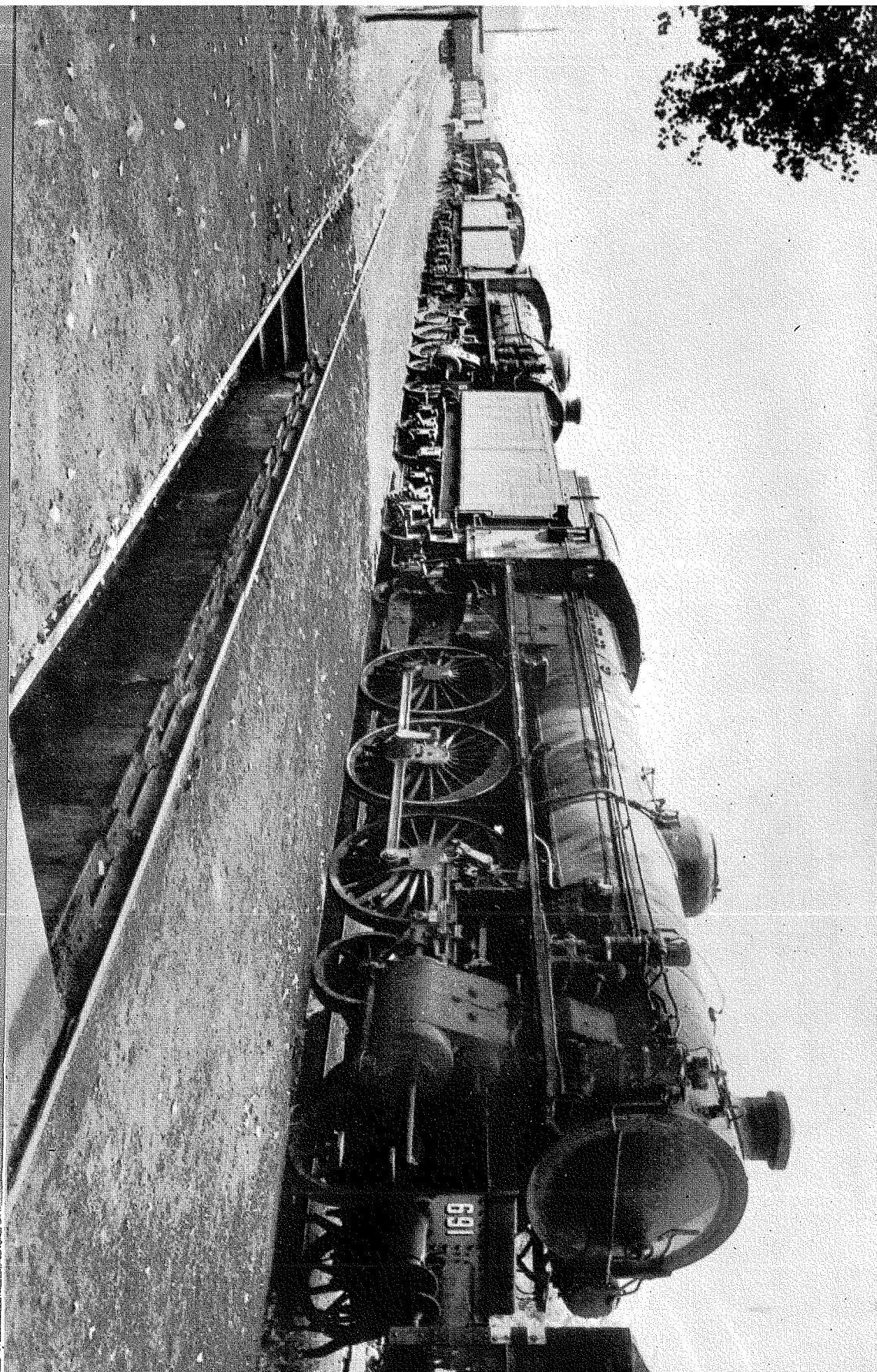


Fig. 6 Ed ecco la fotografia del perfetto modello Rivarossi riprodotto la locomotiva GR 691-021, posto in vendita su tutti i mercati sotto la referenza 1118.

quella della 690 per circa 2.000 Kg. orari che però, considerando l'elevazione di pressione in caldaia da 12 Kg/cmq. a 14 Kg/cmq. con conseguente diminuzione di volume specifico, fece sì che a pari introduzione si immettesse nei cilindri della 691 un maggior peso di vapore che a conti fatti compensava quasi i 2.000 Kg. orari di

aumento.

Si riscontrò infine che la nuova (per allora) locomotiva possedeva, rispetto alla 690 un 15% di potenza in più ciò dovuto all'aumento dell'area del ciclo di lavoro a pari velocità, ottenuta con la maggior pressione del vapore all'introduzione, fermo restando il valore d'introduzione.

#### RAFFRONTO FRA I GENERATORI DELLA 690 E 691

	691	690
Lunghezza totale	mm. 11.695	mm. 11.086
Volume d'acqua con cm. 10 d'altezza sul cielo del forno	mc. 7,66	mc. 8,3
Volume di vapore	mc. 4,000	mc. 5,68
Pressione di lavoro	Kg/cmq. 14	Kg/cmq. 12
Superficie di griglia	mq. 4,30	mq. 3,50
Superficie di riscaldamento totale	mq. 237	mq. 210
Superficie di surriscaldamento	mq. 67	mq. 67
Produzione oraria di vapore asciutto	Kg. 12.000	Kg. 10.500

Le 691 vennero in seguito munite del tender da 32 mc. d'acqua che a pieno di scorte portò l'autonomia della locomotiva

ad una percorrenza di Km. 350 senza necessità di ricorrere a rifornimenti di sorta.

#### ALCUNI DATI CARATTERISTICI DELLE 691

N. cilindri	4
Diametro cilindri	Ø mm. 450
Corsa stantuffi	mm. 680
Diametro ruote accoppiate	mm. 2.050
Distribuzione tipo	Walschaert
Velocità massima	Km/ora 130

# I PLASTICI DEI LETTORI

## IL PLASTICO DI POI

Siamo lieti di poter pubblicare la descrizione, assai precisa e completa, del plastico costruito dal Sig. Eros di Poi di Udine.

Questo plastico, di piccole dimensioni, ma perfetto sotto l'aspetto estetico e tecnico, è senza dubbio di notevole interesse per i lettori di «HO Rivarossi», che ci sembra prediligano in modo particolare questo tipo di plastico.

Il Sig. Di Poi ci ha precisato che l'idea di costruire un piccolo plastico gli fu suggerita da un suo nipotino, di sei anni appena, sempre alle prese con due treni Rivarossi ed il relativo materiale accessorio. Il piccolo riusciva già da solo a costruirsi i tracciati più svariati ed a far manovrare i convogli, ma perdeva troppo tempo nella preparazione delle linee di binario

e nella disposizione degli accessori.

Da qui l'idea del Sig. Di Poi di costruire un plastico ferroviario di minimo ingombro, in modo da avere un tracciato permanente, durevole e con diverse possibilità di manovra.

La descrizione del plastico Di Poi è corredata dalla riproduzione del tracciato del plastico e da alcune interessanti fotografie inviateci dal costruttore. Riteniamo opportuno segnalare che il movimento dei treni sui binari di stazione, non segue il tradizionale «senso di marcia» in uso sulle linee delle Ferrovie dello Stato, che stabilisce la «mano sinistra». Pertanto i treni transitanti sul primo binario antistante la stazione S. Nazario dovrebbero muoversi da sinistra verso destra cioè in senso contrario alla freccia.

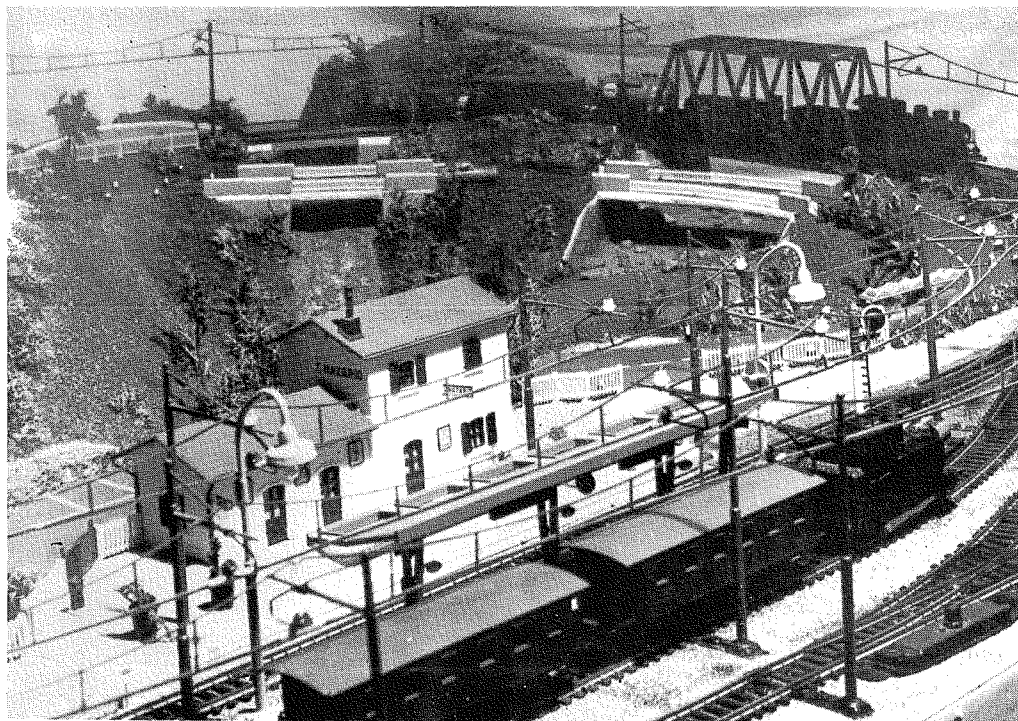
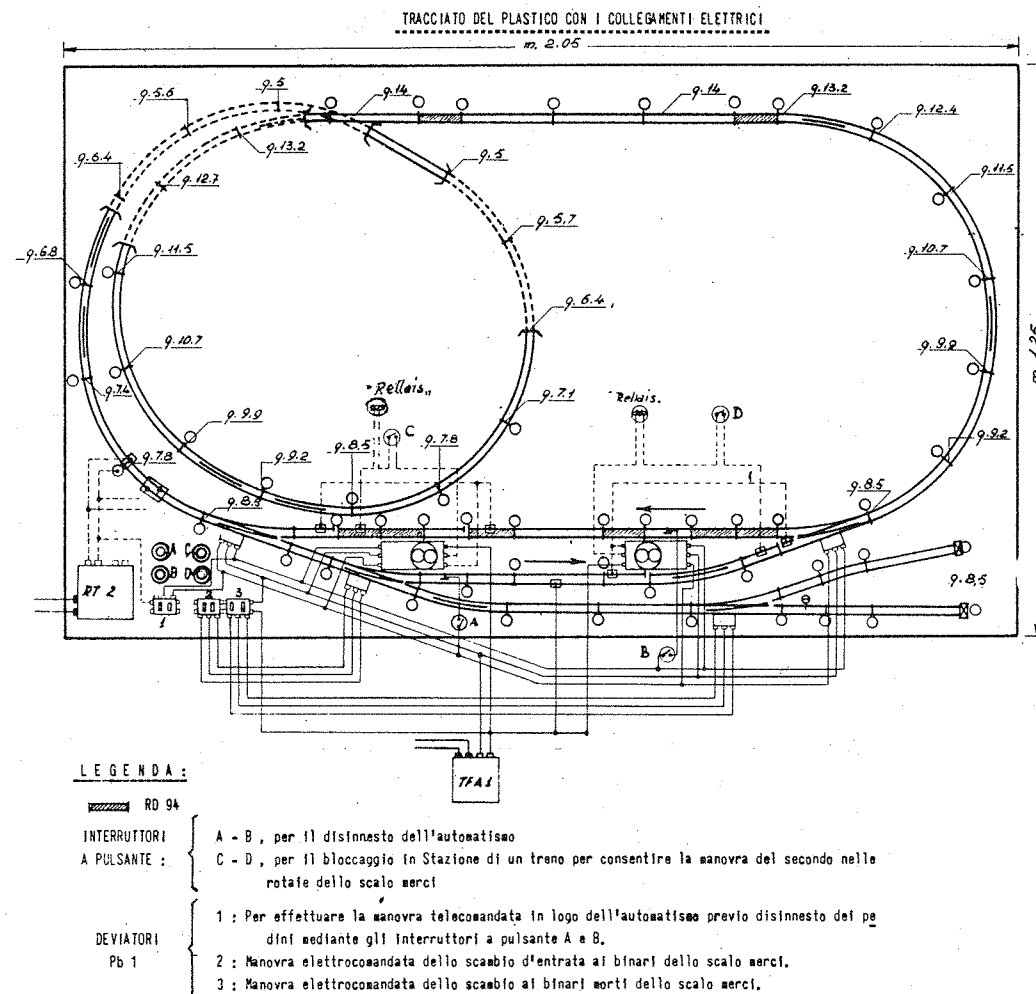


Fig. 1 La stazione principale del plastico Di Poi raffigurata in questa foto è una S. Nazario (Rivarossi 5503-15503). Notiamo un convoglio passeggeri in transito.



### Schema del tracciato con i collegamenti elettrici

#### 1) Plastico:

Il plastico, delle dimensioni di m. 2,05x1,25, è stato studiato in modo da armonizzare, per quanto possibile, il tracciato con il paesaggio senza sovraccaricare di rotaie e scambi, anzi, cercando di nascondere il più possibile tratti di rotaie mediante gallerie ed un sotto-passaggio.

La stazione secondaria pertanto è a binario semplice mentre solo la principale, opposta alla prima, è a due binari di transito ed un solo binario di manovra che ad un certo punto viene sdoppiato in due binari morti nei quali, in un secondo tempo, verrà installato un deposito locomotive e lo scalo merci.

#### 2) Tracciato:

Dai diversi tracciati più favorevoli studiati, ho adottato quello dello schizzo allegato m. 2,05 x m. 1,25 in quanto rispondente maggior-

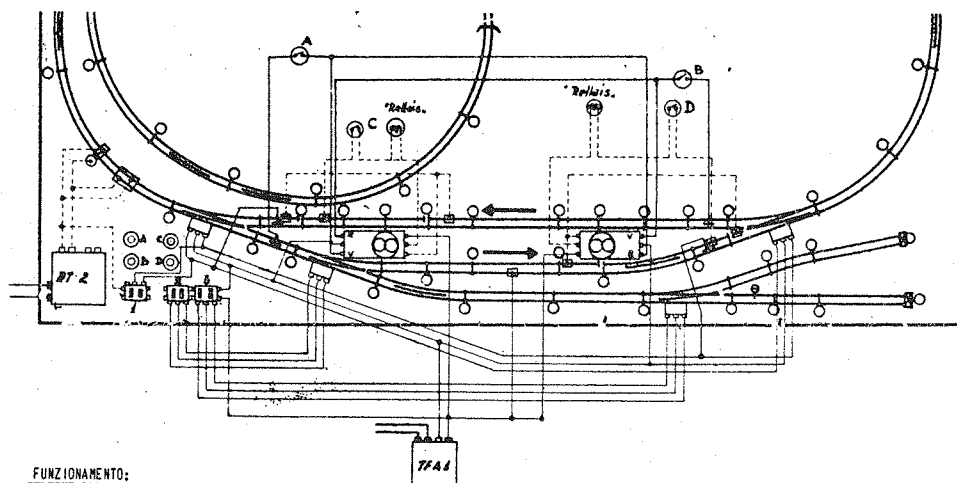
mente ai quesiti preposti ed entrando nei limiti di spesa che mi ero proposto. Munito di linea aerea, come si vede chiaramente, il tracciato è a circuito chiuso ad otto rovesciato e consente la circolazione alternata ed automatica di due treni viaggianti in senso opposto uno dall'altro.

Per entrare nel limite di spesa che mi ero prefisso ed evitare così l'acquisto di un secondo RT 2 (4022-4012-4002) o RT 3 (4023-4013-4003), è stata invertita la polarità del motore di una motrice e, pertanto, sia la linea aerea che rotaie sono alimentate mediante un solo RT 2 mentre il funzionamento dell'automatismo, scambi ed illuminazione, è stato assicurato mediante un TF A1 (4121-4111-4101).

L'automatismo è stato ottenuto mediante l'impiego di due semafori di blocco SB 1 (5001),



MODIFICA DELL'IMPIANTO ELETTRICO onde consentire una maggiore lunghezza dei treni in Stazione. (70 ca. sul 1° binario e 85 ca. sul 2°)

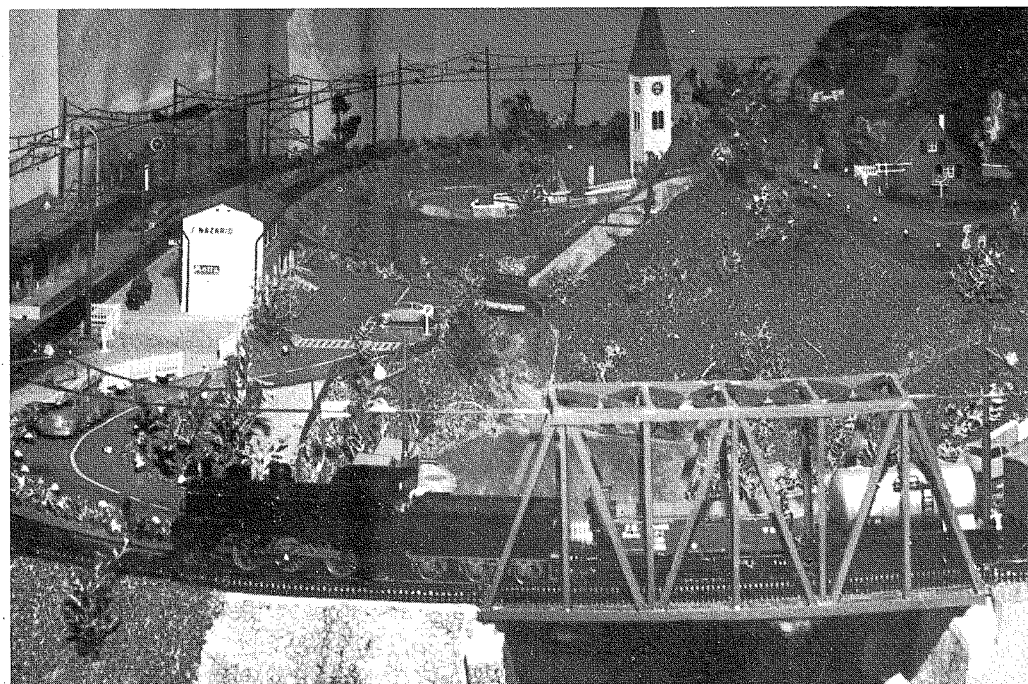
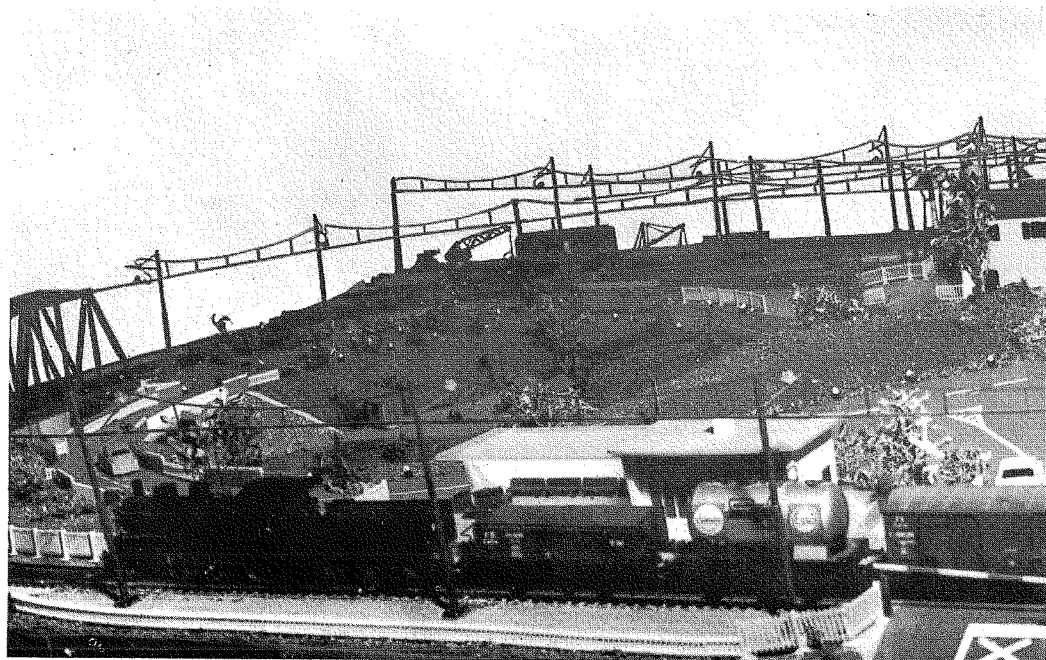


**FUNZIONAMENTO:**

- Un treno entra in Stazione; trova un pedine che comanda contemporaneamente in rosso il semaforo della sua linea ed in verde quello della linea a fianco, e si ferma in Stazione.
- Il secondo treno, dopo breve tempo che il semaforo della sua linea è al verde, parte e fa scattare gli scabi verso il suo senso di marcia tramite il pedine che incontra avanzando verso lo scambio. Compiuto il suo giro, nell'entrare nuovamente in Stazione rimette al rosso il suo semaforo ed al verde quello opposto. E così di seguito si ripete il ciclo.

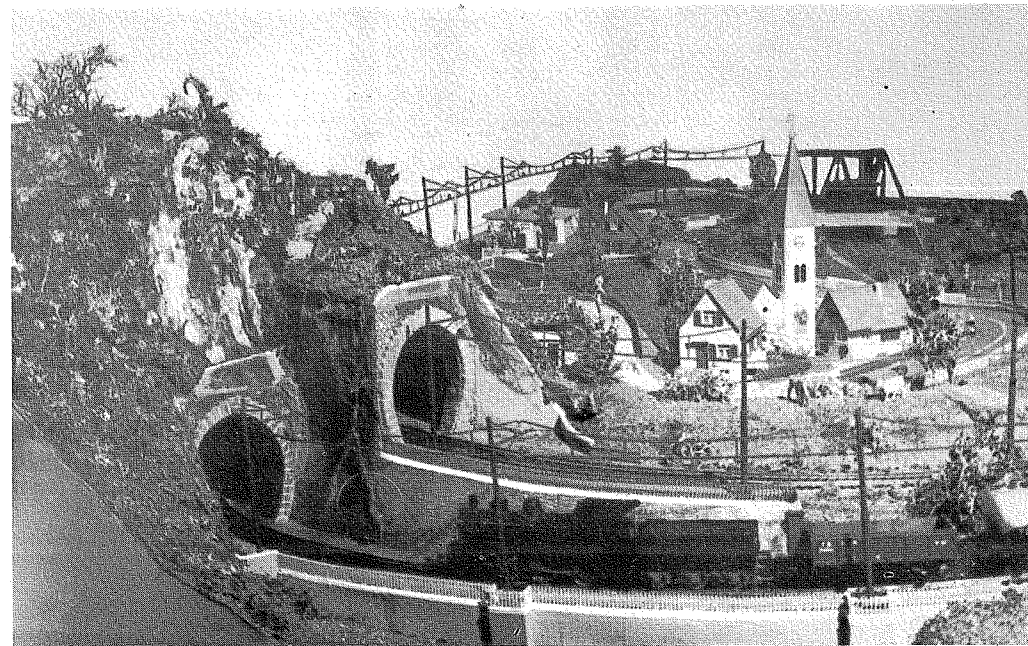
*Sopra*  
Schema della modifica all'impianto elettrico del plastico Di Poi, e di cui è fatto cenno nella descrizione.

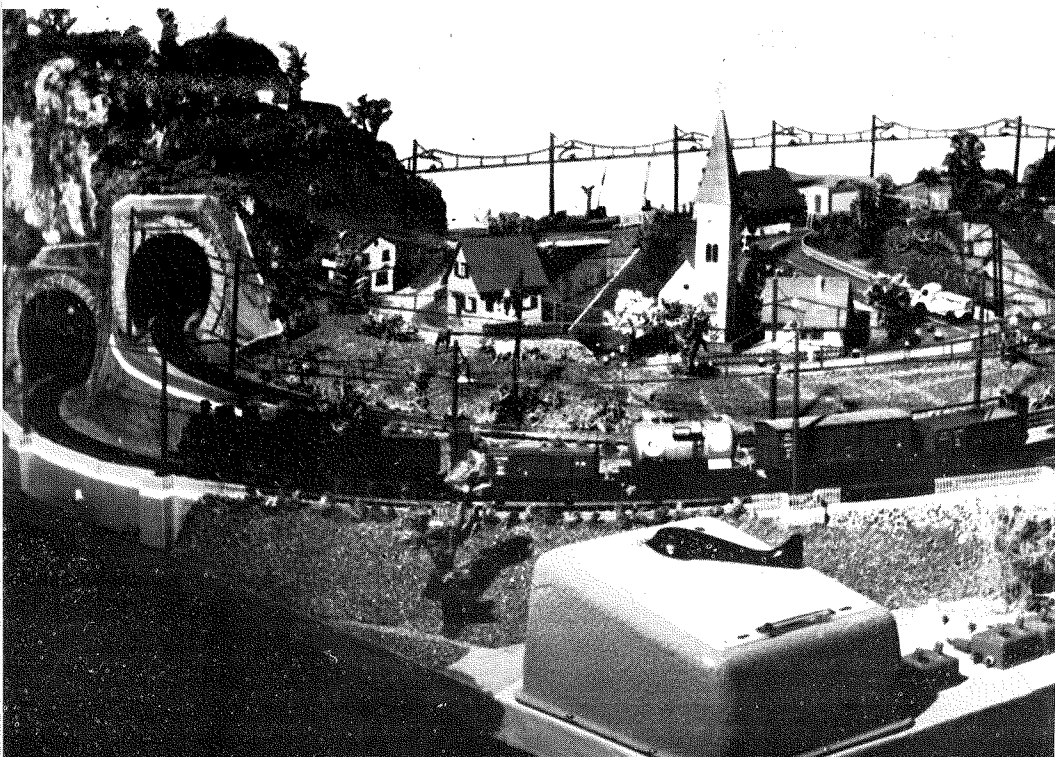
*Sotto*  
Fig. 2 Presentiamo lo sfrecciare veloce di un convoglio merci accanto alla stazione secondaria.



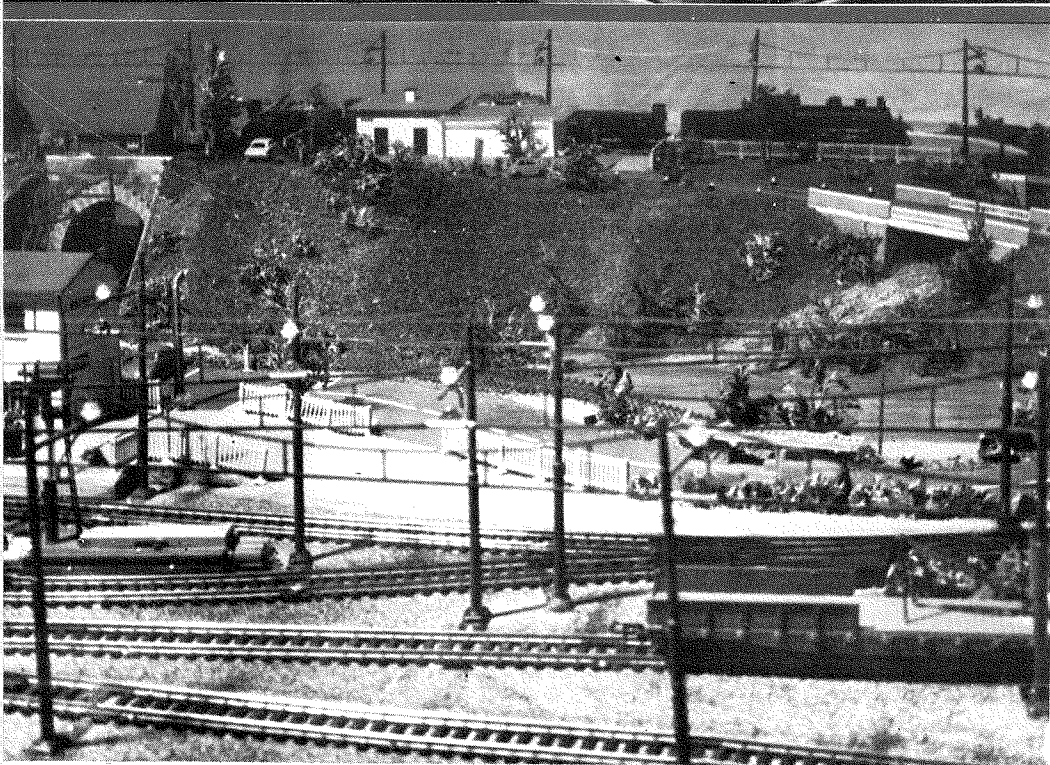
*Sopra*  
Fig. 3 Inquadrato in primo piano notiamo un ponte a traliccio (Vollmer 2008/V) su cui transita un treno merci trainato da una loco 625 (Rivarossi 1112).

*Sotto*  
Fig. 4 Buono l'effetto estetico di questa fotografia che mette particolarmente in luce i portali d'imbocco delle due gallerie (Faller 556/F)





**Fig. 5**  
Questa foto  
presenta  
il  
medesimo  
scorcio  
di plastico  
raffigurato  
nella  
foto 4, ma  
con  
una più  
ampia  
inquadratura.  
In  
primo piano  
notiamo  
il quadro di  
comando  
su cui  
fa spicco  
un 4022  
(125 V) -  
4012 (155 V)  
4002  
(220 V) RT 2



**Fig. 6**  
Buona la  
disposizione  
dei  
binari e  
l'effetto nel  
suo  
insieme, di  
questo  
angolo del  
plastico  
Di Poi  
raffigurante  
il parco  
di manovra  
della  
stazione  
principale.  
Notiamo però  
qualche  
palo storto.



**Fig. 7** Ed ecco la vista di quasi tutto il plastico del Sig. Di Poi.

(1) seguendo lo schema (fig. 14) illustrato e descritto nel «Manuale dei segnali Rivarossi», con l'aggiunta di due relais termici 647 «Faller» che opportunamente tarati permettono una maggiore lunghezza dei convogli (portati a 45 cm. in luogo dei 35 consentiti dalla distanza tra le sezionature, i pedini di comando e gli scambi).

Un convoglio parte dopo un poco che quello in arrivo si è fermato.

Per consentire la manovra telecomandata dei convogli in luogo dell'automatismo, sono stati inseriti due interruttori (A e B dello schema) mediante sezionatura del collegamento dei dispositivi a pedale.

Per il bloccaggio in stazione di un convoglio, onde permettere le manovre telecomandate dell'altro su tutte le rotaie, sono stati inseriti altri due interruttori (C e D) mediante sezionatura del collegamento fra l'attacco centrale anteriore (rosso del SB 1 (5001) e la presa d'alimentazione del tratto di rotaia sezionato.

Lo schema dei vari collegamenti dell'automatismo e telecomando illustra chiaramente quanto descritto.

1) Il segnale SB 1 (Rivarossi 5001) ora fuori produzione viene sostituito vantaggiosamente dal Relais Rivarossi 4206 in unione al segnale SB 2 (Rivarossi 5002) reso così automatico. Vedere a questo proposito sulla rivista «HO Rivarossi» n. 52 a pag. 13 l'articolo descrittivo del relais Rivarossi 4206.

### 3) Funzionamento:

1) Il funzionamento automatico è conforme a quello descritto dal citato «Manuale dei segnali Rivarossi» al paragrafo «Circuiti automatici (schema n. 14).

2) Il funzionamento telecomandato dei convogli circolanti è sempre quello descritto nel sopra citato «Manuale» (schema n. 13) ed avviene previo disinnesto dei dispositivi a pedale, agendo contemporaneamente sugli interruttori A-B, e la manovra viene effettuata mediante il Pb 1 (4201) n.1 dello schema (che verrebbe ad agire al posto dei dispositivi a pedale disinnestati).

3) Il funzionamento telecomandato indipendente di un solo treno è ottenuto disinserendo dal circuito il tratto sezionato del binario ove si trova il treno da bloccare in stazione, agendo rispettivamente su uno dei due interruttori C o D previo disinnesto dei dispositivi a pedale mediante interruttori A e B.

I Pb 1 (4201) n.2 e n. 3 servono per il telecomando degli scambi dello scalo merci.

(Eros Di Poi)

# LA LOCOMOTIVA CAPROTTI 686 - OVVERO UN TRENO DEL PASSATO... MA NON TROPPO!

Dal nostro archivio fotografico abbiamo tratto una bella fotografia di un convoglio passeggeri trainato da una locomotiva Caprotti 686.

Abbiamo ritenuto questa foto di particolare interesse per gli affezionati lettori di «HO Rivarossi» oltre che per il notevole effetto estetico della foto in se stessa, anche per l'indubbio valore documentaristico dell'immagine.

La fotografia è corredata altresì, da una arguta nota di commento del nostro collaboratore Zeta-Zeta.

Ecco che cosa passava nella testa di Zeta-Zeta, mentre osservava la foto che vedete qui di fianco riprodotta.

«Stazione di Livorno - fine 1927 principio 1928.

Il treno, probabilmente un Parigi-Roma, con materiale metallico della Compagnia dei Wagons-Lits, si appresta a partire trainato da una superba 686 Caprotti costruita dalle Officine Meccaniche Reggiane e nuova di trinca, che aveva dato il cambio ad uno degli E. 330 trifasi, già del deposito di Lecco, trasferiti in gran fretta al DL di Livorno, allorquando l'elettificazione trifase venne spinta, oltre Pisa, fino a Livorno.

Il DL di Livorno, città molto cara al Ministro dei Trasporti del tempo; Costanzo Ciano, che vi era nato, era un posto molto delicato e ad esso vennero assegnate le macchine migliori del tempo, anche a vapore, da utilizzarsi, al caso, come efficiente riserva, sulle tratte elettrificate, perchè, a scanso di grosse grane, conveniva fare in modo che i ritardi, causati da qualche improvvisa interruzione nelle linee di contatto o da qualche avaria nella vicina sottostazione di trasformazione, non dessero

troppo nell'occhio.....

Il treno, di cui vi diamo la riproduzione, doveva trasportare «qualche pezzo grosso».

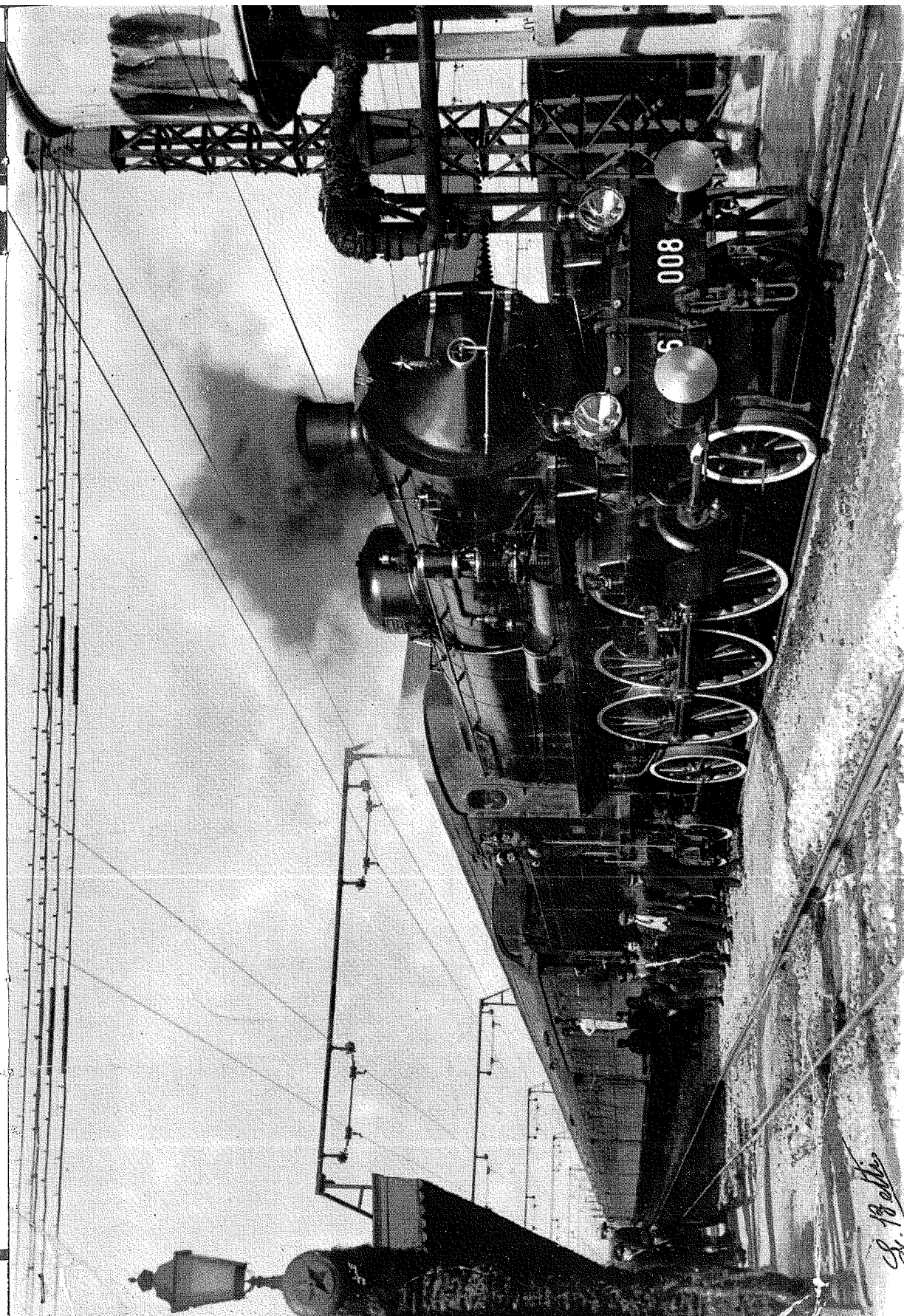
Lo deduco dalla presenza in macchina di un Capo Deposito, che si vede in posa accanto al macchinista, spostatosi per l'occasione dalla sinistra alla destra della macchina.

Penserei che il giovane, in berrettino, verso il quale si dirige il Capo Stazione di Servizio, fosse il Capo Riparto Movimento, comandato anch'esso di scorta per la tratta di sua giurisdizione.

Chi sembra più pacifico, almeno a giudicare dalla foto, è il cuoco della Compagnia dei Wagon Lits, andato, forse, a prelevare nel bagagliaio qualche cosa di buono, per onorare, con un piatto ben confezionato e diverso da quelli del solito menu delle vetture ristoranti, la più o meno «Alta Personalità» in viaggio ed indurla a compatire benevolmente quelle manchevolezze che, nemmeno a farlo apposta, saltavano fuori quando, ai miei tempi, erano in circolazione, - bene inteso ferroviaria - «Alte Personalità».

(Foto Archivi Rivarossi)

Note di Zeta-Zeta)



# L'Album

## DELLE LOCOMOTIVE

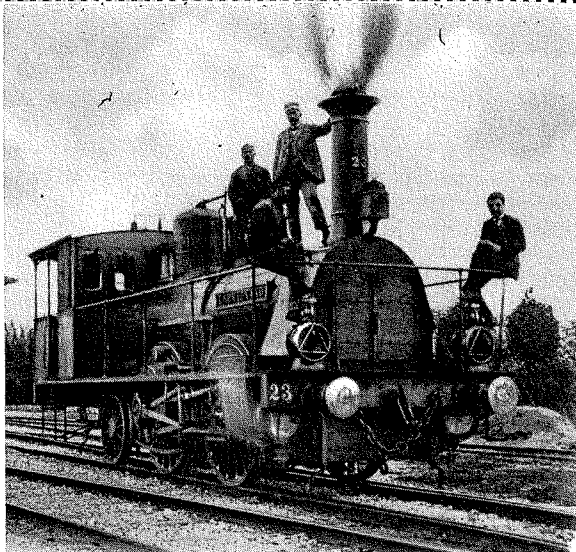
seconda parte

a cura di Zeta-Zeta

**Locomotive tender a 2 assi accoppiati e asse portante posteriore (0-2-1) a vapore saturo e semplice espansione a 2 cilindri esterni. Gruppo 802 F.S.**

Il gruppo 802 F.S. comprendeva, stando all'Album dei Tipi delle Locomotive e delle Automotrici delle Ferrovie Stato - Edizione 1915, in tutto due locomotive e, per giunta, abbastanza diverse l'una dall'altra nel diametro delle ruote motrici, in quello dei cilindri motori, nella corsa degli stantuffi, nel peso e, persino, nella velocità massima che era di 55 Km/ora nella 8021 e di 65 Km/ora nella 8022. - Pensare di trovare una fotografia della 8021 costruita da Cerimedo a Napoli nel 1885, è evidentemente un'impresa quasi impossibile, ed altrettanto potrei dire della 8022, nonostante abbia attentamente compulsato una bella pubblicazione edita nel 1924 dalla Maschinenfabrik di Esslingen, costruttrice della 8022, la quale, chiamata «Vicenza» e portante il n. 24 della Società Veneta, faceva parte del gruppo 24-26 di questa Società. Ma poiché si tratta di un tipo di locomotiva che è stata veramente caratteristica della Società Veneta, non mi resta, per darne un'idea, che riprodurre una cartolina illustrata della stazione di Cervignano, sotto l'Austria, nella quale si vede una locomotiva della S.V., la 23 portante il nome di «Carnignano», che penserei non troppo dissimile dalla 8022 delle F.S., 24 della S.V. - La 8022, quale risulta nello schizzo alla tavola 138 del succitato Album delle F.S., si presenta con la caldaia di ricambio avente il fumaiolo liscio, mentre la cartolina della stazione di Cervignano-Ferrovia Friulana, ci fa vedere la 23 con il caratteristico fumaiolo a capitello della caldaia di origine e che è comune a tutte le locomotive della Veneta del tempo. - La 8022 F.S. aveva un passo rigido, in questo caso la distanza tra i punti di contatto alla rotaia delle ruote estreme, di metri 3,680 e la sua cabina risultava essere particolarmente a sbalzo rispetto all'asse portante posteriore. Pur tuttavia la 8022, grazie, soprattutto, al diametro abbastanza rilevante delle sue ruote motrici e che era di metri 1,630, poteva sviluppare una velocità massima di 65 Km/ora, mentre la potenza normale in HP effettivi alle ruote motrici sviluppabile con continuità a 45 Km/ora risultava essere di 320 HP. - Nel suo complesso la 8022, che pesava in servizio a scorte complete d'acqua e di carbone tonnellate 36,8 di cui 23,9 aderenti che si riducevano a 21,100 con scorte al minimo (1) poteva dirsi una buona macchina tender ed adatta, come in genere tutte le macchine della Veneta, ad un servizio piuttosto pesante. - Buona la capacità delle apposite casse d'acqua della 8022 e che era di Mc. 3,500 e discresca la capacità della cassa di carbone: 1 tonnellata.

(1) Nelle locomotive tender lo sforzo motore, il quale, come è noto, è funzione, oltreché della produzione di vapore e delle dimensioni del meccanismo motore, anche del peso gravante nei punti di contatto tra i cerchioni delle ruote motrici e le rotaie (peso aderente) viene calcolato in base alle scorte minime di acqua e di carbone, quali, ad esempio, si hanno verso la fine della corsa. - Ovviamente, in partenza ed a scorte piene, potevano aversi, con le grosse macchine tender utilizzate all'estero per i servizi suburbani, spunti molto brillanti non troppo dissimili da quelli effettuati con macchine elettriche, ma, in sostanza, per essere sicuri del peso trainabile dalle locomotive tender, bisogna far conto sullo sforzo esercitabile con il peso aderente al minimo e non certamente su quello al massimo.

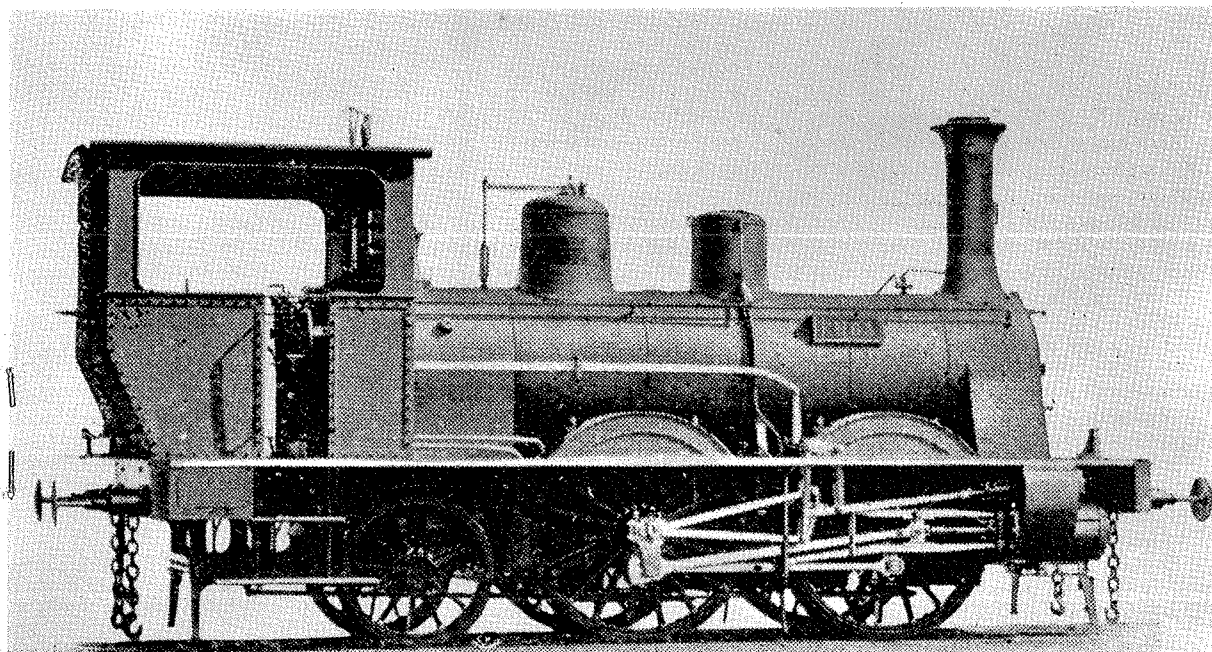


*Locomotiva n. 23 della Società Veneta per la costruzione e l'esercizio delle Ferrovie Secondarie in Italia assimilabile alla 802-2 del gruppo 802 F.S. (Da cartolina esistente negli archivi fotografici Rivarossi - pubblicata su «HO» n. 15 pag. 15, foto in alto).*

**Locomotive a 2-assi accoppiati e asse portante posteriore (0-2-1) a vapore saturo e semplice espansione - a 2 cilindri esterni. Gruppo 803 F.S. (già 2004-2009 R.M.)**

Le sei locomotive di questo gruppo che, costruite da Kessler ad Esslingen per le Ferrovie Meridionali nel 1883, costituirono presso la Rete Mediterranea il Gruppo 2004-2009, sono, a parte qualche leggera modifica ad esse introdotte con il tempo, da considerarsi uguali al tipo chiamato «Erba» nella bella pubblicazione, cui ho già accennato, edita a cura della Maschinenfabrik di Esslingen ed intitolata «Lokomotiven wagen und bergbahnen». E da essa l'abilità del Sig. Locati, veramente ottimo fotografo, è riuscita a riprodurre la microscopica fotografia, che vedete a corredo di questa didascalia. Il tipo «Erba», evidentemente creato per le Ferrovie Nord Milano, fu fornito oltreché alle Ferrovie Meridionali; anche ad una Ferrovia indicata con il nome di «Novara» nell'elenco delle ferrovie committenti e che penserei deve essere stata la Novara-Saronno della Nord Milano, la quale ne contava, quindi, nove, che io ricordo benissimo di avere visto ancora in servizio intorno al 1923/1924. - Le 803 che pesavano in servizio 27 tonnellate con le scorte piene: 2 metri cubi d'acqua ed 1 tonnellata di carbone - avevano un peso aderente massimo di 19,3 tonnellate, cui corrispondevano carichi per asse ben modesti: 9,6 tonnellate per il 1° asse e 9,7 per il secondo asse. Esse potevano quindi circolare su binari armati con rotaie da 27 Kg. al metro lineare e su ponti in ferro a strutture piuttosto leggere tipo ad es. il ponte di Turbigo sulla Novara-Saronno, il quale impose severe riduzioni di velocità quando la Nord vi fece circolare locomotive di peso maggiore di quelle del tipo «Erba-Novara». - Con scorte ridotte al minimo e quindi con peso aderente di tonnellate 16.700, le 803 F.S. avevano una potenza normale in HP effettivi sviluppabile con continuità alla velocità di 45 Km/ora di 300 HP. La velocità massima che esse potevano raggiungere era, invece, di 55 Km/ora

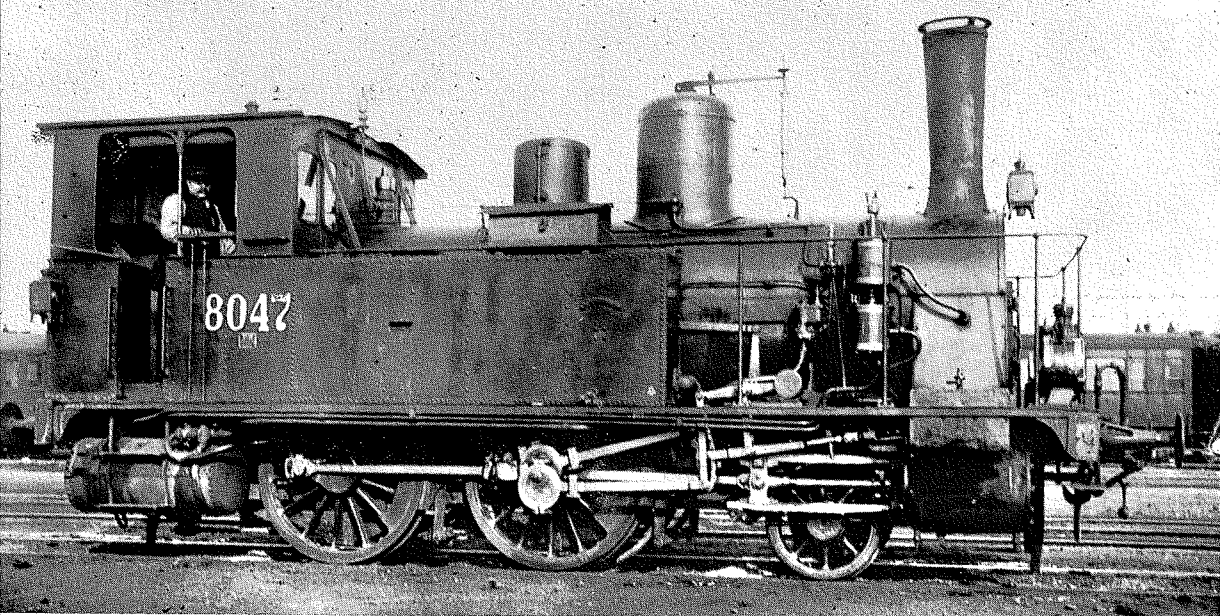
*Locomotiva «tipo Milano-Erba» Gruppo 803 F.S. (già Gruppo 2004-2009 R.M.) Riproduzione da «Lokomotiven wagen und bergbahnen» a cura della Maschinenfabrik di Esslingen. (Raccolta Zeta-Zeta).*



DELLE LOCOMOTIVE



a cura di Zeta-Zeta

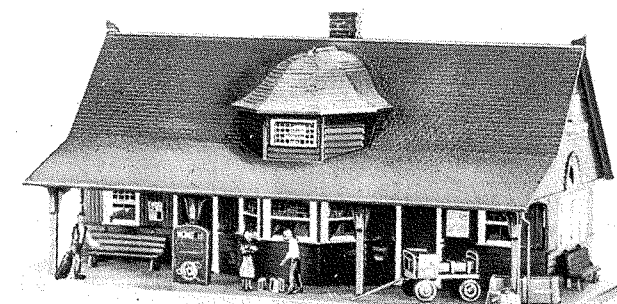


Locomotiva del Gruppo 804 F.S. (Foto Zeta-Zeta, DL di Roma Termini Primavera del 1913)

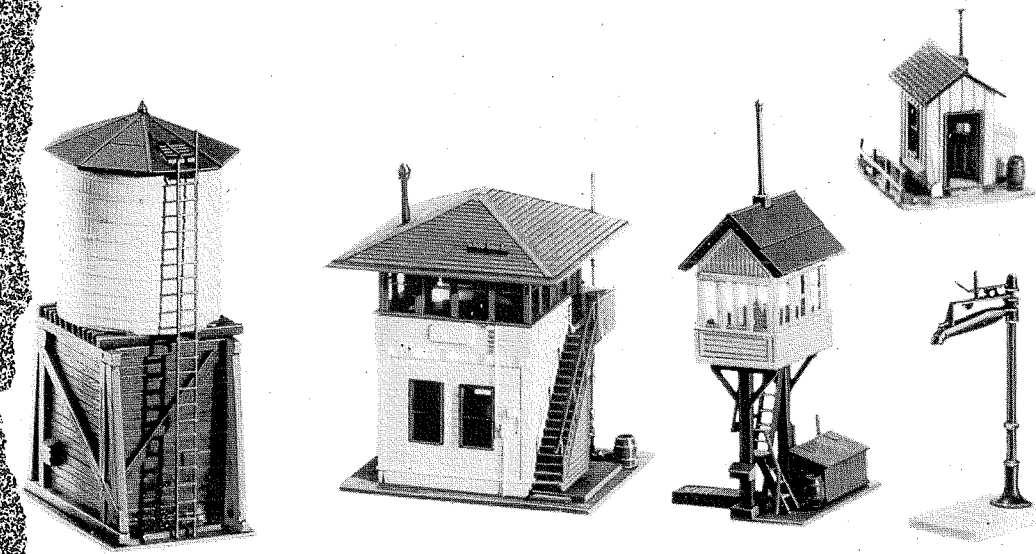
**Locomotive tender a 2 assi accoppiati ed asse anteriore portante (1-2-0) a vapore saturo e semplice espansione a 2 cilindri esterni. Gruppo 804 F.S.**

Il tipo di rodiggio 1-2-0 delle locomotive tender gruppo 804 F.S., pur essendo ancora di transizione rispetto ai rodiggi con tre assi accoppiati, costituiva indubbiamente un passo avanti rispetto al tipo 0-2-1 delle locomotive gruppi 802 ed 803 in ciò che concerne, particolarmente, la stabilità della marcia e, quindi, la velocità. - Il tipo 0-2-1, infatti, può essere considerato solo un semplice sviluppo del tipo 0-2-0, cui è stato aggiunto posteriormente un asse onde poter disporre di una maggiore potenza ottenuta mediante una più intensa produzione di vapore, realizzata, a sua volta, attraverso un aumento della superficie di riscaldamento indiretto e di quella diretta della caldaia. La prima condizione richiedeva un allungamento della caldaia e, quindi, del carro della locomotiva, da cui l'aggiunta di un asse portante, la seconda una maggiore ampiezza del forno che poteva svilupparsi liberamente in larghezza al di sopra delle ruote, ordinariamente di piccolo diametro, dell'asse portante posteriore. Macchine consimili, prive di un asse anteriore portante di guida, non potevano certamente correre e, quindi, allorché si desiderò di aumentare la velocità massima, e dato che la tendenza a tenere basso il centro di gravità della locomotiva consigliava focolai stretti e profondi, si finì con lo spostare l'asse portante in guisa da renderlo da posteriore, anteriore e con l'assegnargli una vera e propria funzione di guida delle locomotive, funzione che era di abitudine ottenuta mediante l'adozione di carrelli monoassiali, chiamati solitamente, secondo la denominazione americana «bissel». - Per quanto la velocità massima delle locomotive del gruppo 804 fosse piuttosto modesta: 55 Km/ora, io ricordo perfettamente, attraverso la modesta esperienza fatta pilotando, qualche volta, tra la stazione di Roma Termini ed il DL di Roma San Lorenzo, la 8047, la per me cara macchina di «Zi Tullio del Mestres» (vedi alla pag. 25 del n. 24 di «H0»), che la tenuta della strada delle 804 era molto buona anche nell'abbordare curve piuttosto pronunciate, segno indubbio della efficacia della guida rappresentata dal carrello «bissel» anteriore. - Le «804», la cui pressione massima in caldaia non poteva superare, negli ultimi anni del loro servizio, gli 8 Kg. cmq., erano macchine che tiravano benino e perfettamente adatte al servizio che erano chiamate a svolgere sulla linea Albano-Cecchina-Nettuno, ove esse sole potevano circolare a causa della debolezza di alcuni ponti in ferro attorno a Cecchina. - Ma, del resto, le 804 erano macchine veramente economiche e quanto alla velocità: 30 Km/ora, alla quale esse sviluppavano con continuità la loro potenza normale in HP effettivi alle ruote motrici e che era di 320 HP, si trattava di una velocità, allora, largamente sufficiente, soprattutto se la si paragona a quella dei carretti da vino a trazione animale, largamenti usati ancora intorno al 1913 nella campagna romana, oppure a quella limitatissima delle diligenze a cavalli del tempo. - Le 804 pesavano in servizio a scorte complete 37 tonellate delle quali 27 costituivano il peso aderente, il quale, però, si riduceva, con scorte al minimo, a 24 tonellate. La capacità in acqua delle relative casse era, nelle 804, di 3 metri cubi e quella di carbone di 800 Kg.

Rivierossi



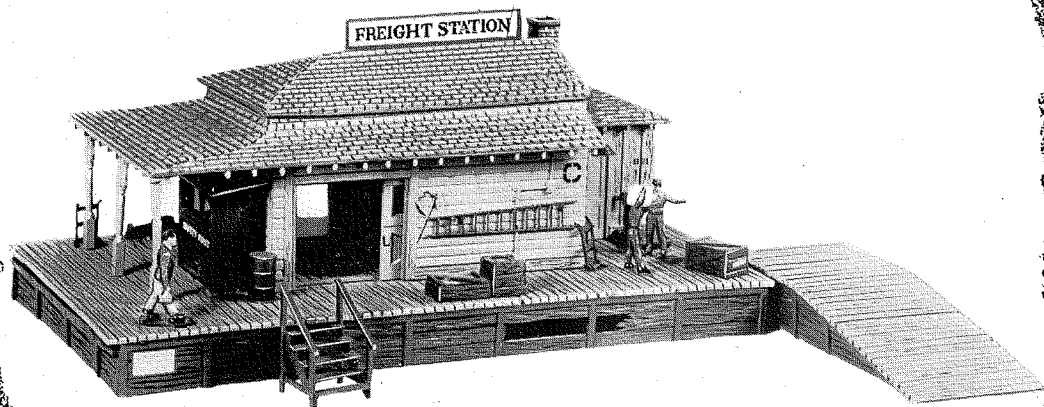
T 9001/R Stazioncina americana - Scatola di montaggio cm. 23 x 16 x 9 L. 2.900 al pubblico



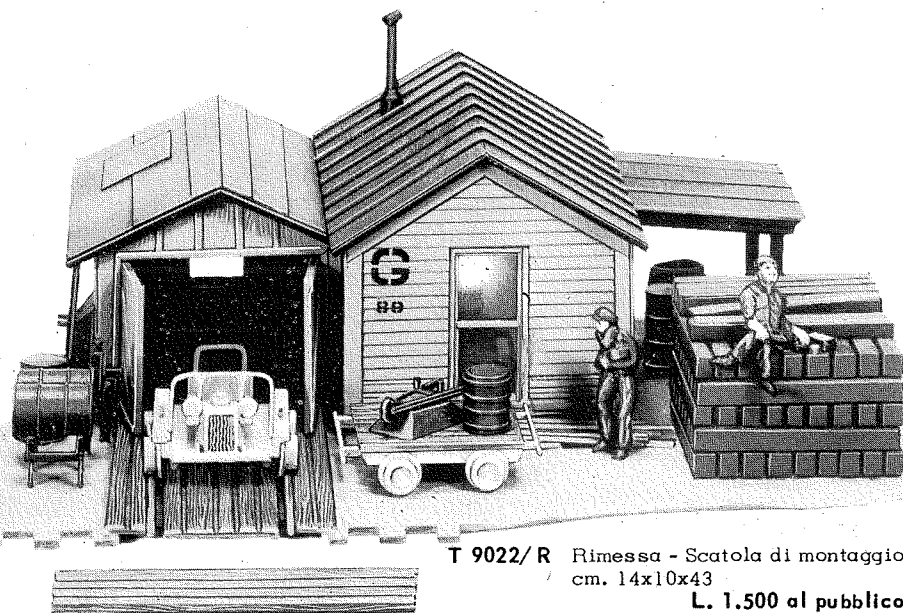
T 9002/R Fabbricati ferroviari - Scatola di montaggio L. 2.900 al pubblico

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

**Revell**  
Authentic Kits



T. 9020/R Scalo merci americano - Scatola di montaggio - cm. 23x9,5x8  
L. 1.950 al pubblico



T. 9022/R Rimessa - Scatola di montaggio  
cm. 14x10x43  
L. 1.500 al pubblico

I prezzi indicati s'intendono al pubblico in Italia

In vendita nei migliori negozi del ramo

## Un convoglio TEE a 3 unità'

Il Signor Franco Dotti di Erbusco (Brescia) ci ha inviato, tempo addietro, una fotografia che destò subito il nostro particolare interesse, in quanto riproduceva un convoglio TEE a 3 unità, cioè il modello di un convoglio TEE modificato con l'inserimento fra le due unità solitamente formanti il TEE, di una unità intermedia.

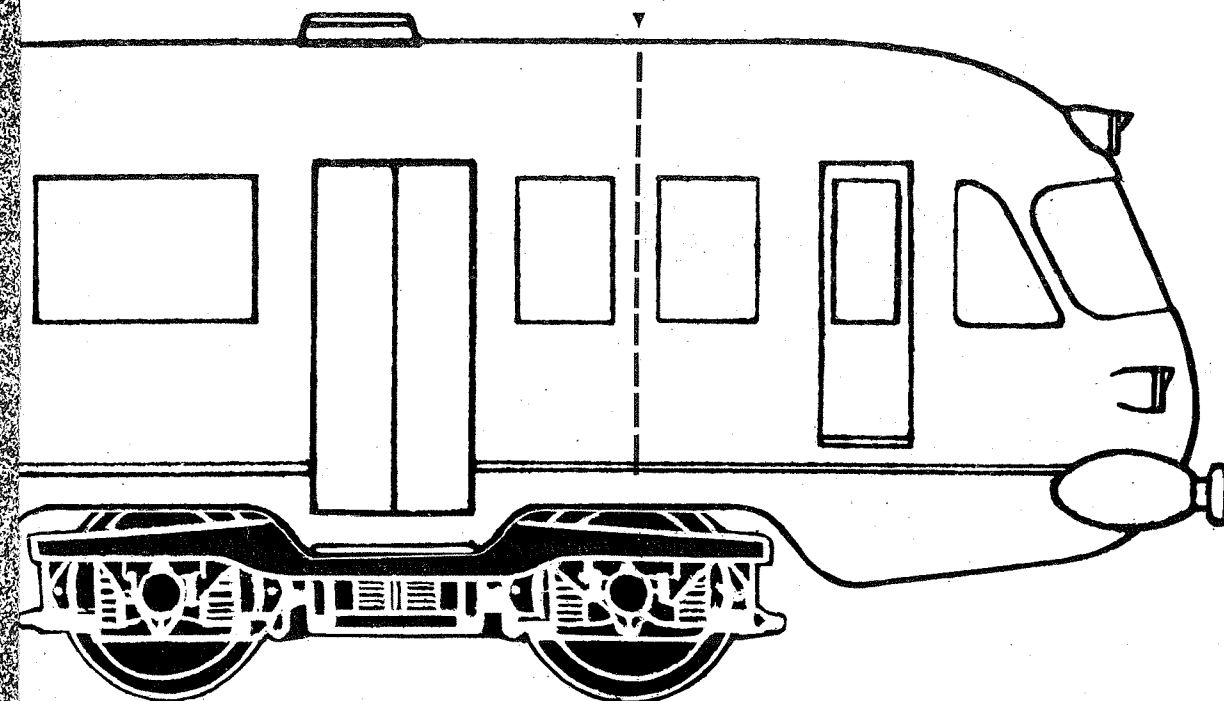
Le Ferrovie dello Stato non dispongono, attualmente, di autotreni articolati su tre casse, poichè, essendo ormai elettrificate le linee principali, sulle quali unità di quel tipo avrebbero dovuto trovare impiego, si è preferito orientarsi, eccezione fatta per i TEE, verso unità motrici e rimorchiare indipendenti in guisa da ottenere compo-

sizioni di convogli adeguate alle mutevoli esigenze del servizio ferroviario.

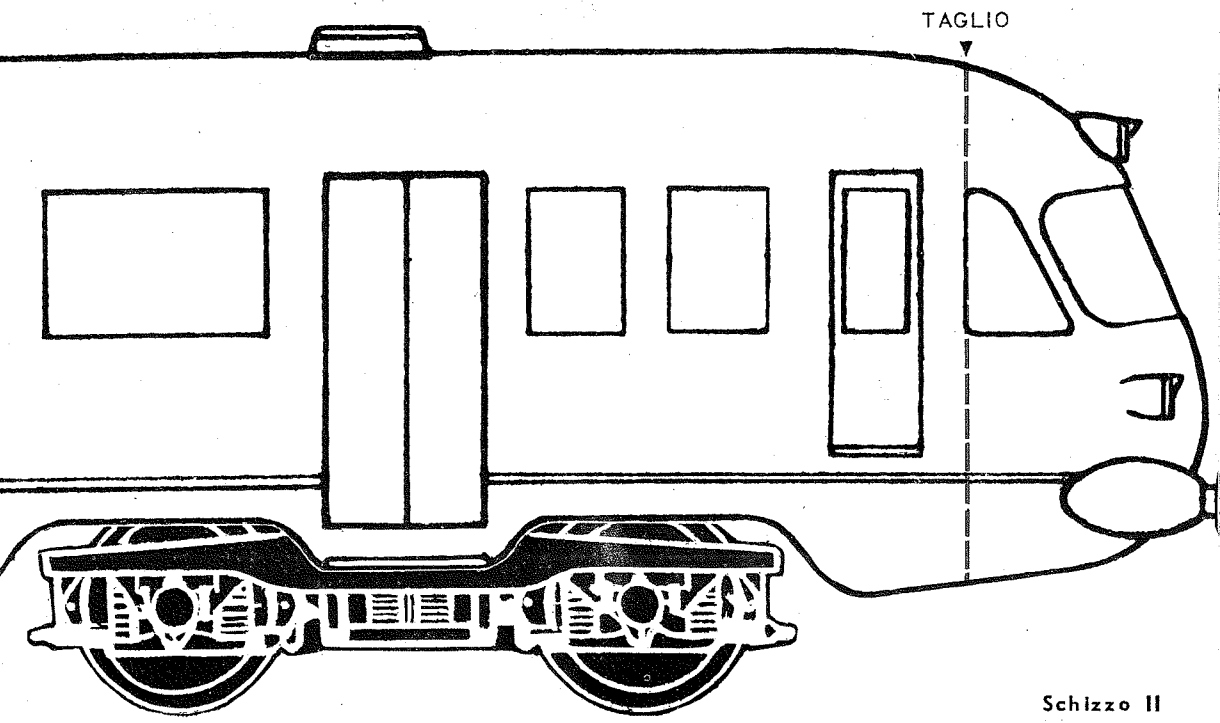
In passato, per altro, e precisamente nel 1936, le Ferrovie dello Stato ordinarono alla FIAT di Torino 9 autotreni articolati a 3 casse, i quali tra Milano-Torino-Venezia-Trieste, congiunte da linee di cui non era prevista, allora, per ragioni militari, l'elettrificazione, avrebbero dovuto svolgere un servizio analogo a quello fatto dagli Etr. 100 tra Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli, e magari, se la pendenza della linea del Brennero non l'avesse impedito, iniziare un servizio internazionale con l'Austria e la Germania.

Gli ATR in questione, che erano pre-

TAGLIO



Schlizzo 1



Schizzo II

visti con condizionamento d'aria e servizio di ristorante, pesavano in ordine di marcia 100 Tonellate.

Dei quattro carrelli di cui erano muniti, i due intermedi erano portanti ed i due estremi erano, invece, motori provvisti ognuno di un motore Diesel della potenza di 400 HP a 1.600 giri al minuto. La velocità massima raggiungibile dagli ATR FIAT era di 160 Km/ora.

Praticamente, gli ATR non fecero mai il servizio per il quale erano stati progettati. La guerra che li immobilizzò subito senza consentire per essi un adeguato periodo di prova e l'elettrificazione della grande trasversale ferroviaria padana, attuata nel dopo guerra, fecero relegare i pochi ATR, superstiti dai bombardamenti subiti dagli stabilimenti FIAT, a servizi di poco conto tra Milano e Torino. Ora essi sono scomparsi dal parco delle Ferrovie dello Stato.

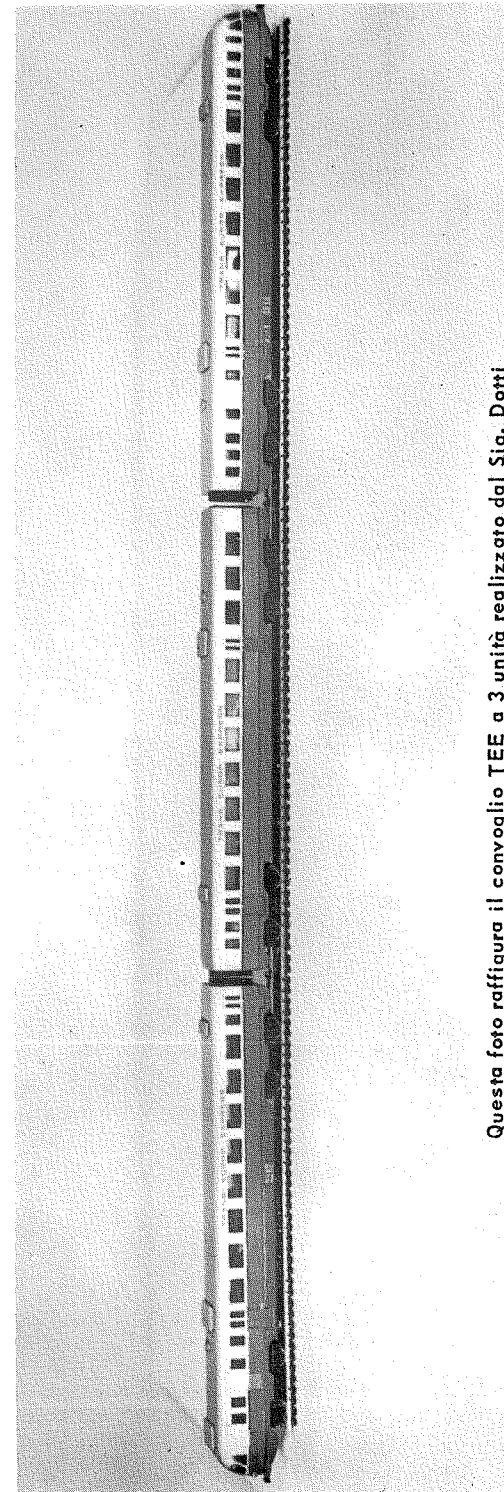
Il treno italiano TEE a 2 unità è stato creato recentemente dalle Ferrovie del

Stato per adeguare i nostri convogli ai servizi ferroviari internazionali e la Rivarossi ne ha riprodotto il perfetto modello sotto la referenza 1773.

La foto del Sig. Dotti, però, riproduceva il modello di un convoglio TEE a tre unità.

Siccome ne dalla fotografia, ne da alcune brevi note di accompagnamento della stessa, si poteva ben comprendere come era stata ottenuta la modifica in questione, abbiamo chiesto al Signor Dotti di inviarci una particolareggiata descrizione di come aveva realizzato il suo interessante modello.

Siamo lieti di poter pubblicare, qui di seguito, quanto il Signor Dotti ci ha scritto a tale riguardo, risultando la sua descrizione di grande interesse per tutti i lettori di «HO Rivarossi». Ci congratuliamo, inoltre, vivamente, con il nostro amico Dotti per l'ottimo risultato ottenuto con il suo TEE a 3 unità e passiamo alla descrizione del suo lavoro:



Questa foto raffigura il convoglio TEE a 3 unità realizzato dal Sig. Dotti

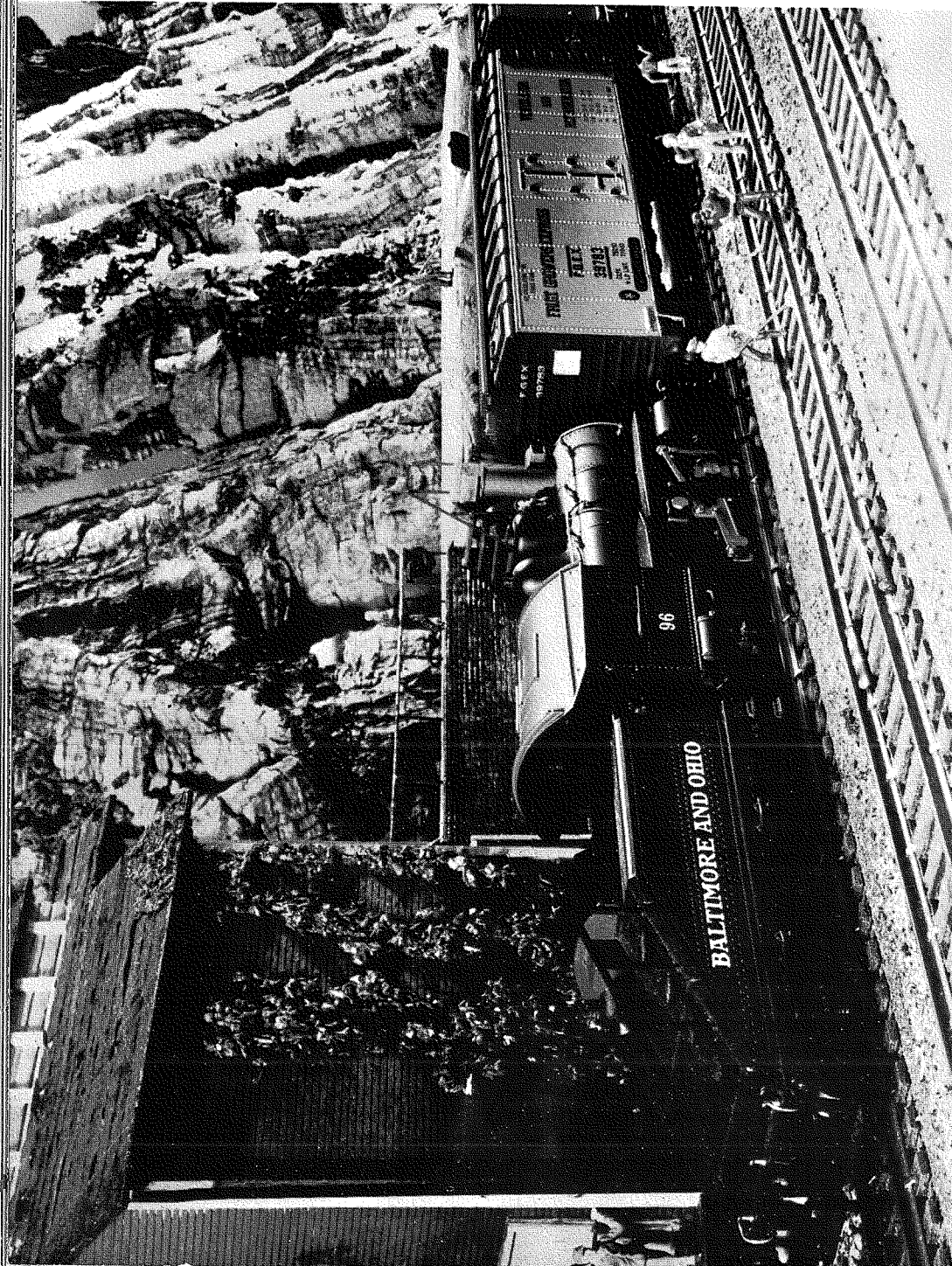
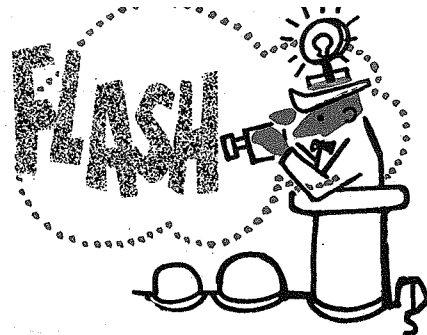
«Per ottenere l'unità intermedia del TEE, ho proceduto come segue:

- Ho segato con una comune lama per metallo una unità B all'altezza del finestrino trapezoidale della cabina di guida (vedi schizzo I), otturando poi da entrambi i lati il primo finestrino (dalla parte non in vista della foto, il finestrino della porta della cabina) con un opportuno quadrato di materia plastica incollato su una lastrina sottile pure di plastica a sua volta incollata all'interno della carrozzeria.
- Come parete della testata dell'unità (quella sulla quale è sistemato il soffietto) ho usato la stessa parte di un'altra unità B ritagliata ed incollata nel vano lasciato dal taglio del muso.

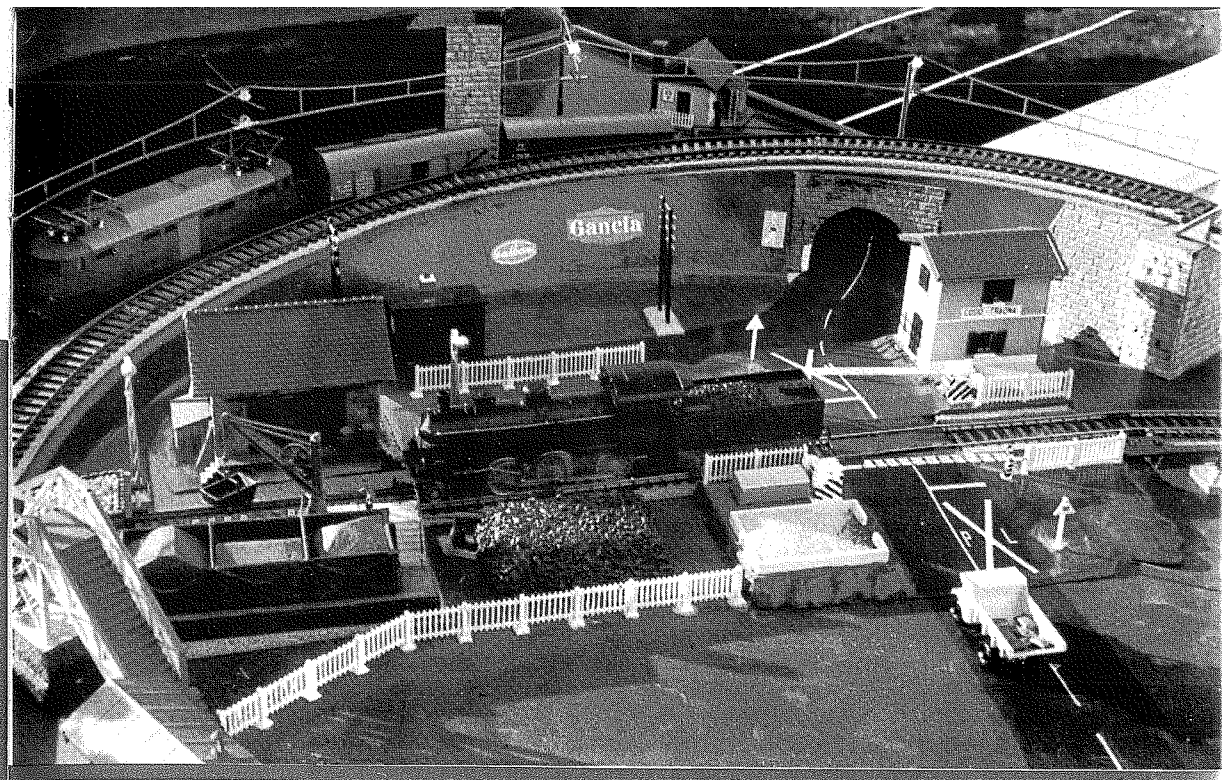
Per il telaio ho agito così:

- Ho tagliato il telaio di una unità B nel centro dell'alloggiamento della prima ruota del carrello anteriore (vedi schizzo II) e vi ho incollato la parte posteriore di un altro telaio di unità B, badando a mantenere il vano dell'alloggiamento della ruota pari agli altri.
- Ho modificato poi il carrello perchè potesse agevolmente girare nel suo alloggiamento, limandolo nella parte superiore anteriore alloggiata nell'apposito vano del telaio.
- Ho fatto le incollature con la colla Faller 501, otturando poi le fessure con altra colla plastica, più densa della colla Faller (Pelikan, oppure Hansa Kitt) e con stucco finissimo per carrozzieri.
- Ho levigato il tutto con carta smeriglio fine, prima, e con polvere pomice poi (quella usata da mia madre per lucidare le pentole).
- Ho verniciato, quindi, il tutto, riuscendo a centrare in pieno i colori ricorrendo a miscele filtrate dalle comuni vernici per serramenti.
- Il bordino nero l'ho ottenuto ricorrendo al nastro adesivo plastico (scotch).»

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.



Questo ottimo primo piano è stato ricavato da uno scorcio del plastico costruito dal Dr. Capelli Aldobrando di Bologna. La fotografia riproduce il modello della loco n. 96 della «Baltimore and Ohio» (Rivarossi 1225) ferma ad uno scalo merci in attesa di poter trainare un convoglio con carro refrigerante. La realistica scena riproduce esattamente il carico di ghiaccio su di un vagone refrigerante, così come potrebbe veramente accadere in uno scalo merci americano.



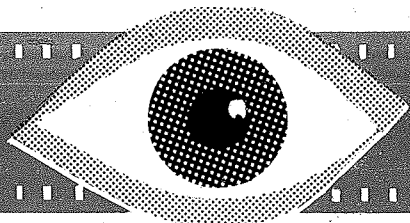
Presentiamo due ottime fotografie del plastico costruito dal Sig. Lazzari di Gorizia. In alto, notiamo, in primo piano, un passaggio a livello chiuso (Rivarossi 5101) mentre transita una locomotiva 625 (Rivarossi 1112). Sotto, si vede una realistica inquadratura con la stazione Dubino (Rivarossi 5502) ed il locomotore 424 F.S. (Rivarossi 1441) in transito davanti alla stazione stessa.





# 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*

Questa fotografia mostra una loco a vapore della linea (ora elettrificata) Briga-Oberalp-Disentis. La foto è del Sig. Hansruedi di Arbon (Svizzera), presidente dell'Associazione Europea Amici della Ferrovia (Eurovapor). Nel settembre scorso tale Associazione ha organizzato una manifestazione a Briga, per tener vivo il ricordo dei treni a vapore ed in particolare per ricordare questa ex Ferrovia di montagna, riuscendo ad ottenere dalla Società Ferroviaria Furka-Oberalp la rimessa in funzione, per la cerimonia, della locomotiva a vapore ed a cremagliera di cui la foto qui riprodotta.

*Sotto*

Presentiamo una bella immagine di una locomotiva F.S. GR 940 che il Sig. Bianchi di Lecco ha fotografato con ottimo risultato estetico alla stazione di Lecco (Como).



Il Sig. Giorgio Lauri di Lodi ha colto con una ben riuscita inquadratura, una locomotiva F.S. GR 851-0-3-0 in fase di manovra nei pressi della stazione ferroviaria di Piacenza.

# I NOSTRI LETTORI ALL'OPERA

In margine all'XI Congresso FIMF tenutosi a Palermo nello scorso mese di novembre, ed in particolare all'abbinata Mostra Fermodellistica, abbiamo ricevuto una comunicazione da parte del noto fermodellista Cap. Tiozzo di Genova, che ci fa presente la sua intenzione di rinunciare alle future competizioni fermodellistiche organizzate dalla FIMF ed in particolare a quella che si terrà prossimamente a Firenze.

Apprezziamo molto il gesto del Cap.no Tiozzo che vuole così sportivamente cedere il passo.....e le belle coppe FIMF ad altri appassionati fermodellisti. Facciamo notare che anche recentemente e proprio alla Mostra di Palermo, il Cap.no Tiozzo ebbe a conseguire con i suoi modelli il primo premio assoluto per la categoria «B».

Noi ci auguriamo, però, che il Cap.no Tiozzo voglia ritornare sulle sue decisioni

e partecipare ugualmente alle future competizioni magari fuori gara, onde permettere a tutti i componenti la grande famiglia dei fermodellisti di ammirare ancora i suoi inimitabili modelli.

Siamo particolarmente lieti di poter illustrare, qui di seguito, il modello della locomotiva a vapore articolata «Kitson-Meyer» (1-3-0+0-3-0), una delle realizzazioni del Cap.no Tiozzo, premiate alla recente Mostra di Palermo. Ecco inoltre quanto ci scrive al riguardo della «Kitson-Meyer» il costruttore:

«Questo modello è composto essenzialmente da due carri motori della locomotiva Rivarossi L 835/R completi di cilindri, ruote e biellismi di cui uno, quello anteriore, è realmente motore mentre il posteriore è folle.

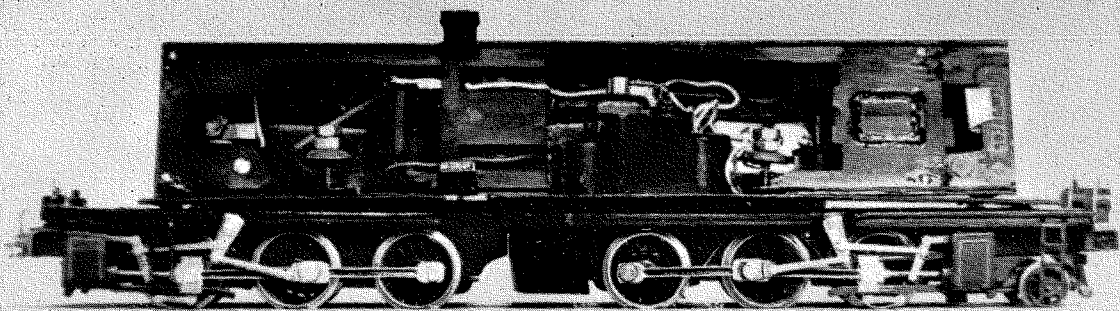


Fig. 1 La foto mostra gli organi interni della locomotiva «Kitson Meyer».

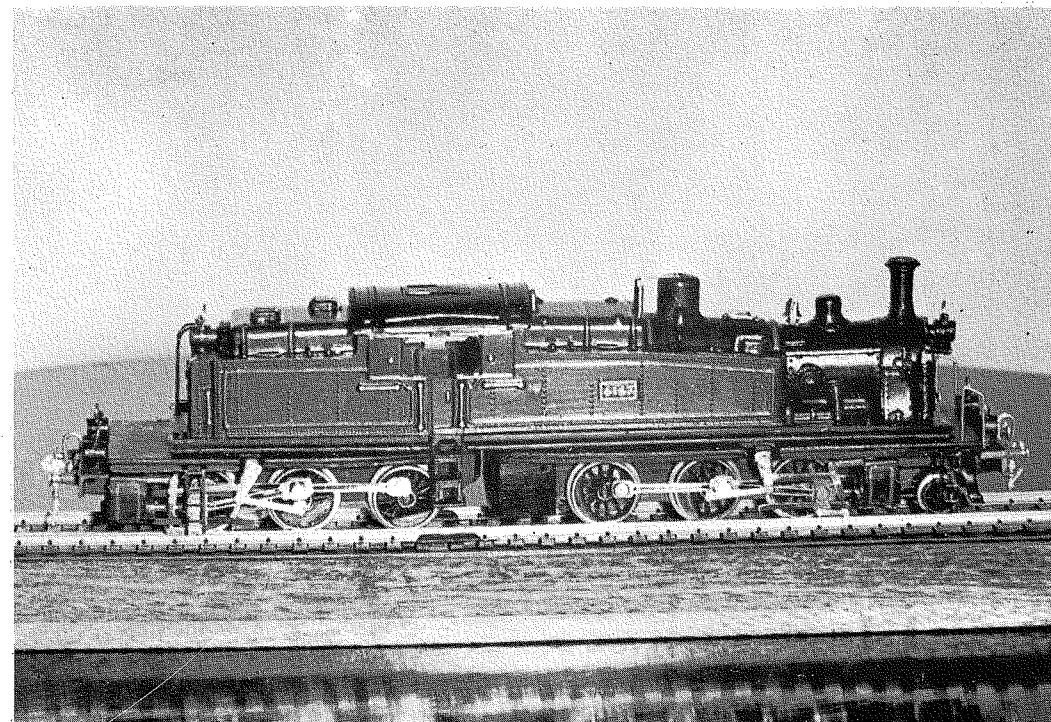


Fig. 2 Ed ecco l'immagine del modello finito della «Kitson Meyer»

Il motore elettrico Rivarossi è sistemato nel carro con l'interposizione di un dispositivo simile a quello usato sul locomotore Le 428/R. Con detto accorgimento si permette l'articolazione dei due carri rispetto alla caldaia e relative sovrastrutture della locomotiva-tender. La parte tender è per combustione a nafta. Il carro anteriore è stato modificato per l'aggiunta del carrello tra blocchi cilindri e traversa porta respingenti.

Soprastrutture di plastica provenienti da connubio di scatole di montaggio «Kitmaster n. 7 - Prairie-Tank». (Caldaia-cabina-tender) e scatola di montaggio

«Rivarossi 51116» (Camera a fumo con accessori, ciminiera e duomi) opportunamente modificati, ridotti e uniti con mastice «Plasticol».

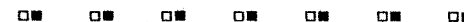
Fanali, campana, lampade e smalti Rivarossi. Lunghezza totale del modello mm. 225.

Illuminazione anteriore e luce bianca e posteriore a luce rossa.

Colori usati: verde vagone, nero e rosso semilucidi con filettature arancione e alluminio.

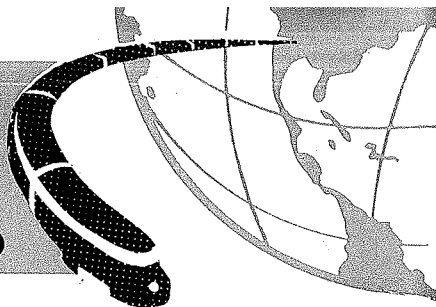
Funzionamento a c.c. - 4/12 Volts.

Modello rilevato dalla fotografia del prototipo. (Cap. D.M. Edmondo Tiozzo)



## COSTRUZIONI IN CARTONCINO

Per assoluta mancanza di spazio, ci vediamo costretti a rinviare ad una delle prossime riviste H0 Rivarossi, la tavola di costruzione in cartoncino che avevamo preannunciato per questo numero.



### GRUPPO FERMODELLISTI FRIULANI

Si è costituito in Udine, la sera dello scorso 26 Ottobre 1962, il Gruppo Fermodellisti Friulani che raccoglie numerosi e appassionati cultori dell'hobby per il treno elettrico in miniatura

In una simpatica ed affiatata riunione è stato eletto il Presidente del Gruppo nella persona del Dr. Ing. Silvio Amadio; Vice-presidente è risultato il Col. Dario Vag-

gi; consiglieri: Sigg.: Rag. Nino Damiani, Rag. Diego Di Plotti, Per. Ind. Prof. Pietro Sameda.

Abbiamo il piacere di pubblicare 2 fotografie che illustrano la prima riunione del Gruppo Fermodellisti Friulani, mentre siamo lieti di rinnovare, in questa sede, i nostri migliori auguri per l'avvenire del nuovo sodalizio.

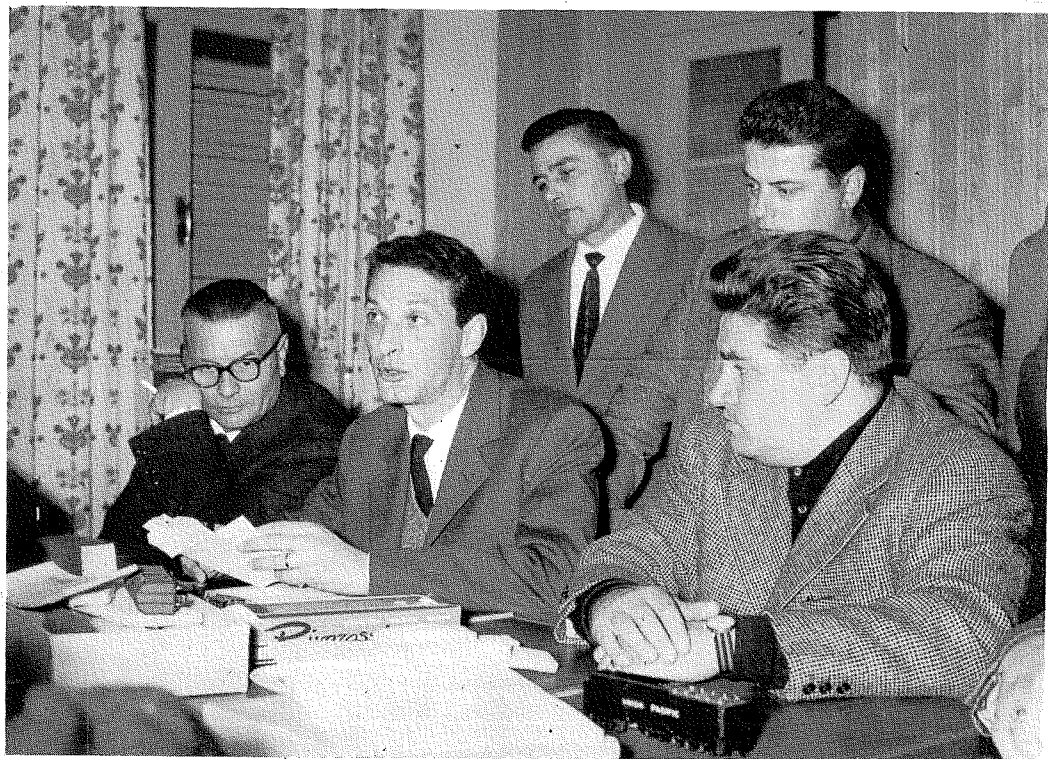
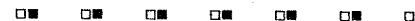


Fig. 1 Il fermodellista Sig. Tromby legge i telegrammi inviati dalle altre Società di fermodellismo con l'augurio di un buon proseguimento.



Fig. 2 Il gruppo dei partecipanti alla simpatica riunione presso la villa del Presidente Sig. Ing. Silvio Amadio.



### GRUPPO FERMODELLISTI PALERMITANI



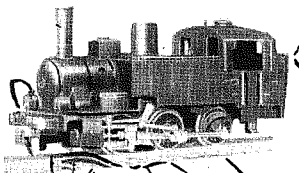
Fig. 1 Dal Presidente del Gruppo Fermodellistico Palermitano, Prof. Bonocore, abbiamo ricevuto alcune foto scattate a Monreale durante la visita ivi compiuta dai congressisti dell'XI Congresso FIMF tenutosi a Palermo recentemente. Siamo lieti di pubblicare una di queste belle fotografie raffigurante un numeroso gruppo di congressisti fotografati al celebre Belvedere di Monreale.

*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

*Rivarossi*

TUTTO PER L'ALLESTIMENTO DEI PLASTICI

FERROVIARI

**Pesaro**



**BOLOGNA**

VIA MANZONI, 2

TELEF 231.937

SI SPEDISCE OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO E IMBALLO

**MODEL Shop**

di LOMBARDI ETTORE

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



TRENI ELETTRICI DELLE MIGLIORI MARCHE

MODELLISMO AERO-NAVALE

ASSORTIMENTO COMPLETO E PARTI STACCATE *Rivarossi*

RIPARATORE AUTORIZZATO

COSTRUZIONE DI LOCOMOTIVE SPECIALI SU COMMISSIONE

DITTA

**FERRUCCIO**

CAV.

DAL 1880

LA DITTA DI FIDUCIA

Tel. 25440

**TESTI**

PADOVA

«CASABELLA TESTI»

VIA ALTINATE 16

Tel. 25.440 + 35082

«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

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

*Rivarossi*

MODELLISMO



VIA BALDISSERA, 9  
ANGOLO STOPPANI

MILANO  
Tel. 270.811

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

ANCHE CON POCHÉ 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



Tratta tutti gli argo-

menti ferroviari, plastici e descrizione di tracciati - Costruzioni di modelli ridotti - Segnali elettricità, ecc.  
Numerose illustrazioni.

**Grandi** **Rivarossi**  
 COMPLETO ASSORTIMENTO  
 DI TRENI ELETTRICI

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



VENDITE ANCHE  
 PER CORRISPONDENZA

L'INTERESSANTE RIVISTA  
**Modelbane** *nyt*

DI MODELLISMO FERROVIARIO  
 DANESE

Kongevejm 128 Virum (Danimarca)



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

per:  
**arbitrer**  
 Organizzazione VITTADELLO  
 FIRENZE - Via Brunelleschi  
 Tel. 21.318

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




"casa dei balocchi"  
 FIRENZE - VIA PANZANI 61/r - TEL. 272264  
 DITTA SPECIALIZZATA PER  
 AEREO - AUTO - FERMODELLISMO

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

TRENI ELETTRICI  
**Rivarossi**



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

TRENI ELETTRICI  
**Rivarossi**  
 parti di ricambio  
 assistenza servizio

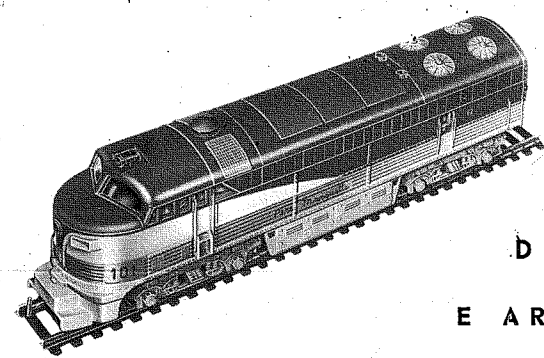
Case: **FALLER** **VOLLMER**

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

DITTA  
**DIANA**  
 P.za Duomo - tel. 25992  
 COMO

TRENI ELETTRICI  
**Rivarossi**

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



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

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


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

Costruzioni di plastici  
 con tutto il relativo  
 accessorio

MODELLI FUNZIONANTI E STATICI DI AEREI - NAVI

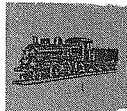
**MOVO**  
 MODELLI VOLANTI E PARTI STACCATE

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

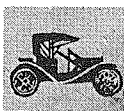


# MILAN HOBBY

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

**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

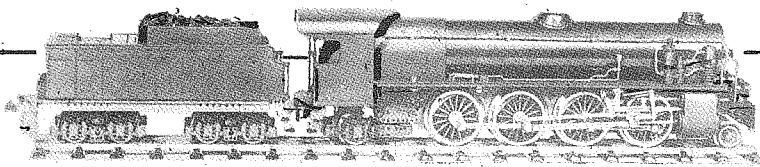
TRENI

Abbonamento per 12 numeri 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. 469572  
GENOVA - SAMPIERDARENA  
LABORATORIO ATTREZZATO PER  
RIPARAZIONI E COSTRUZIONE PLASTICI

**EMPORIO ARTIGIANO**  
di Gino Menicucci  
Via Cavour 180 R - FIRENZE  
TROVERETE TUTTO PER IL  
FERMODELLISMO

«MARISA» di M. Bolla  
Via Manno 39 - CAGLIARI  
I MIGLIORI GIOCATTOLE ED I PIÙ  
BEI TRENI ELETTRICI

**AEROMODELLI**  
Piazza Salerno 8 - ROMA  
TUTTO PER IL MODELLISMO

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

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

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

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

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

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

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

**INDUSTRIA GOMMA**  
A. Nicoletti  
Piazza del Popolo 11 - FAENZA

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

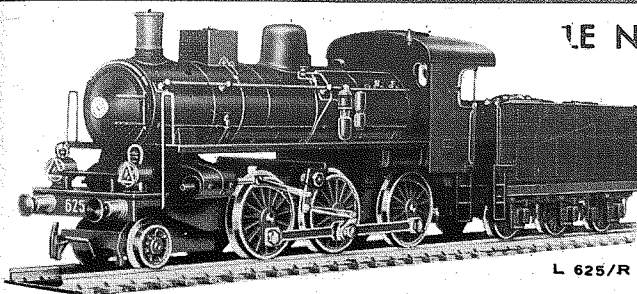
**ONORATO ISACCO**  
Corso V. Emanuele 36 - TORINO  
TRENI ELETTRICI *Rivarossi*  
SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA

**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 Bersaglieri del Po, 8  
FERRARA  
FERMODELLISMO «HO» E «TT»

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



LE NOVITA' E TUTTO L'ASSORTIMENTO

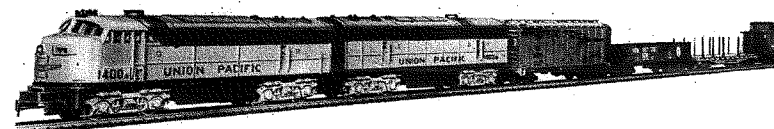
*Rivarossi*  
scrivete per ordinazioni  
alla Ditta

**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