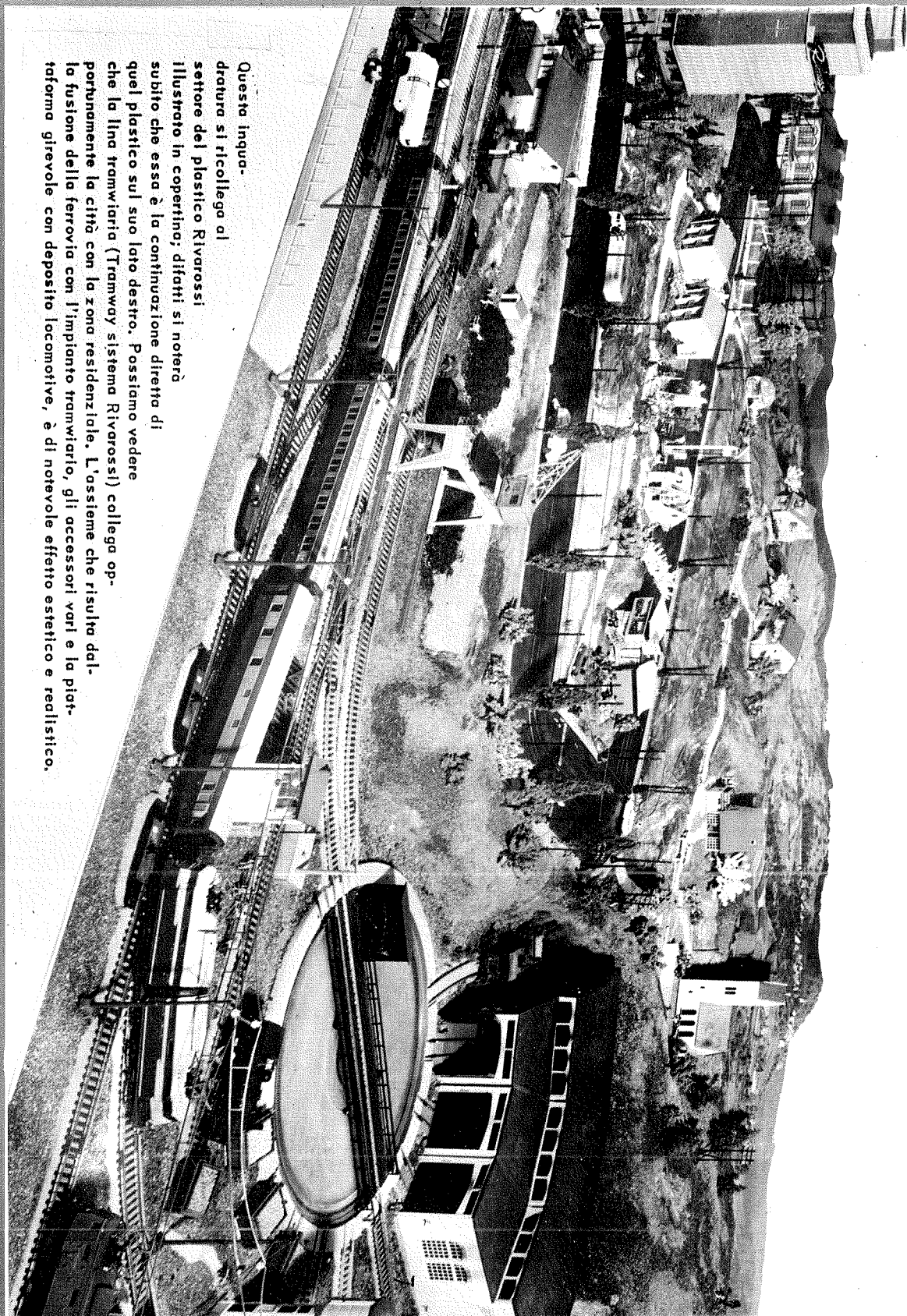
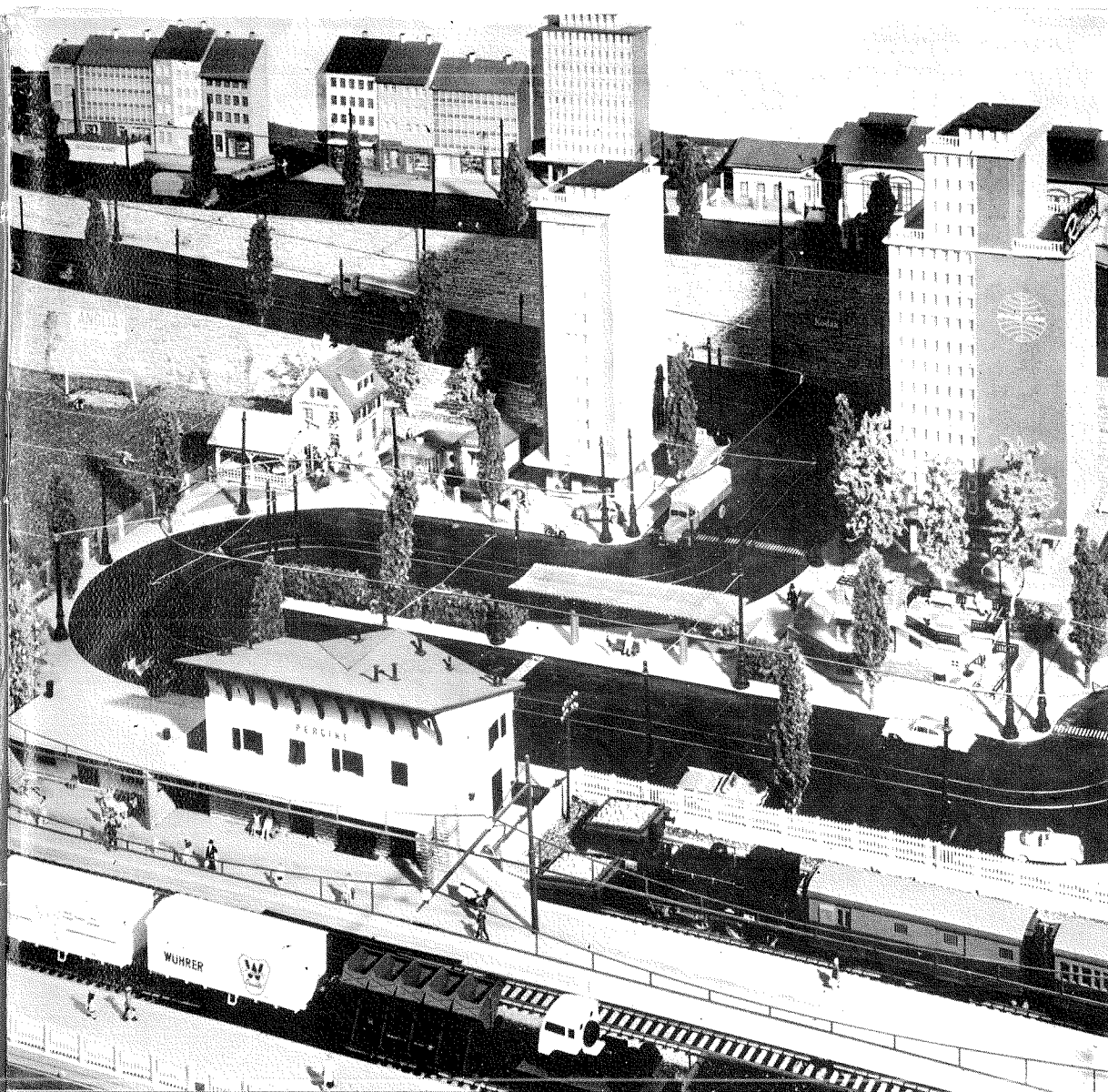




Questa inquadratura si ricollega al settore del plastico Rivarossi illustrato in copertina; difatti si noterà subito che essa è la continuazione diretta di quel plastico sul suo lato destro. Possiamo vedere che la linea tramviaria (Tramway sistema Rivarossi) collega opportunamente la città con la zona residenziale. L'insieme che risulta dalla fusione della ferrovia con l'impianto tramviario, gli accessori vari e la piattaforma girevole con deposito locomotive, è di notevole effetto estetico e realistico.



55 RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

HO

aprile 1963

anno X - L. 150

pubblicazione bimestrale

Rivarossi



Mastro Geppetto

di
SCAGLIA & FIGLIO

**GIOCHI E
GIOCATTOLI**

MODELLISMO

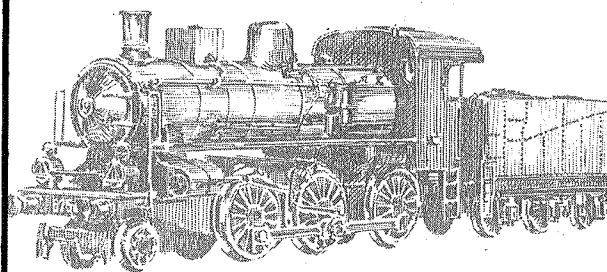
MILANO
CORSO MATTEOTTI, 14
TELEF. 79.12.12

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

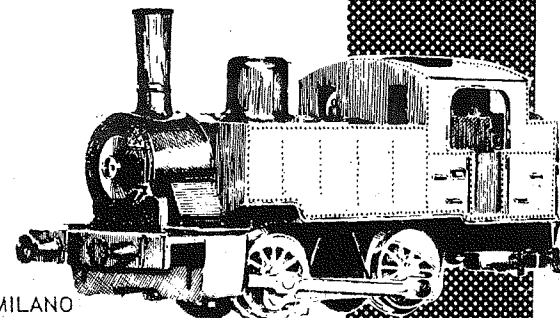
- FERROVIARIO
 - AEREO
 - NAVALE
- GIOCATTOLI SCIENTIFICI

SERVIZI ASSISTENZA TECNICA
E CONSULENZA GRATUITI

fochimodels DI FOCHI

RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200.

Tutto per l'Aeromodellismo - Automodel-
lismo - Navimodellismo - 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
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

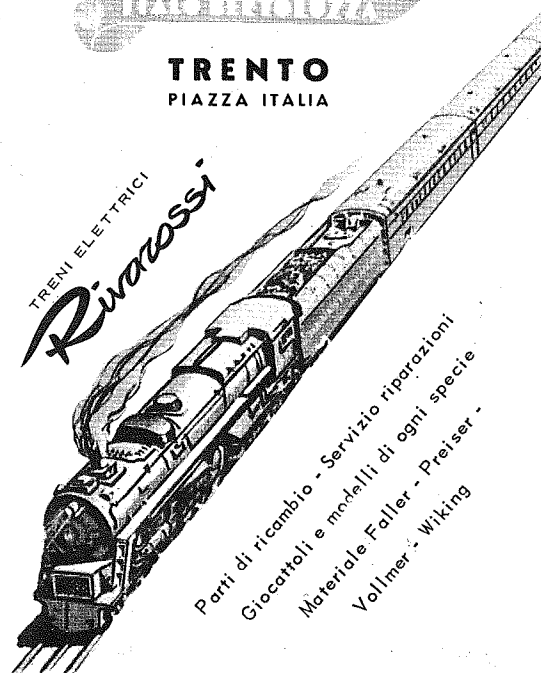
Rivarossi

SERVIZIO RIPARAZIONI
ed
ASSISTENZA TECNICA

Italo

TRENTO
PIAZZA ITALIA

TRENI ELETTRICI
Rivarossi



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

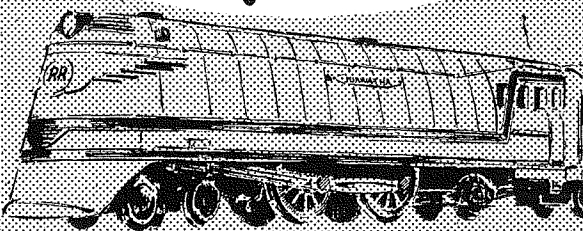
LA CASA DEL GIOCATTOLO

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

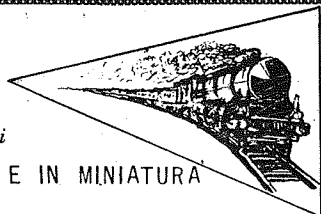
NAPOLI

Telef. 390963
374687

PARTI DI RICAMBIO
SERVIZIO ASSISTENZA
ACCESSORI
FALLER
PREISER
VOLLMER

ITALMODEL

Rivista bimestrale di
FERROVIE REALI E IN MINIATURA



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

Hobby Model

di DOMENICO PINTON

TREVISO
GALLERIA S. VITO
TEL. 20497

ASSORTIMENTO COMPLETO
TRENI ELETTRICI

Rivarossi

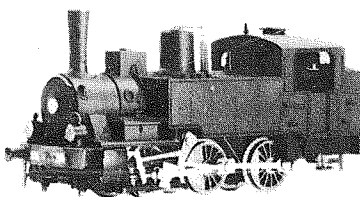
ACCESSORI E TUTTO PER IL
MODELLISMO

VIA SACCARELLI 16 - TORINO - TELEFONO 48.46.78

A. Bessane

ASSORTIMENTO COMPLETO E RICAMBI

Rivarossi



FERROVIE DELLE MIGLIORI MARCHE ESTERE

VASTO ASSORTIMENTO ACCESSORI PER PLASTICI

FALLER VOLLMER PREISER

REARADIO

VASTO ASSORTIMENTO TRENI "HO"

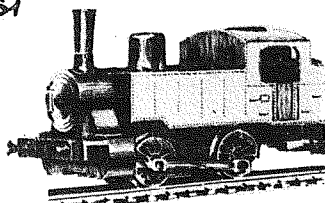
Rivarossi

WIKING

FALLER

VOLLMER

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



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

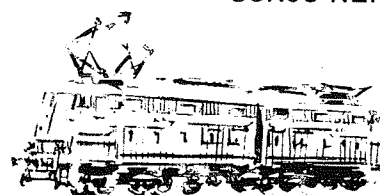
VOLLMER

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

"Casa mia" di U. Battista

Rivarossi

VASTO ASSORTIMENTO



Gasperini

GIOCATTOLI
ASSORTIMENTO
MATERIALE HO

TRENI *Rivarossi*

COSTRUZIONE
PLASTICI
GIOCATTOLE 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

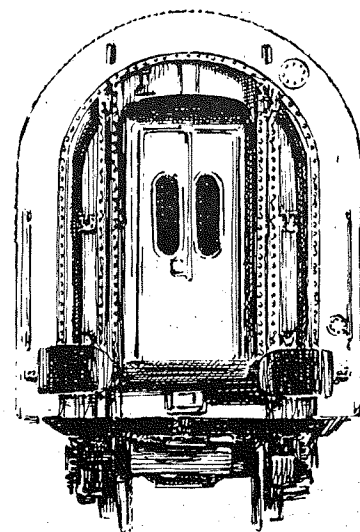
I più bei modelli le migliori marche

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
GIOCATTOLE NAZIONALI ED ESTERI

gozmati

VIA CESARE CORRENTI, 21
MILANO

TRENI ELETTRICI *Rivarossi*



INDICE GENERALE DELLA RIVISTA

"HO *Rivarossi*"

DAL N° 50 AL N° 55

NUMERI DI RIFERIMENTO DELLE RUBRICHE

Rub. n. 1 - Plastici

« 2 - I plastici dei lettori

« 3 - Studiamo un tracciato

- Schemi di tracciati

« 4 - Elettricità ed automatismi

« 5 - Costruzioni in cartoncino

- Una tavola di costruzione

« 6 - Disegni costruttivi

« 7 - I nostri lettori all'opera

- Diamoci da fare

« 8 - Album delle locomotive

« 9 - Album di famiglia

Rub. n. 10 - Mondo Modellistico

« 11 - Al finestrino

« 12 - Norme sulla manutenzione dei treni *Rivarossi*

« 13 - Consigli per impianti e funzionamento dei treni

« 14 - Articoli descrittivi e storici

« 15 - Vagone postale - (Gli argomenti di questa rubrica sono elencati tra le varie altre rubriche secondo l'argomento).

« 16 - La serie «TrenHOoby»

N.B. - Nelle appendici «vedere anche», il primo numero si riferisce alla rivista, il secondo alla rubrica; es.: 3/15 vuol dire rivista n. 3 rubrica n. 15

1 - PLASTICI

- 50 - Concetti generali per la costruzione di un plastico
- 51 - Modifichiamo un plastico

2 - I PLASTICI DEI LETTORI

- 52 - Bolla - Verona
- 53 - Del Bello - Foligno
- 54 - Di Poi - Udine
- 55 - Pirani - Carnate (Milano)

4 - ELETTRICITA' ED AUTOMATISMI

- 52 - Istruzioni per l'impiego del relais *Rivarossi* 4206

5 - COSTRUZIONI IN CARTONCINO

- 53 - Mod. 543 - Grand Hotel «Terminus»

7 - I NOSTRI LETTORI ALL'OPERA

- 50 - Locomotore F.S. E 550 - Pozzato - Bassano del Grappa
- 51 - Loco 200 delle F.N.M. - Loco GR 801 F.S. - Loco GR 480 F.S. - Loco 670 F.S. - 623 F.S. - Schiassi - Bologna
- 54 - Locomotiva Kitson Meyer - Tiozzo - Genova - Un convoglio TEE a 3 unità - Dotti - Erbusco
- 55 - Locomotiva Diesel elettrica D 141 F.S. - Schiatti - Reggio Emilia
- Locomotore 320 F.S. (650 V c.c. 3a rotaia) Bedrone - Torino

8 - ALBUM DELLE LOCOMOTIVE

- 50 - Locomotive GR 746 F.S.
- 51 - Locomotive GR 750 F.S.
- 52 - Locomotive GR 800 F.S. - Automotrice GR 60 F.S. - Automotrice GR 85 F.S.
- 54 - Locomotiva GR 802 F.S. - Locomotiva GR 803 F.S.

- 54 - Locomotiva GR 804 F.S.
- 55 - Locomotiva GR 805 F.S. - Locomotiva GR 813 F.S.

10 - MONDO MODELLISTICO

- 51 - la Mostra Fermodellistica di Benevento - IX Congresso Internazionale Fermodellistico - Anticipazioni
- 52 - Il IX Congresso Internazionale MOROP ad Amburgo
- 53 - XI Congresso FIMF e Mostra di Modelli Ferroviari a Palermo
- 54 - Gruppo Fermodellisti Friulani - Gruppo Fermodellisti Palermitani

12 - NORME SULLA MANUTENZIONE DEI TRENI *Rivarossi*

- 51 - Norme sulla manutenzione del modello del locomotore E 428 F.S.

14 - ARTICOLI DESCRITTIVI E STORICI

- 50 - Dai monti al mare (Tamilio) - Documenti del passato ferroviario (Zeta-Zeta)
- 51 - Le piattaforme girevoli usate nelle ferrovie (Zeta-Zeta)
- 52 - Lo sviluppo delle Ferrovie Secondarie Italiane, complementari della Rete Principale (Zeta-Zeta)
- 53 - Fotografie di cento anni, o quasi, or sono (Zeta-Zeta)
- 54 - Come nacque la 691 - La locomotiva Caprotti 686 - Ovvero un treno del passato... ma non troppo (Zeta-Zeta)
- 55 - Cenni dei principi sui quali sono basate le locomotive sistema Franco e Franco Crosti (Zeta-Zeta) - Ferrovia Alta Valtellina (Galimberti)

16 - LA SERIE «TrenHobby»

- 50 - Note esplicative sulla nuova serie «TrenHobby»

N.B. - L'indice generale della nostra rivista «H0 *Rivarossi*» per i numeri dall'1 al 49 può essere richiesto al nostro indirizzo e verrà inviato gratuitamente.

Rivarossi S.P.A. - VIA CONCILIAZIONE, 74 - COMO (ITALIA) DAL N. 50 AL N. 55

RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

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

n. 55 Aprile 1963 Anno X L. 150



EDITORIALE

Come ogni anno, il mese di aprile è il mese delle novità!

Tutti gli anni, a questa stagione, con l'apertura della Fiera di Milano, vengono presentate al pubblico le novità che la *Rivarossi* ha già approntato e messo in commercio o quelle che verranno poste sul mercato entro il corrente anno.

La rubrica «Vetrina delle novità», inserita in questa Rivista, riporta un panorama generale degli articoli novità già consegnati od in fase di consegna. Per gli altri articoli in corso di preparazione, rimandiamo i nostri affezionati lettori al nuovo grande Catalogo Generale 1963-64, quest'anno già uscito con notevole anticipo rispetto ai precedenti.

Ricordiamo, per quanto riguarda i nostri articoli novità sopraccennati, che essi si basano sulle tradizionali caratteristiche costruttive alle quali la *Rivarossi* si è sempre ispirata nella sua produzione per il passato. Poniamo l'accento sulla costante affermazione, sul mercato nazionale ed estero, dei nostri modelli, affermazione che costituisce la migliore conferma della bontà della nostra produzione.

A tutti i nostri amici rivolgiamo un cordiale arrivederci al nostro stand alla prossima XII Fiera Campionaria di Milano.

IN QUESTO NUMERO

Cenni dei principi sui quali sono basate le locomotive sistema Franco e quelle Franco Crosti	Pag. 8
Vetrina delle novità	« 14
I nostri lettori all'opera	« 18
L'album delle locomotive	« 22
Occhio al treno	« 24
I plastici dei lettori	« 26
Ferrovia Alta Valtellina	« 32
Concorso «Flash»	« 36

IN COPERTINA

Presentiamo la realistica inquadratura di un settore del plastico *Rivarossi* presentato alla recente Fiera di Norimberga. Davanti alla stazione «Pergine» notiamo transitare un convoglio merci mentre a destra della stazione stessa si sta formando un convoglio passeggeri. La stazione ferroviaria è collegata opportunamente da un servizio tramviario (Sistema tramviario *Rivarossi*) con la parte alta della città. Si può vedere una vettura tramviaria in movimento, in alto, a sinistra del grattacielo in primo piano. Sulla sede stradale circolano alcuni automezzi (Wiking). Il tutto, in una originale quanto notevole composizione d'insieme.

NEL PROSSIMO NUMERO

Cenni dei principi sui quali sono basate le locomotive sistema Franco e quelle Franco Crosti
L'album delle locomotive
Concorsi fotografici e altre interessanti rubriche

ABBONAMENTI

Abbonamento annuo per 6 numeri pubblicati bimestralmente L. 800 (Estero L. 1.200) 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

Cenni dei principi sui quali sono basate le locomotive Franco e quelle Franco Crosti

I punti

Da parte di un lettore di «H0» è stato scritto alla Direzione della Rivista perchè mai non si parlasse su di essa dell'esperimento, effettuato, l'anno 1932, in Belgio, della grossa locomotiva a tre unità sistema Franco e delle numerose applicazioni fatte in Italia, ed, aggiungo, anche all'estero dei preriscaldatori sistema Franco Crosti, che derivano da quelli della Franco tre unità, a molte locomotive a vapore al fine di aumentare la loro potenza a pari consumo di combustibile rispetto a quelli del tipo originale o, di conseguenza, ridurre, a pari potenza, il consumo di combustibile stesso. La Direzione della Rivista ha girato la domanda a me ed io l'ho accantonata per un po' di tempo, sia perchè la Rivista doveva smaltire prima molto materiale già predisposto e sia perchè la ricerca di documentazione fotografica sulla locomotiva Franco originale si è presentata molto difficile, come pure si è presentata difficile la ricerca di analoga documentazione sui preriscaldatori Franco Crosti. Dirò anzi, a questo proposito, che nonostante avessi bussato a molte porte, queste non si sono aperte e, quindi, per accontentarvi debbo, per così dire, arrangiarmi con il materiale molto frammentario che ho in casa e ricorrere, per la Franco originale, alla riproduzione da cataloghi o pubblicazioni da me posseduti.

Negli anni immediatamente antecedenti alla seconda guerra mondiale il forte aumento della composizione dei treni, soprattutto se merci, rese ben presto indispensabile l'adozione di locomotive sempre più potenti, il che richiedeva che esse fossero dotate di una caldaia atta a fornire vapore in quantità sufficiente per sostenere, con continuità, gli sforzi rilevanti richiesti al meccanismo motore.

Ma, come voi potete facilmente comprendere, la produzione del vapore necessario per

muovere la macchina e, quindi, il treno è strettamente legata alla quantità di carbone che può essere bruciato sulla griglia del focolaio, ma poichè un aumento, oltre un certo limite, della superficie di griglia avrebbe reso estremamente pesante il servizio del fuochista, sia per la carica della griglia stessa come pure per la sua pulizia, e, per di più, la sagoma di ingombro europea, per lo scartamento normale, meno generosa di quella ad es. americana, non avrebbe consentito aumenti maggiori della superficie di griglia molto al di là dei limiti già raggiunti; ne veniva che nulla o ben poco vi era da fare per questa via onde raggiungere il desiderato aumento della produzione di vapore.

Un ulteriore allungamento del corpo cilindrico della caldaia, rispetto a quanto già attuato nelle locomotive moderne, avrebbe portato poco o nessun vantaggio nei riguardi della produzione oraria di vapore perchè, in sostanza, non variando correlativamente le dimensioni della griglia del focolare, in guisa da potere quindi aumentare, la quantità di carbone bruciato nella unità di tempo, e mantenendo invariato il tiraggio, perchè, in caso di aumento di questo, si sarebbe andati incontro ad una diminuzione del rendimento del meccanismo motore, la produzione oraria di vapore per metro quadrato di superficie riscaldata diminuiva, con l'allungamento della caldaia, in luogo di aumentare.

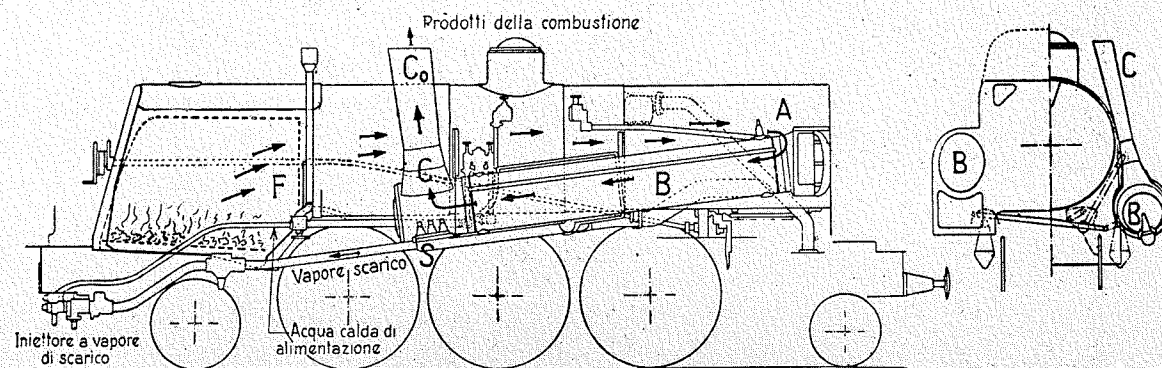
E, questo, perchè, allungando la caldaia e, quindi, il suo fascio tubolare, la quantità di calore che si poteva sottrarre in più ai gas della combustione mediante il maggior percorso attraverso i tubi allungati, non risultava sufficiente per garantire un'attiva vaporizzazione del maggior quantitativo di acqua che veniva ad essere contenuta nella caldaia con il suo allungamento.

Per darvi un'idea del come peggiori la pro-

duzione oraria di vapore per mq. di superficie riscaldata, allorché si aumenti nel modo anzidetto la superficie stessa, vi dirò che, stando alle esattissime tabelle sperimentali delle Ferrovie dello Stato, mantenendo invariati la griglia ed il regime di condotta del fuoco nonchè il tiraggio, facendo passare, mediante allunga-

mento del corpo cilindrico della caldaia, il rapporto tra la superficie di riscaldamento totale e quella di griglia del valore 50 al valore 100, la produzione oraria di vapore per mq. di superficie riscaldata diminuisce da 56,4 Kg. a 37 Kg.

L'allungamento, quindi, della caldaia oltre



- Schema di locomotiva con economizzatore a tubi di fumo.

Fig. 1

Schema di locomotiva già Gr. 685 con distribuzione Caprotti modificata in locomotiva Gr. 683 con preriscaldatori sistema Franco Crosti. - Le frecce indicano il percorso del gas della combustione che dal focolaio, ove la temperatura raggiunge i 1250°, passano attraverso il fascio tubolare della caldaia vaporizzatrice cedendo calore all'acqua in essa contenuta e raggiungendo, poi, la camera a fumo vera e propria ove essi hanno ancora una temperatura di circa 415°. Di qui essi vengono convogliati attraverso i fasci tubolari dei preriscaldatori, cedendo all'acqua di alimentazione della caldaia che in essi circola buona parte del loro calore e finiscono poi per essere espulsi nell'atmosfera, attraverso i camini laterali, avendo una temperatura di 200° all'incirca. Parte del vapore di scarico dei cilindri contribuisce anche esso, condensandosi, nella intercapedine dei preriscaldatori, a riscaldare l'acqua di alimentazione, mentre l'altra parte, effluendo attraverso gli ugelli che sono indicati con «S» nello schema, provoca l'afflusso dell'aria sotto la griglia del focolaio e, quindi, determina la combustione del carbone con la conseguente produzione di calore e la formazione dei gas caldi di cui sopra.

ad un certo limite poteva portare, se non addirittura a nessun miglioramento complessivo nella produzione oraria di vapore, certamente ad un miglioramento inadeguato alle richieste del meccanismo motore.

La strada, quindi, per tentare di raggiungere un aumento nella produzione oraria del vapo-

re e, conseguentemente, un aumento nella potenza della locomotiva non poteva che essere un'altra.

Vediamo come è stato ottenuto essenzialmente lo scopo nelle locomotive sistema Franco.

Come voi certamente sapete, nelle caldaie

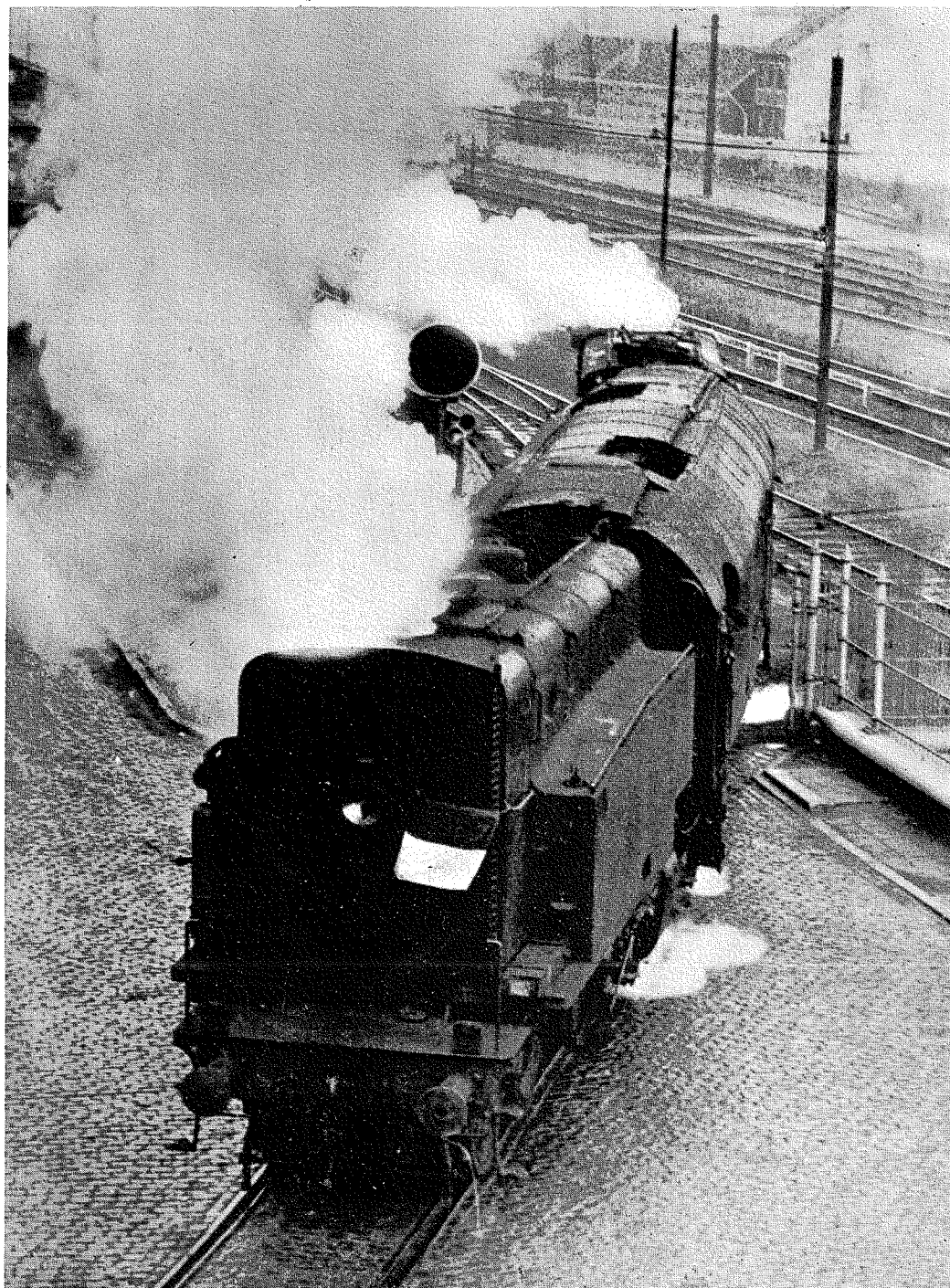


Fig. 2
Locomotiva Franco tre unità in marcia su una curva di 120 metri di raggio del binario di raccordo con lo stabilimento di Tubize (Belgio) ove essa fu costruita. (Riproduzione da «La locomotiva Franco», raccolta Zeta-Zeta).

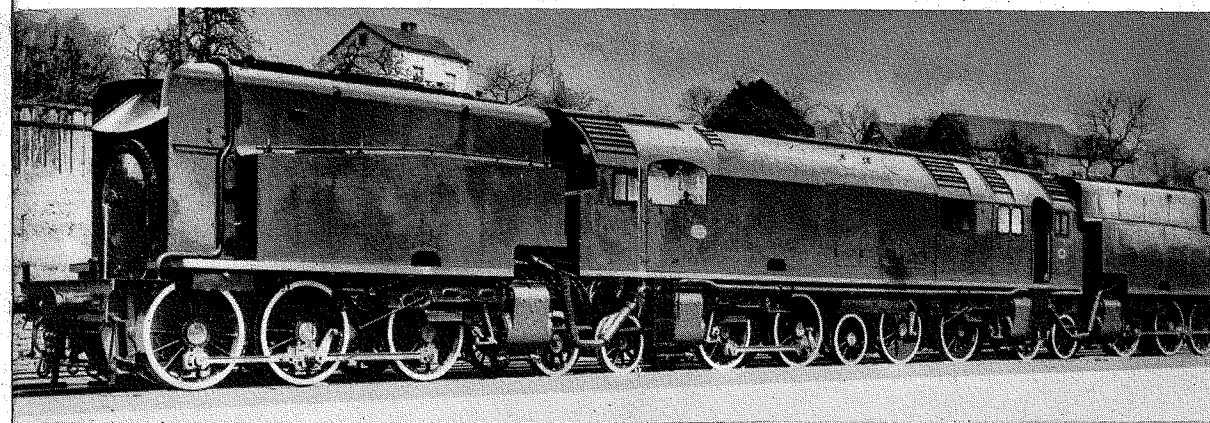


Fig. 3

Vista di locomotiva Franco tre unità pronta per essere rimorchiata sul tratto di linea ove hanno avuto luogo le prove cui essa è stata sottoposta. (Riproduzione dal catalogo della «Division Locomotives» degli «Ateliers metallurgiques di Nivelles Tubize» Raccolta Zeta-Zeta).

a vapore avvengono due cose:

- a) Il riscaldamento dell'acqua, prelevata fredda dalle apposite casse del tender o portata dalle locomotive stesse se macchine tender, fino ad una temperatura corrispondente a quella della trasformazione dell'acqua in vapore alla voluta pressione;
- b) La trasformazione dell'acqua riscaldata fino al punto suddetto in vapore.

Nelle locomotive sistema Franco ed in quelle trasformate nel sistema Franco Crosti, le operazioni suddette vengono, per così dire, scisse e si svolgono in due separati recipienti in costante, per altro, comunicazione tra di loro e che sono:

- a) Il generatore di vapore, costituito da una caldaia a tubiera piuttosto corta e munita di surriscaldatore del vapore in essa prodotto, nel quale, a spese del calore ad altissima temperatura prodotto dalla combustione del carbone nel focolaio e di quello ceduto dai gas della combustione nel loro passaggio attraverso i tubi, avviene una intensissima produzione di vapore in tutta la massa di acqua contenuta nella caldaia stessa e che era stata portata ad una temperatura corrispondente alla vaporizzazione alla pressione voluta mediante:
- b) uno o due preriscaldatori nella cui tubiera circolano i gas della combustione, i quali, raffreddandosi ulteriormente durante il percorso nella tubiera stessa, cedono buona parte del loro calore all'acqua di alimentazione della caldaia, e, questo, in maniera

più intensa dal lato dell'ingresso dell'acqua fredda perchè ivi è più forte il divario di temperatura tra i gas di cui sopra e l'acqua fredda. E, poichè, nella intercapedine dei preriscaldatori in questione circola una parte del vapore di scarico dei cilindri, il quale, condensandosi in corrispondenza della parte più fredda del preriscaldatore, cioè quella dal lato dell'ingresso dell'acqua fredda, cede a questa il calore che era servito per trasformare l'acqua in vapore, ne viene che:

- c) il riscaldamento dell'acqua di alimentazione del generatore di vapore, detto anche caldaia vaporizzatrice, fino alla temperatura corrispondente alla sua trasformazione in vapore alla pressione voluta, avviene a spese del calore contenuto nei gas della combustione, che vengono espulsi nell'atmosfera ad una temperatura di circa 200° in luogo dei 350/400° delle caldaie normali, ed avviene anche, come sopra accennato, a spese del calore contenuto nel vapore di scarico. In altri termini il riscaldamento dell'acqua di alimentazione avviene esclusivamente a spese di calore che, altrimenti, andrebbe completamente perduto.

A pari, quindi, regime di griglia, cioè a pari quantità di combustibile bruciato, la produzione di vapore migliora nelle locomotive modificate Franco Crosti rispetto a quelle normali. Ed infatti, stando ai dati ufficiali delle Ferrovie dello Stato, mentre la produzione oraria normale di una usuale locomotiva del gr. 685 è di 10.200 Kg., l'analoga produ-

SCHEMA DELLE TRE UNITÀ DELLA LOCOMOTIVA "FRANCO"

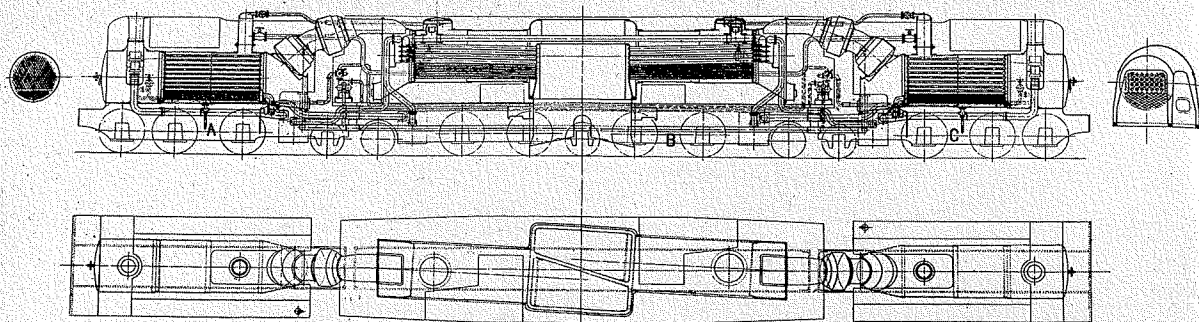


Fig. 4

Schema della locomotiva Franco tre unità. «A», «C» sono le unità laterali motrici portanti ciascuna un «preriscaldatore» che riceve i gas della combustione dalla vicina metà della caldaia vaporizzatrice (portata dall'unità «B») attraverso i grossi raccordi a snodo visibili in figura. (Riproduzione da «La locomotiva Franco» Raccolta Zeta-Zeta).

zione di una 685 trasformata in Franco Crosti, cioè di una 683, è di 12.000 Kg. e, correlativamente, la potenza massima normale in HP effettivi sviluppabile con continuità a 75 Km/ora è passata dai 1250 HP delle 685 ai 1450 delle 683. Analogamente sono variate anche le potenze normali delle 625 e 740 trasformate in 623 e 743 e che sono passate dagli 800 HP delle 625 ai 1.000 HP delle 623 e dai 980 delle 740 ai 1160 delle 743.

Vi sono nelle locomotive trasformate in Franco Crosti vantaggi e svantaggi, ma, complessivamente, il bilancio è, cosa importante, favorevole, tanto che, sia in Italia che altrove, si effettuano ancora trasformazioni di locomotive ordinarie in Franco Crosti.

Potrebbe bastare quanto ho detto sopra per fare vedere con occhio un po' meno critico dai fermodellisti e, non lo nascondo, anche da me, le 623, 683, 741/743, cioè le locomotive, già dei gruppi 625, 685, 740, cui la trasformazione in Franco Crosti ha tagliato, per così dire, la testa, sicché mi paion proprio «un busto senza capo», quasi come i dannati del 28° Canto dell'Inferno di Dante (1), ma poichè il lettore di «H0» chiedeva anche notizie sulla locomotiva Franco sperimentale in tre unità, costruita intorno al 1932 dalle Officine Meccaniche di Tubize (Belgio), cercherò di accontentarlo.

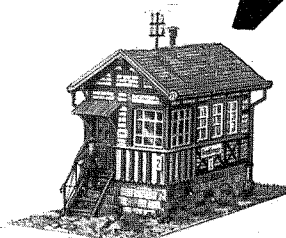
(Continua)

(Zeta-Zeta)

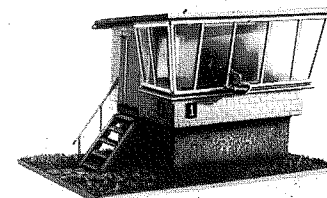
(1) Un rimprovero che viene fatto, segnatamente all'estero, alle macchine trasformate in Franco Crosti è che il camino, se la macchina ha un solo preriscaldatore, o i due camini, se la macchina ha due preriscaldatori, sono riportati troppo indietro, cosicché il fumo che da essi esce può dare noia al personale di condotta della macchina. Per ovviare a questo inconveniente, nella trasformazione recentemente fatta in Spagna a locomotive da merci aventi il rodiggio 1-4-0 ed eseguita in base allo studio congiuntamente fatto dagli Ingg. Chapelon e Crosti, lo scarico dei gas della combustione avviene, anziché lateralmente, attraverso l'usuale camino posto al di sopra della parte anteriore della caldaia. - L'effetto estetico della trasformazione, quale si vede in una fotografia riprodotta nel numero 682 della «Vie du rail» è per altro piuttosto mediocre. La porta della camera a fumo che, pur essendo divisa in due parti, è comune tanto alla caldaia vaporizzatrice quanto all'unico preriscaldatore posto al di sotto di essa ed in posizione centrale rispetto alla locomotiva, mi pare proprio un lungo grembiule di chirurgo..... Naturalmente non discuto dei risultati tecnici ed economici della trasformazione stessa sulla cui bontà fan garanzia i nomi degli autori della trasformazione stessa e cioè l'Ing. Chapelon, uno degli ultimi gran progettisti di locomotive a vapore, e l'Ing. Crosti.....

Rivarossi

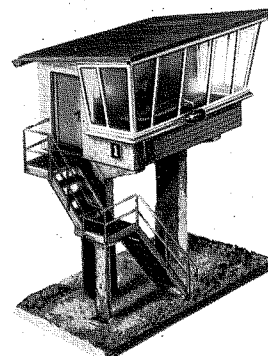
VOLLMER



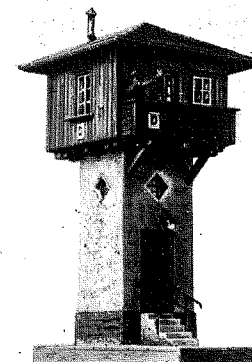
5230/V Posto di blocco RIEDLINGEN
Montato - cm. 9x5,5x8,5 L. 1.400
5730/V Scatola di montaggio L. 880



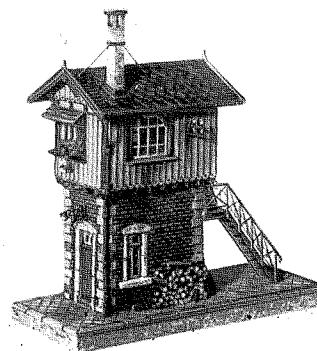
5235/V Posto di blocco moderno SUD
Montato - cm. 8x6x5 L. 1.300
5735/V Scatola di montaggio L. 880



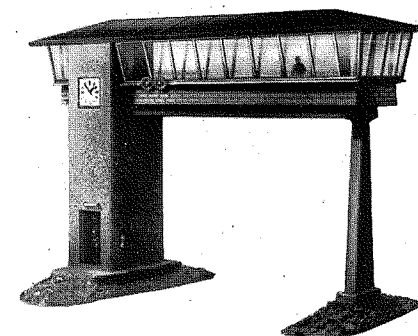
5237/V Posto di blocco sopraelevato WEST
Montato - cm. 8x6x8 L. 1.500
5737/V Scatola di montaggio L. 980



5233/V Posto di blocco a torre STOCCARDA D
Montato - cm. 8x6x11 L. 1.500
5733/V Scatola di montaggio L. 990



5731/V Posto di blocco MOOSBACH
Scatola di montaggio
cm. 13x5,5x11 L. 1.350



5239/V Posto di blocco a ponte OST
Montato - cm. 19,5x5,5x11,5 L. 2.500
5739/V Scatola di montaggio L. 1.750

I prezzi indicati s'intendono al pubblico in Italia

In vendita nei migliori negozi del ramo

vetrina novità

Come ogni anno, la Rivarossi si presenta al tradizionale appuntamento di aprile alla Fiera Campionaria di Milano, con una vasta gamma di novità che, siamo certi, non mancheranno di suscitare l'interesse degli appassionati delle ferrovie in miniatura.

Le novità di quest'anno sono già state presentate ai commercianti, in occasione del 1° Salone Internazionale del Giocattolo tenutosi a Milano alla fine dello scorso mese di febbraio, ottenendo un lusinghiero successo che si rinnoverà certamente all'atto della loro presentazione al pubblico, appunto in occasione della Fiera di Milano.

Per dare modo ai commercianti ed al pubblico di poter avere il panorama completo di tutte le novità Rivarossi 1963 in fase di consegna od in preparazione, quest'anno, è già uscito il Catalogo Generale Rivarossi 1963/64 che comprende anche tutti gli articoli novità in programma.

Pertanto i nostri affezionati amici potranno fare riferimento al Catalogo Generale sopracitato, per tutti i dettagli e le caratteristiche delle novità 1963. In questa sede ci limiteremo a dare soltanto un quadro riassuntivo della nuova produzione Rivarossi ed in particolare di quella in fase di consegna o consegnata.



Fig. 1 Presentiamo i vari pezzi scomposti della locomotiva «serie TrenHOby» 11888.



Fig. 2 Ecco il modello «TrenHOby» 11888 in fase di montaggio.

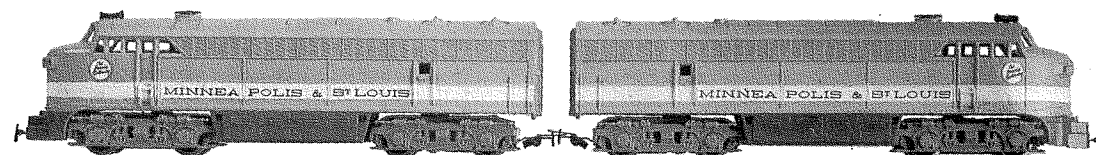


Fig. 3 Presentiamo due modelli, della locomotiva serie «TrenHOby» 11888 debitamente montati ed abbinati fra loro. Con due unità così abbinata, si ha l'interessante possibilità di poterle motorizzare una sola e di avere un tipico gruppo di motrici diesel funzionanti.

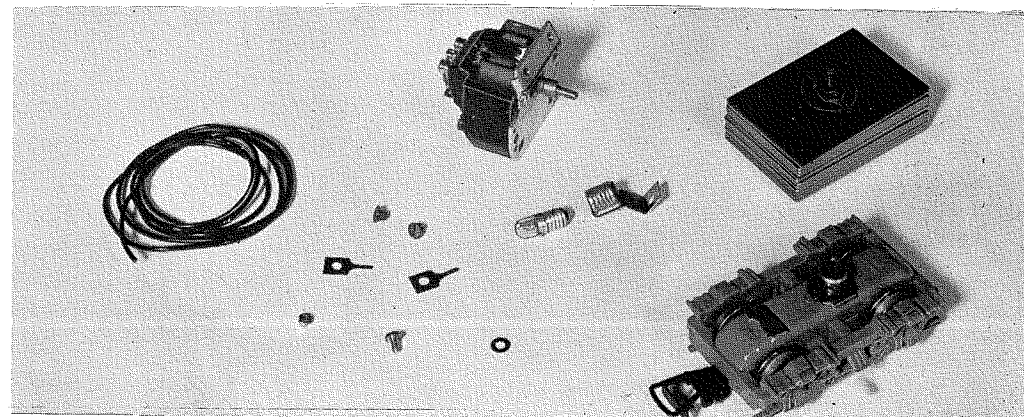


Fig. 4 Ecco le parti necessarie per motorizzare ed illuminare il modello statico 11888.

Anzitutto richiamiamo l'attenzione sulla impostazione di tutta la produzione Rivarossi, caratterizzata dalla suddivisione in quattro serie ben definite: la serie «Modello», la serie «TrenHobby», la serie «rr» e, ultima arrivata, ultima in ordine di tempo s'intende, la serie «Tramway Sistema Rivarossi».

La serie Modello, già ben conosciuta dai fermodellisti, comprende un assortimento quanto mai esteso di materiale rotabile e fisso di tipo italiano, americano, tedesco, svizzero ed olandese. I suoi articoli sono di una estrema perfezione tecnica unita ad una insuperabile fedeltà di riproduzione.

Tra le novità di quest'anno in fase di prossima consegna troviamo: due impianti di tipo italiano, uno merci ed uno passeggeri, forniti in elegante scatola regalo e completi di anello di binario e dispositivo di alimentazione. Inoltre, il modello dell'elettrotreno olandese serie «Eld 2» a due unità, perfetta riproduzione del prototipo. Nel campo delle locomotive della serie «Modello», teniamo particolarmente a sottolineare la perfetta riproduzione della locomotiva a vapore GR 851 delle F.S. e il superbo modello della locomotiva italiana a vapore tipo «Pacific» GR 691 delle F.S..

Nel campo dei vagoni e bagagliai, una interessante novità è costituita dal modello che riproduce il bagagliaio tipo «Di» delle F.S. Un dispositivo acustico incorporato, funziona auto-

maticamente al passaggio del modello sullo speciale elemento di binario 3108. Il bagagliaio può essere agganciato a qualsiasi treno Rivarossi e può quindi sonorizzare i convogli in circolazione sul plastico.

Sono inoltre già in commercio, i seguenti articoli: il modello dello stupendo treno «Der Adler» riproduzione perfetta del primo treno a vapore tedesco - ed il modello che riproduce il locomotore svizzero tipo Ae 4/4 nel nuovo colore marrone. Inoltre una serie numerosa di carri americani e precisamente tre carri «Box», sei carri tipo «Gondola», un carro «Flat», un carro attrezzi tipo «Boom», un carro gru tipo «Derrick» ed un carro aperto tipo «Stock».

La serie «TrenHobby», che già lo scorso anno ottenne un lusinghiero successo, confermato fra l'altro dall'assegnazione del «Pinocchio d'oro» 1962 riservato al miglior articolo di modellismo ferroviario, subisce quest'anno un importante ampliamento.

Infatti, a completamento della serie stessa, oltre ai modelli di locomotiva in scatola di montaggio, sono stati aggiunti numerosi modelli, sempre in scatola di montaggio, di carri italiani e americani, ed alcune costruzioni ferroviarie.

Tutti i modelli della serie «TrenHobby» sono stati migliorati e portati al livello qualitativo di quelli della serie «Modello».

I carri italiani ed americani presentati nella serie «TrenHobby» sono versioni di articoli

Fig. 5 Questa foto mostra i pezzi scomposti del carro americano Southern tipo «Gondola» 12245.

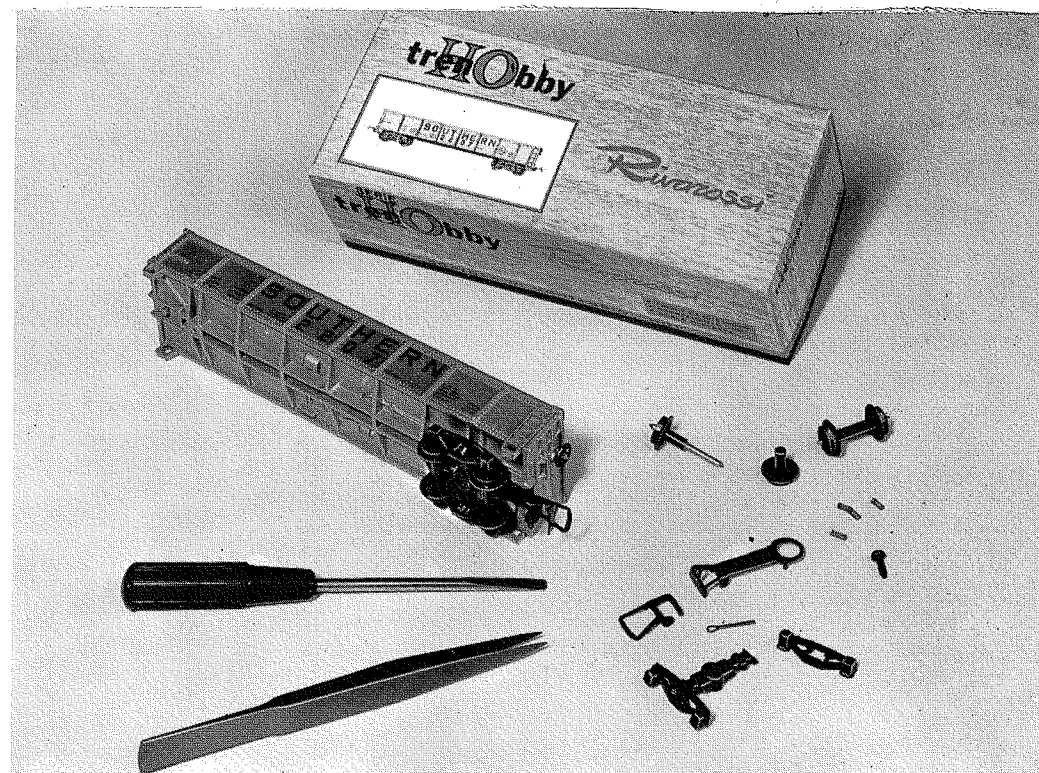
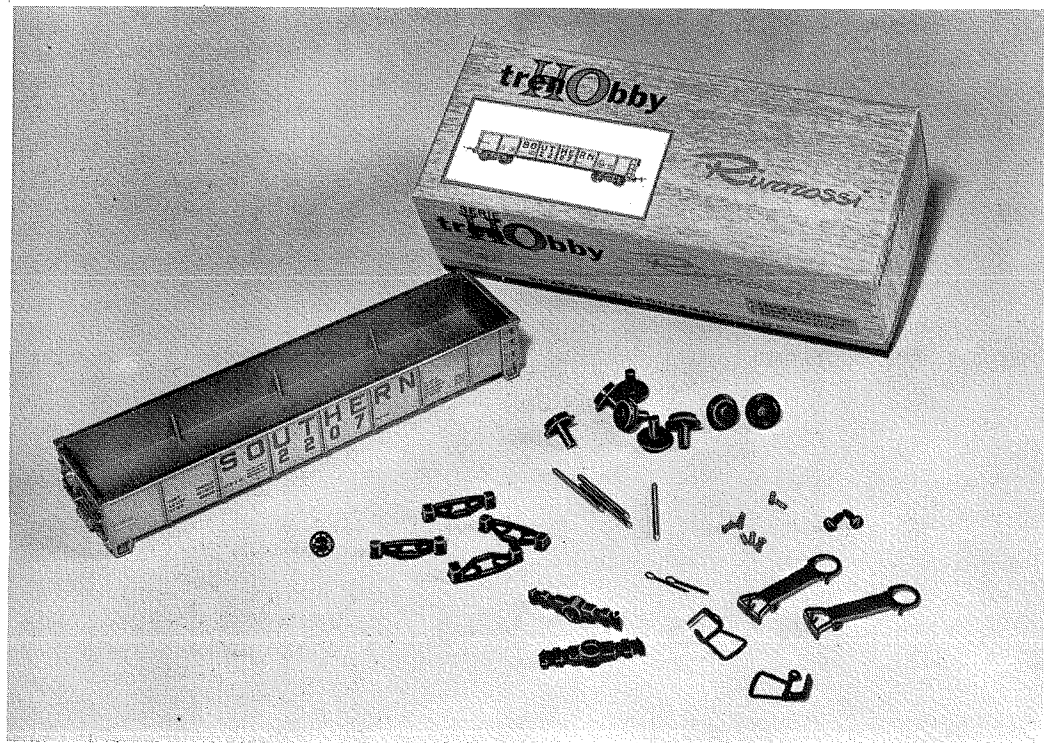


Fig. 6 Ed ecco il modello del carro Southern 12245 in fase di montaggio.

presentati in scatola di montaggio, con la carrozzeria già verniciata nei colori base e complete di scritte e decalchi, e con gli assi con ruote metalliche.

Come novità assoluta, vengono presentati un carro botte tipo «Mbe» delle F.S. ed un carro americano Southern tipo «Gondola».

Anche le costruzioni ferroviarie in scatola di montaggio sono fornite con i pezzi già nei colori base.

Molte di queste novità sono già state poste sul mercato, mentre tutte le rimanenti saranno consegnate entro breve tempo.

Per quanto concerne le locomotive «TrenHobby», sono in fase di prossima consegna i modelli della locomotiva diesel - elettrica americana «Minneapolis e St. Louis», del locomotore leggero tipo E 424 delle F.S. e della locomotiva a vapore da manovra americana della «Baltimore & Ohio».

La serie «rr» è stata quest'anno completamente riorganizzata ed è composta esclusivamente da articoli montati.

I modelli della serie «rr» offrono la possibilità di realizzare con minima spesa un impianto ferroviario in miniatura che potrà essere sempre ampliato.

Tutti i modelli della serie «rr» mantengono le caratteristiche di accurata costruzione e

buon funzionamento di quelli della serie «TrenHobby» e della serie «Modello».

Tra le novità in fase di prossima consegna, troviamo una bella serie di carri militari ed altri carri merce italiani.

Tra le novità già consegnate, citiamo il modello del locomotore E 424 delle F.S.

Prima di chiudere questa rassegna, vogliamo ricordare anche il «Tramway»; per questo articolo non si può più parlare di novità vera e propria, essendo già stato presentato e venduto alla fine del decorso 1962. Tuttavia l'interesse, il consenso unanime ed il grande successo di vendita che tuttora suscita questa realizzazione, ci consentono di sottoporre questo nostro articolo, ancora una volta, all'attenzione dei nostri affezionati amici. Novità di quest'anno per il sistema «Tramviario» sono gli scambi e le corrispondenti sezioni di filo aereo che permettono la realizzazione di circuiti sempre più completi ed interessanti.

Per concludere, abbiamo la convinzione che anche questa volta i nostri amici fermodellisti troveranno nella nostra vasta gamma di novità tutti quegli articoli, dalle tradizionali inconfondibili caratteristiche costruttive, con i quali potranno arricchire i loro plastici, completare i loro assortimenti, in poche parole..... costruirsi un impero ferroviario in miniatura.

I NOSTRI LETTORI ALL'OPERA

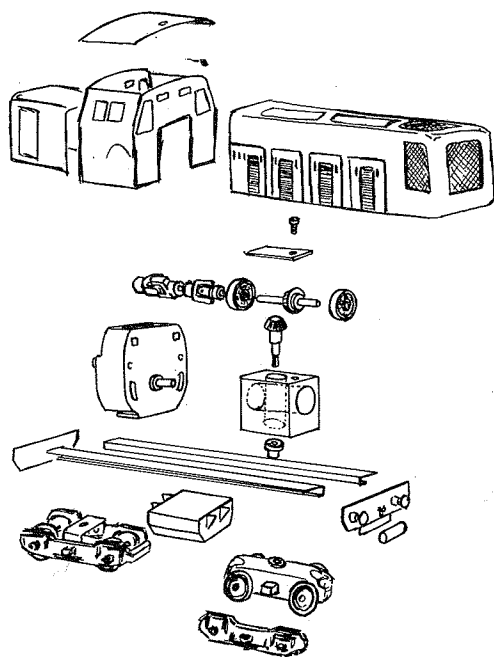
LOCOMOTIVA DIESEL - ELETTRICA D 141 F.S.

Il Sig. Schiatti Eugenio di Reggio Emilia ci ha inviato le fotografie dei modelli da lui realizzati, di tre nuove motrici diesel delle F.S. Trattasi di motrici diesel che le F.S. hanno di recente costruito nel piano di ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie Italiane.

Per le solite esigenze di spazio, non possiamo pubblicare le fotografie di tutti e tre i modelli sopracitati.

Ci limitiamo, pertanto, alla pubblicazione delle fotografie del modello della locomotiva diesel-elettrica D 141 F.S., corredate da un dettagliato commento del nostro amico Schiatti.

«Si tratta di una nuovissima locomotiva diesel-elettrica da manovra pesante, che



Disegno esploso del modello della locomotiva diesel elettrica D 141 F.S.

pochi conoscono, essendo i prototipi ancora in fase di costruzione.

Le sue caratteristiche principali sono: Motore diesel FIAT 12 cilindri a V non sovralimentato della potenza di 700 HP; dinamo accoppiate direttamente all'albero motore, quattro motori di trazione a c.c. e trasmissione alle ruote con coppia dentata diretta (senza albero cavo).

Di questa locomotiva mi risulta che tuttora esista un solo esemplare in circolazione, ma un discreto numero dovrebbe essere consegnato alle F.S. nei prossimi mesi.

Il modello è stato così realizzato:

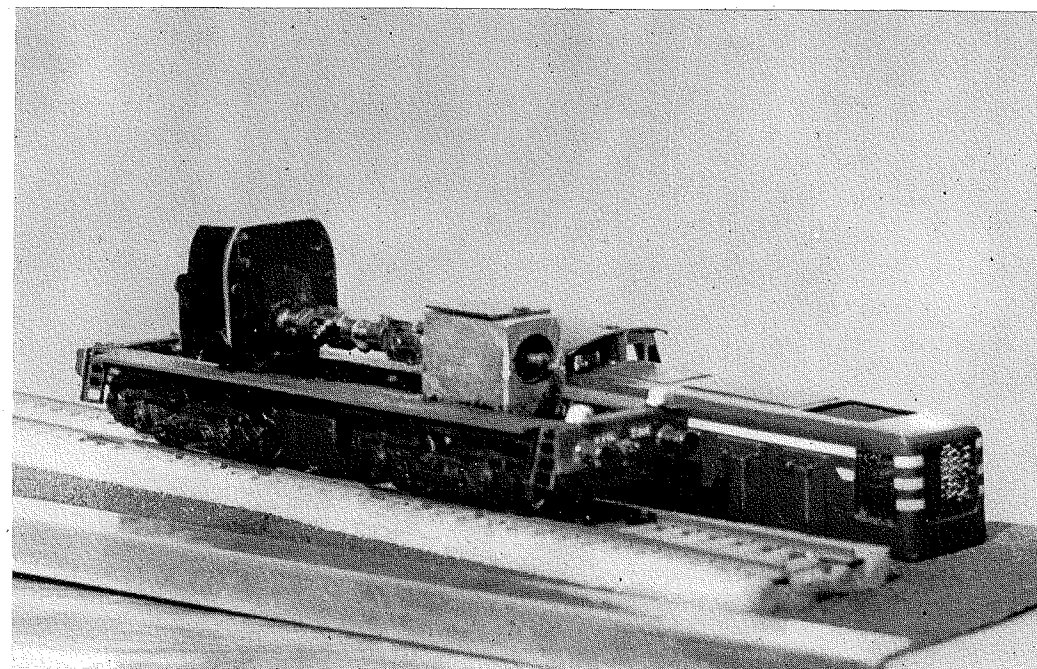
Il telaio: ricavato da profilati di ottone ad U da 5x10 a cui sono state saldate le testate, i serbatoi dell'aria compressa e le scalette d'accesso.

Nella parte centrale è stato montato il serbatoio del combustibile

Il carrello motore è un SFN 983 a cui ho dovuto ridurre l'interasse a mm. 30 (interasse reale mm. 2400), sostituendo l'ingranaggio di rinvio con uno avente il $\varnothing$ di 3 mm. inferiore, e modificando le sedi degli assali. **Il carrello folle** è stato realizzato in lamiera da 5/10 con fiancate SFN 1429 capovolte e ridotte nell'interasse.

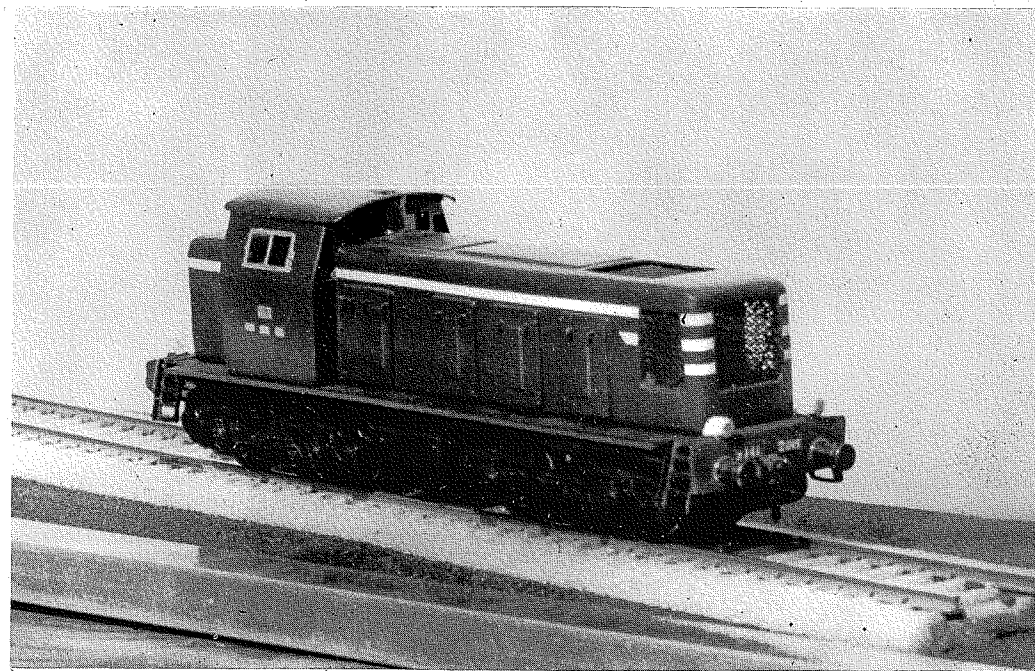
Il motore è un SFN 1677 e la trasmissione, come si può vedere dal disegno esploso, è stata ottenuta con due giunti cardanici, una coppia conica a rapp. 1/1, con due cuscinetti a sfere RIV da $\varnothing$ 3 mm., da un carter con fori alesati $\varnothing$ 10 mm. perpendicolari e da alcuni particolari ottenuti per torniture. **La carrozzeria** è formata da tre elementi, saldati in lamiera d'ottone da 5/10, modellati su un'anima di legno duro.

I colori sono: verde per la carrozzeria con strisce gialle, rosso per il telaio e nero per i carrelli. (Schiatti-Reggio Emilia)



Sopra
Presentiamo il modello della locomotiva D 141 F.S. in fase di montaggio

Sotto
Ed ecco il modello finito della locomotiva diesel D 141 F.S.



I NOSTRI LETTORI ALL'OPERA

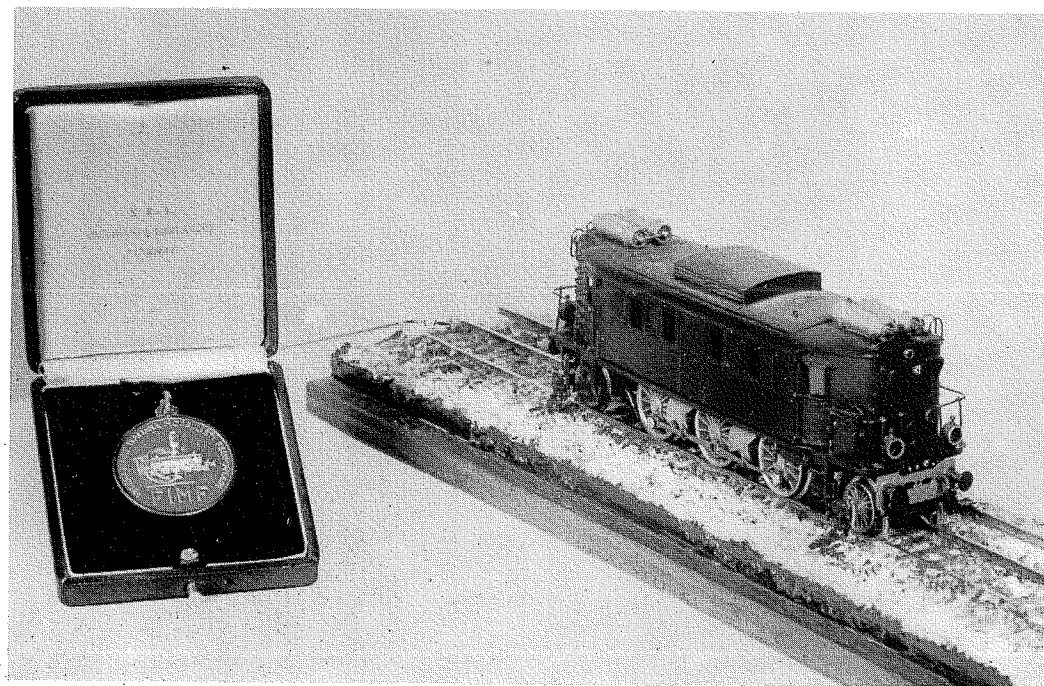
LOCOMOTORE F.S. 320

Sul n. 54 della nostra rivista «H0 Rivarossi», abbiamo pubblicato due fotografie che illustravano il modello della locomotiva «Kitson Meyer» del Cap. Tiozzo di Genova, premiato alla Mostra Fermodellistica di Palermo con il primo posto per la categoria «B, (precisione e rifinitura).

Questa volta, invece, vogliamo illustrare il modello del locomotore F.S. 320-650 V c.c. 3a rotaia realizzato dal Sig. Bedrone Liandro di Torino e premiato con il primo posto per la categoria «A, (effetto generale).

Per esigenze di spazio, non possiamo dilungarci nella descrizione capillare del modello in parola. Ci limitiamo, pertanto, all'indicazione delle parti principali che il Sig. Bedrone ha usato per la realizzazione del locomotore F.S. 320.

- Motore completo con vite senza fine SFN 1079
- Assi con ruote SFN 2971
- Viti SFN 2039
- Le ruote degli assi portanti sono quelle montate sui carrelli del locomotore E 428 (Rivarossi 1444).

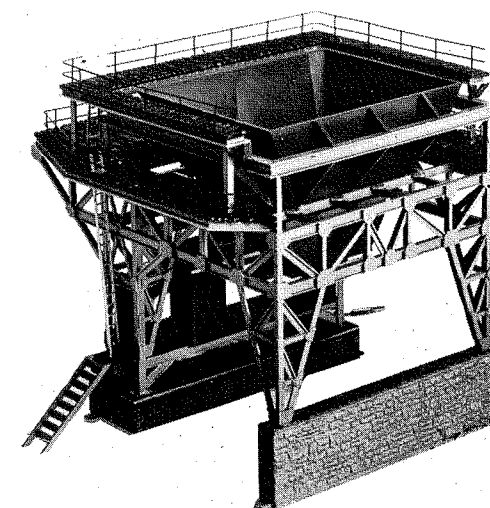


Modello del locomotore F.S. 320

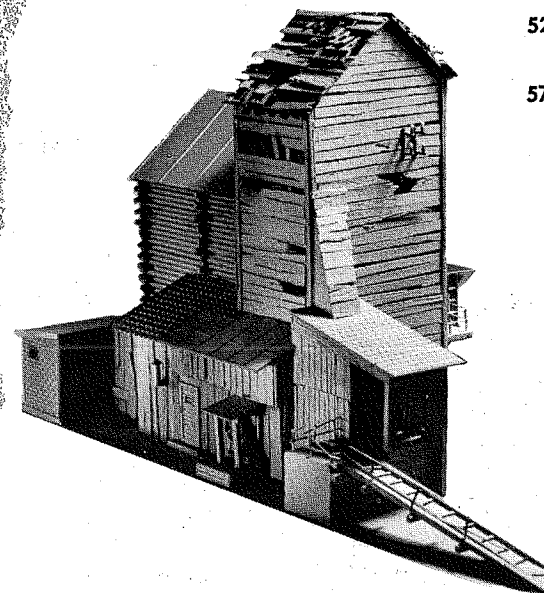
Rivarossi
VOLLMER



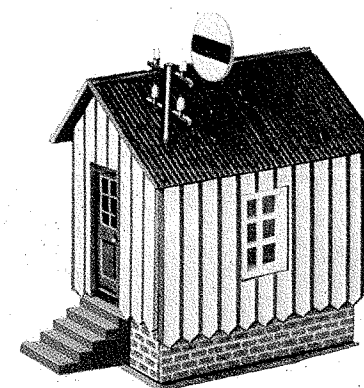
5209/V Casello
Montato - cm. 8,5x4,5x9 L. 1.600
5709/V Scatola di montaggio L. 1.300



5222/V Caricatore di carbone con comando elettromagnetico - Montato
cm. 15x14,3x14 L. 6.900
5722/V Scatola di montaggio L. 4.900



5223/V Caricatore di sabbia con comando elettromagnetico - Montato
cm. 20,5x12,5x16 L. 7.900
5723/V Scatola di montaggio L. 5.900



5721/V Casello - Scatola di montaggio
cm. 6x3x6 L. 690

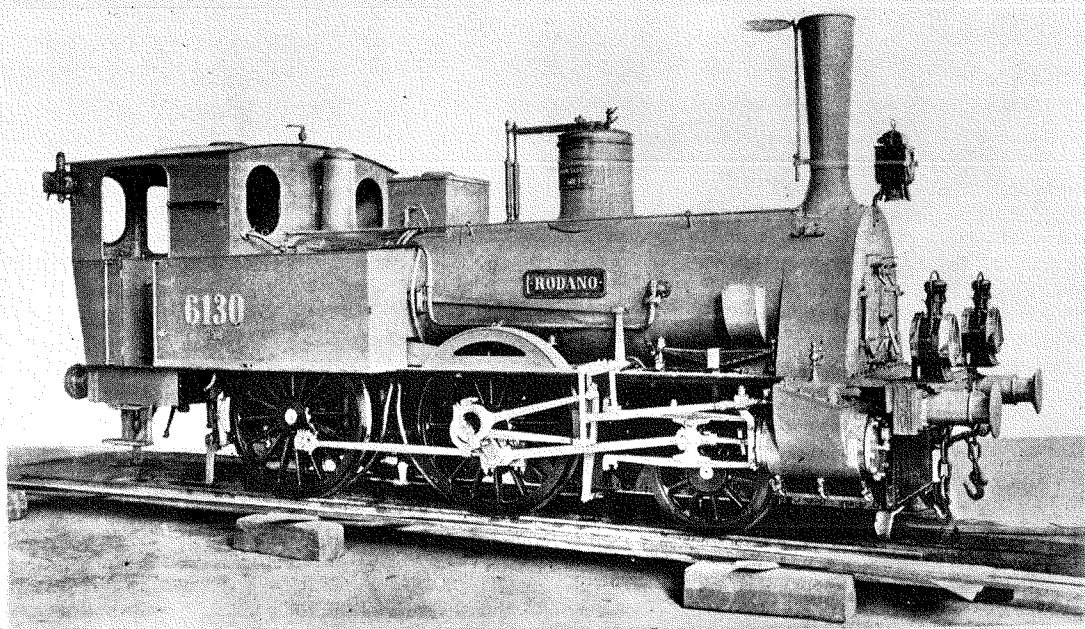
I prezzi indicati s'intendono al pubblico in Italia.

In vendita nei migliori negozi del ramo

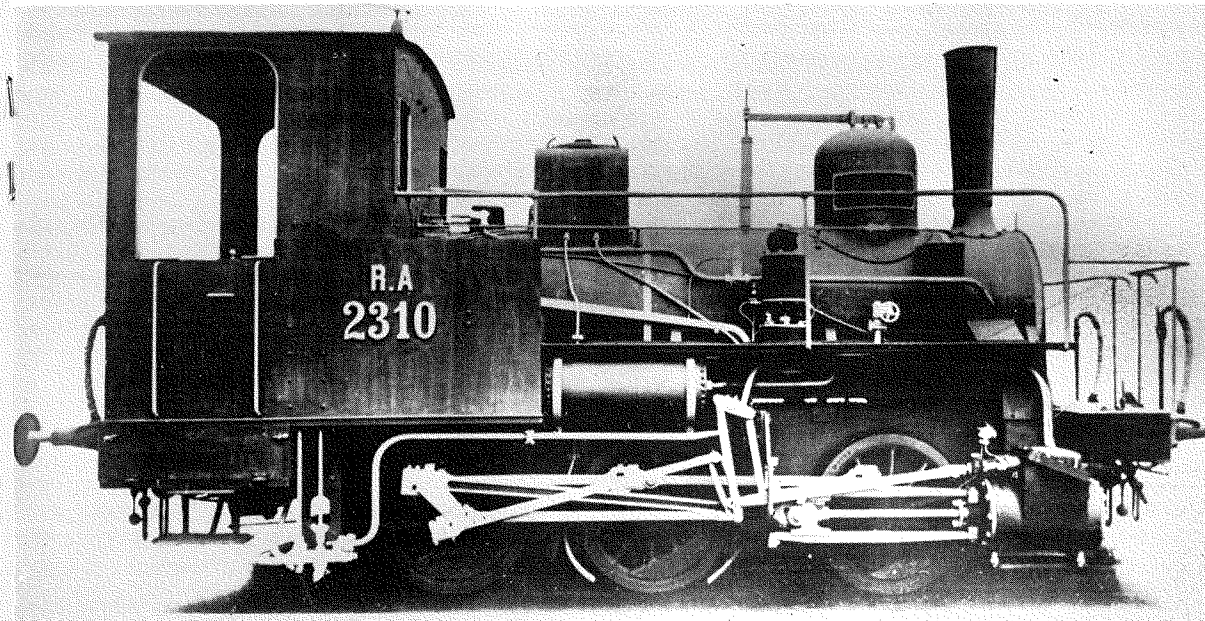
Locomotive-tender a 2 assi accoppiati ed asse anteriore portante a vapore saturo e semplice espansione - a 2 cilindri esterni. Gruppo 805 F.S. (Già Gr. 220 R.A. e 6101 - 6200 R.M.)

Concettualmente non troppo dissimili dalle locomotive del gruppo 804 F.S. ne differenziano particolarmente per la maggiore velocità massima da esse raggiungibile e che era di 65 Km/ora e per la potenza normale in HP effettivi alle ruote motrici sviluppabile con continuità a 45 Km/ora e che era di 320 HP. Direi, anzi, che sotto il lato della velocità massima e della potenza continua, le 805 si apparesentano più alla 8022 del gruppo 802 che alle locomotive del gruppo 804. Noto per altro che le 805 pesavano in servizio cinque tonellate di meno delle 8022 e ciò che mi dà da pensare che la grande e spaziosa cabina della 8022, cui, sostanzialmente, si deve il maggior peso di essa rispetto a quello delle 805, fosse dovuto alla possibilità di impiegare, in macchine del tipo come la 8022, un solo agente di condotta sussidiato, nella osservanza dei segnali e delle condizioni della linea, dal Capo Treno, il che richiedeva una cabina spaziosa e la possibilità di un agevole passaggio dalla locomotiva ai veicoli; cosa, questa, che spiega la necessità delle ringhiere di protezione lungo i praticabili sui due lati della macchina nonchè anteriormente e che sono caratteristiche di tutte le vecchie macchine della Veneta. Le 805 si dividevano in due sotto-serie, la prima che comprendeva le macchine numerate dalla 8051 alla 8084 e costruite tra gli anni 1883 e 1891 per conto delle Società allora esercenti le Reti principali italiane e la seconda comprendente le macchine numerate dalla 80535 alla 80544 e che furono costruite, negli anni 1910 e 1911, sotto lo Stato probabilmente per linee che non ammettevano forti carichi per asse. Queste ultime dodici 805 e che furono le sole macchine a due assi accoppiati costruite sotto l'esercizio di stato pesavano in servizio 3,8 tonellate in più di quelle della 1a serie pur essendo uguali ad esse le scorte d'acqua; 3,95 metri cubi e di carbone: 1,10 tonellate. La loro pressione in caldaia era di 10 Kg/cmq. contro i 9 della 8022 e gli 8 delle 804.

Locomotiva del gruppo 805 F.S. - 1a serie (già Gr. 220 R.A. e 6101-6200 R.M. Riproduzione da foglio del catalogo delle Officine Meccaniche di Milano (Raccolta Zeta-Zeta).



Locomotiva-Tender - R. M.



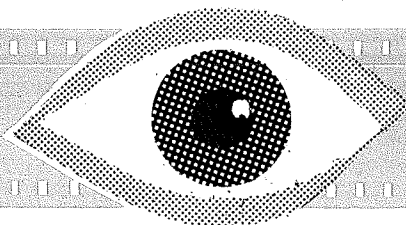
Locomotiva del gruppo 813 F.S. (già Gr. 230 R.A.) - 2a serie di costruzione F.S. (Foto Ansaldo gentilmente favorita a Zeta-Zeta dall'Ing. Salomone della Ansaldo stessa).

Locomotive-tender a 3 assi accoppiati (0-3-0) a vapore saturo e semplice espansione - a 2 cilindri esterni. Gruppo 813 F.S. (già Gr. 230 R.A.)

Il gruppo 813 comprendeva in tutto dodici locomotive costruite in due tempi: le prime tre, nell'anno 1885 dalla Henschel di Cassel con ogni probabilità su proprio disegno e le nove susseguenti nel 1904; di queste due furono costruite dalla Maffei di Monaco e sette dalla Ansaldo. - Tra le tre macchine Henschel e le nove Maffei-Ansaldo esistono delle differenze più che altro di carattere secondario, dovute al fatto che, nelle macchine costruite nel 1904, le valvole di sicurezza sono state adeguate alla legge italiana, la quale ne prescrive una del tipo a bilancia, e, per di più, l'aver voluto munire le macchine in questione del freno ad aria compresso automatico e moderabile ha obbligato, per fare luogo alla posa dei serbatoi dell'aria compressa, ad alzare notevolmente il praticabile ai lati della caldaia. - Questo fatto ha, a sua volta, obbligato a munire il praticabile stesso di ripari laterali che danno, a queste macchine, un'apparenza strana, non dissimile, in un certo senso, da quella delle macchine russe nelle quali i praticabili, sempre piuttosto alti, sono muniti lateralmente di ripari a maglie piuttosto fitte. Ma in Russia la questione si spiega perchè il gelo, nei mesi invernali, provoca dei rigonfiamenti che tendono a slivellare i binari determinando, in conseguenza, irregolarità di marcia nella locomotiva e pericolo per il personale di cadere dai praticabili ove questi non fossero muniti di adeguati ripari; nel caso delle nove ultime 813, invece, la ragione è proprio quella che vi ho detto. - La velocità massima ammessa per le 813 era di 45 Km/ora e la potenza normale in HP effettivi alle ruote motrici sviluppabile con continuità alla velocità di 30 Km/ora è di 220 HP. Il peso in servizio ed aderente delle 813, era a scorte piene, di 24 tonellate, con le scorte al minimo, invece, esso era di tonellate 20,5. - La capacità delle casse d'acqua delle 813 era di 3,5 mc. e quella delle casse a carbone di 1 tonnellata.

OCCHIO al TRENO

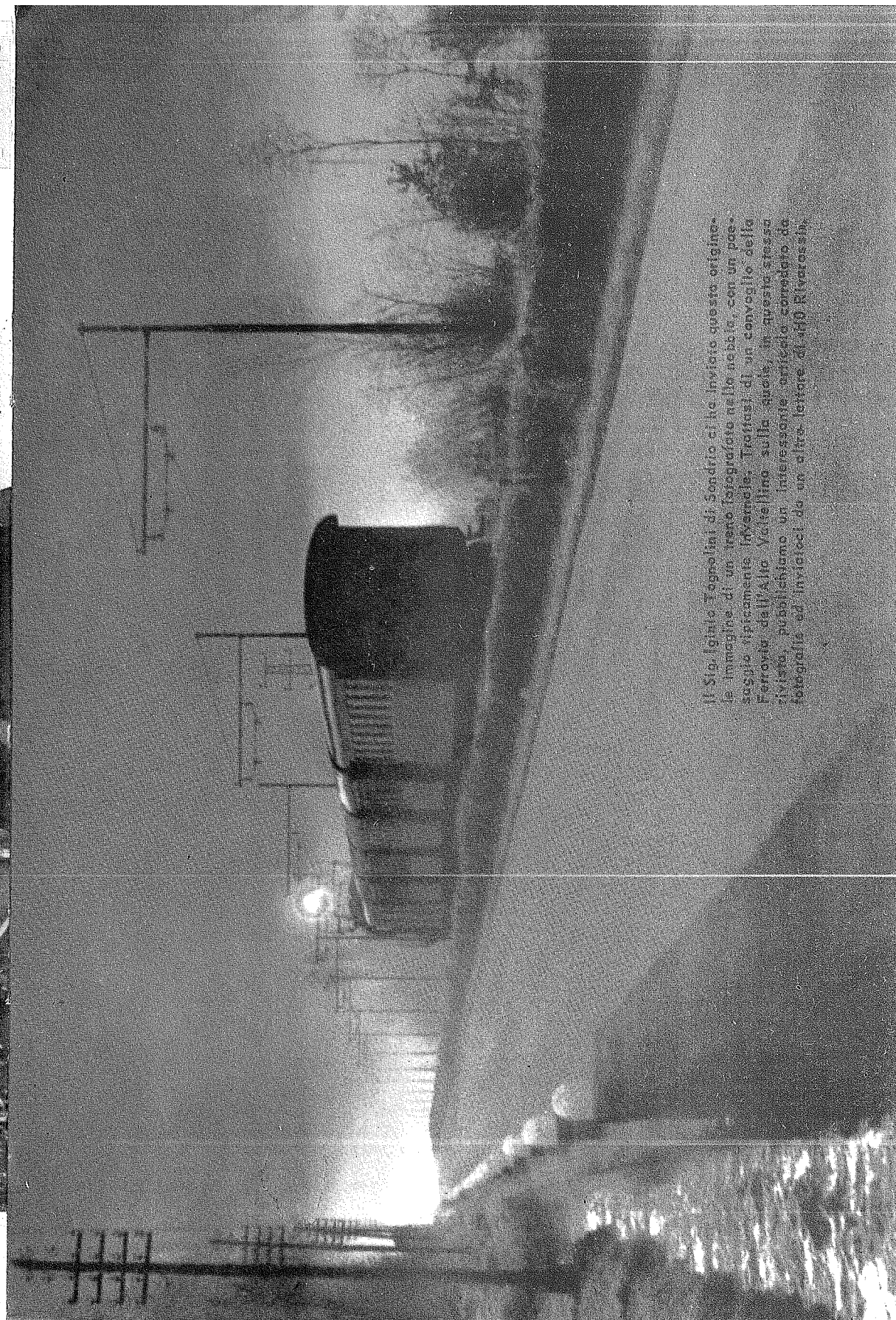
CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI



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.



Questa bella fotografia ci è stata inviata dal Dr. G. Papandrea di Roma e ci mostra, con una ben riuscita inquadratura, due locomotive delle F.S.: una 880, locomotiva tender con rodiggio 1-3-0, adoperata ancora dalle F.S. ma solamente per compiere fasi di manovra, ed una 743 che è una loco derivata dalla 740. Alla 743 sono stati aggiunti, come ben si vede dalla foto, i preriscaldatori laterali Franco Crosi per aumentarne il rendimento.



Il Sig. Igino Tagliolini di Sondrio ci ha inviato questa originale immagine di un treno fotografata nella nebbia, con un po' di suggestione tipicamente invernale. Trattasi di un convoglio della Ferrovia dell'Alto Varesino sulla suola, in questa stessa rivista, pubblichiamo un interessante articolo corredato da fotografie ed invierci da un altro lettore di 440 Riverassa.

I PLASTICI DEI LETTORI

IL PLASTICO PIRANI

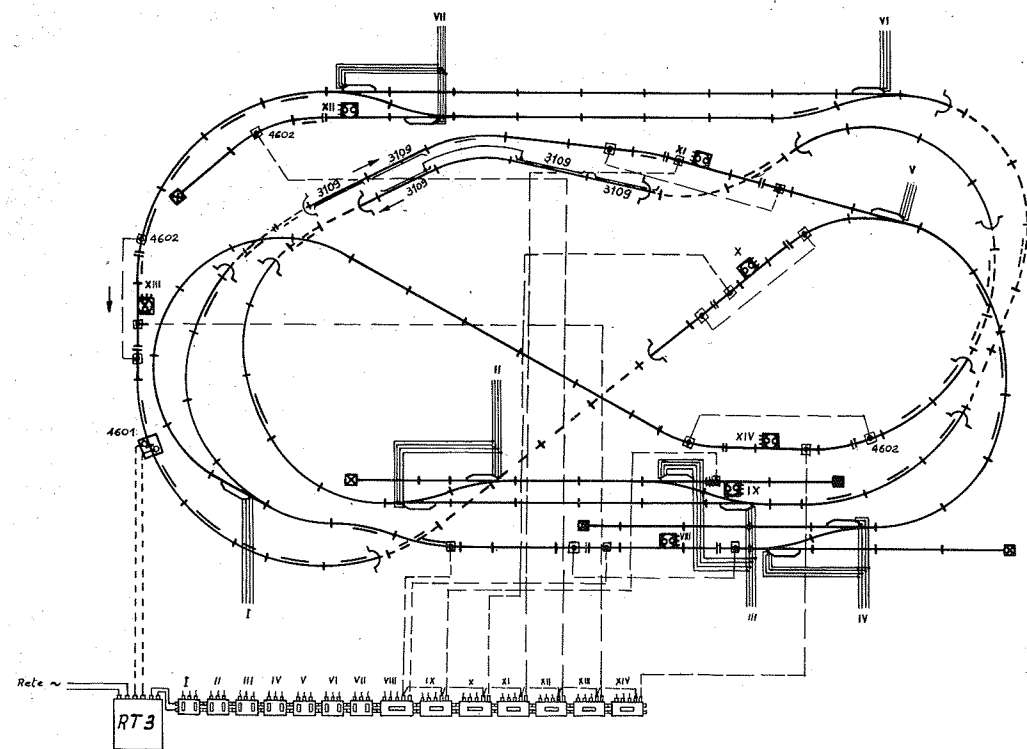
Abbiamo ricevuto a suo tempo la breve descrizione di un piccolo, ma interessante plastico ferroviario costruito dal Dr. Giorgio Pirani di Carnate (Milano).

Riteniamo di notevole interesse per tutti i lettori di «H0 Rivarossi», pubblicare quanto il nostro amico Pirani ci ha

specificato al riguardo del suo plastico sopracitato.

La descrizione è corredata da uno schema del plastico e da alcune fotografie ben riuscite che ben volentieri pubblichiamo.

Facciamo notare l'originale realizzazione di questo plastico che è posto in un



Schema del tracciato

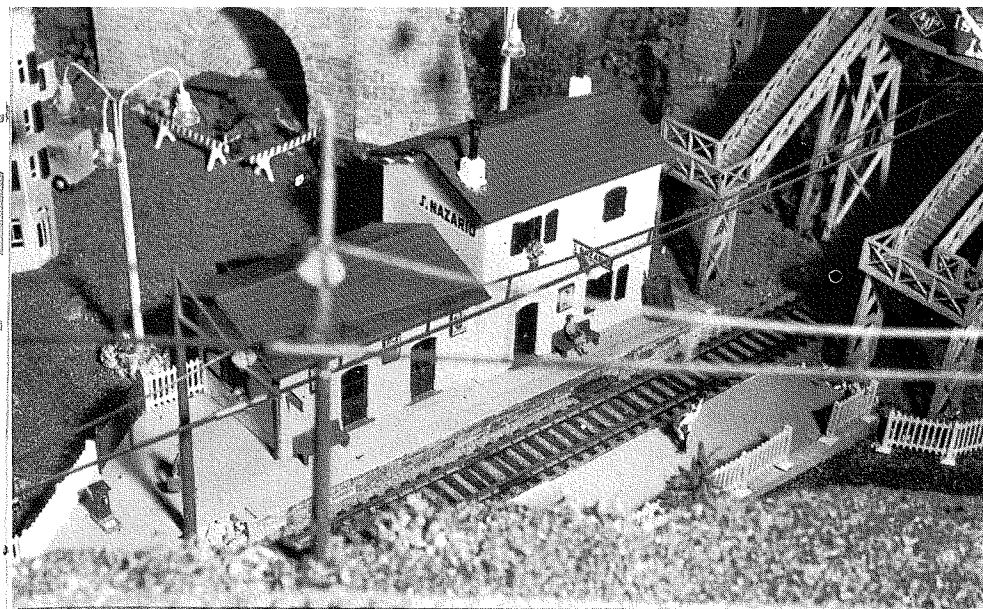


Fig. 1
Questa fotografia mostra una stazione del plastico Pirani. Trattasi di una S. Nazario (Rivarossi 5503 - 15503).

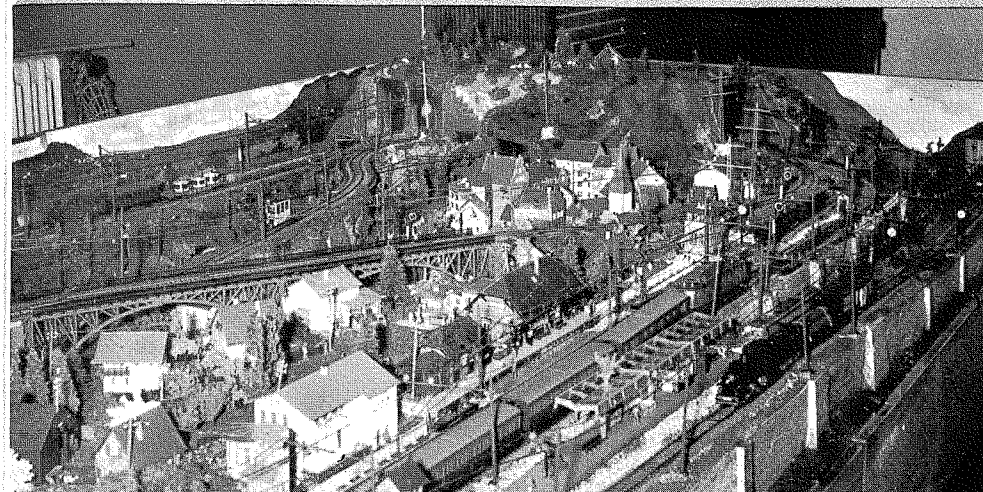


Fig. 2
Veduta quasi totale del plastico. Buono il risultato estetico e l'effetto d'insieme che ne risulta.



Fig. 3
Questo scorcio di plastico mostra un villaggio residenziale ottimamente disposto fra due linee ferroviarie. Alcune costruzioni sono autocostruite, altre sono Falter e Vollmer.



Fig. 4
Veduta di un angolo del plastico Pirani: notiamo, sulla destra della foto, il transito di un convoglio passeggeri e di un treno merci, ambedue composti da materiale Rivarossi.



Fig. 5
In questo settore del plastico si nota una particolare cura dell'ambientamento, con buoni risultati dal lato realistico. In basso a sinistra, vediamo un contadino con carro carico di covoni (articolo 1049 Preiser)

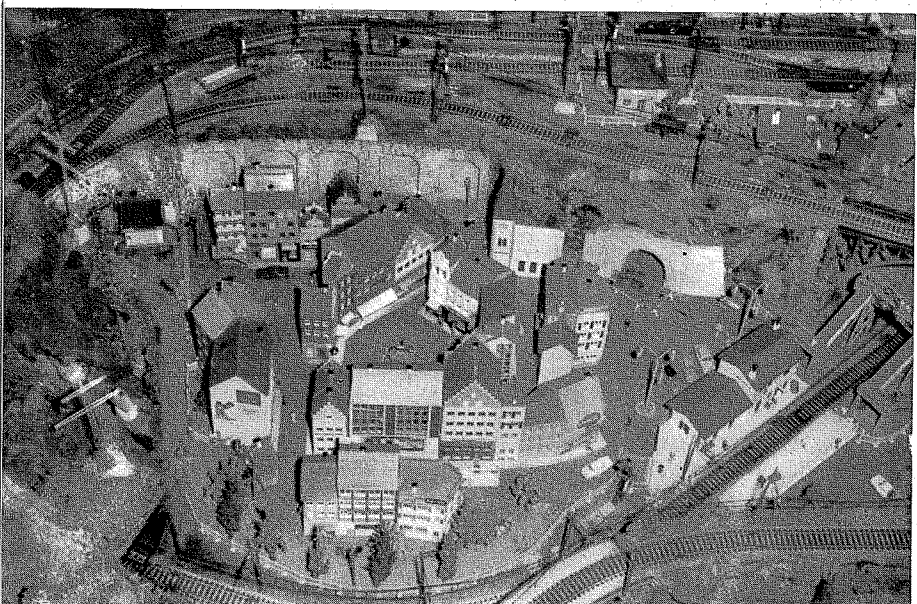


Fig. 6
Veduta generale dall'alto, della cittadina posta accanto alla stazione S. Nazario.

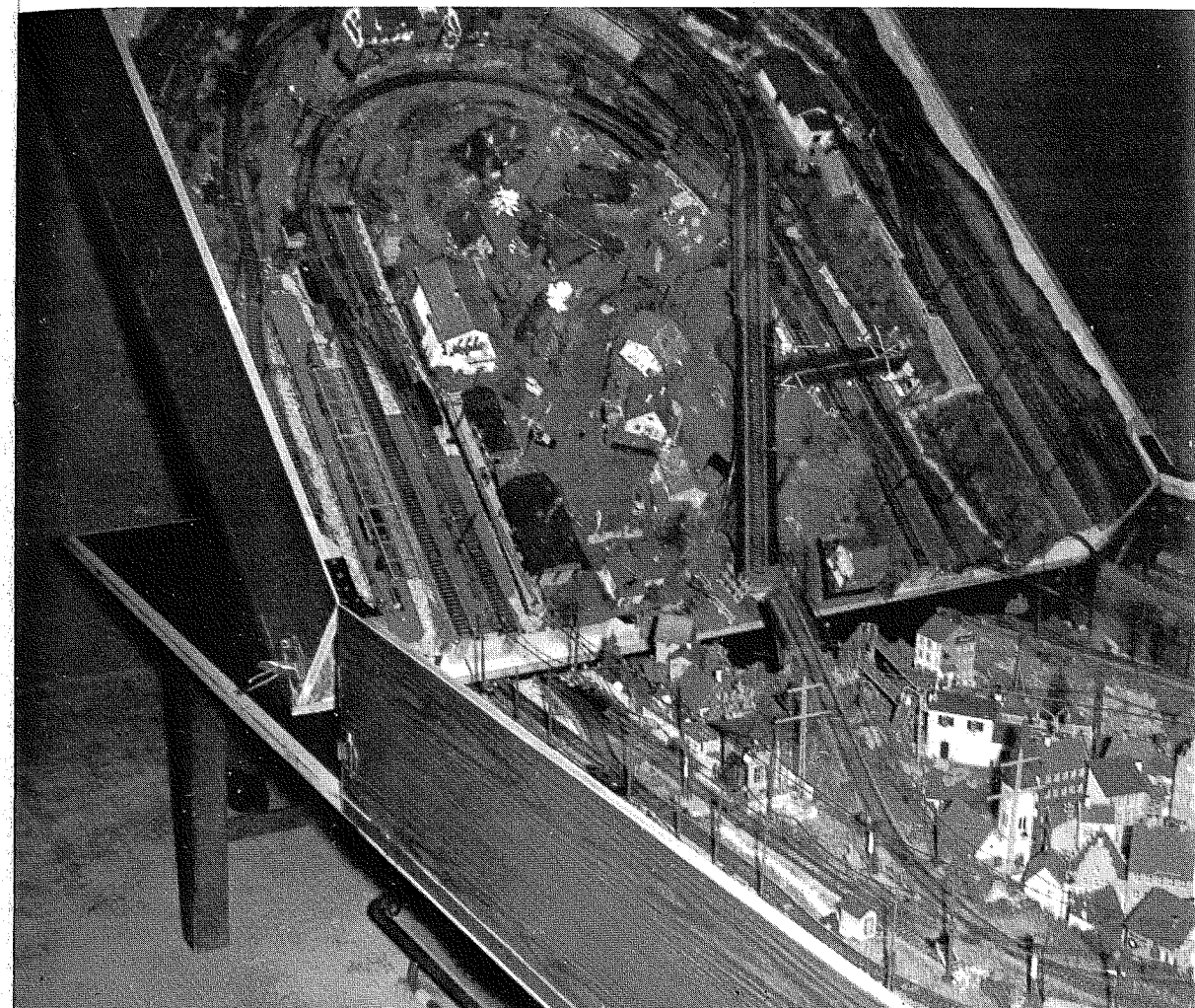


Fig. 7
Ecco il lato lungo del plastico Pirani ribaltabile all'infuori, durante la fase di chiusura del cassone del plastico.

cassone di legno di m. 3x1,5 con il suo lato lungo ribaltabile all'infuori, cioè con la possibilità di ripiegarlo sulla sua metà e di chiudere quindi il plastico in un cassone facilmente trasportabile. L'ingombro del cassone così sistemato è ridotto a m. 1,50x1,50x0,60.

Ma ecco quanto ci ha scritto il Dr. Pirani a commento della sua..... riuscita fatica.

«Gli ambientamenti del plastico sono delle Ditte «Faller, Vollmer» o autocostruiti. Ritengo utile darvi qualche ragguaglio su come è stato realizzato l'impianto. Questo occupa una superficie di mq. 4,5 (m. 3x1,5) ed è posto in un cassone di legno con un lato lungo ribaltabile all'infuori; una volta ripiegato nella sua metà il cassone può essere agevolmente riposto in piedi, assumendo un ingombro di m. 1,50 x

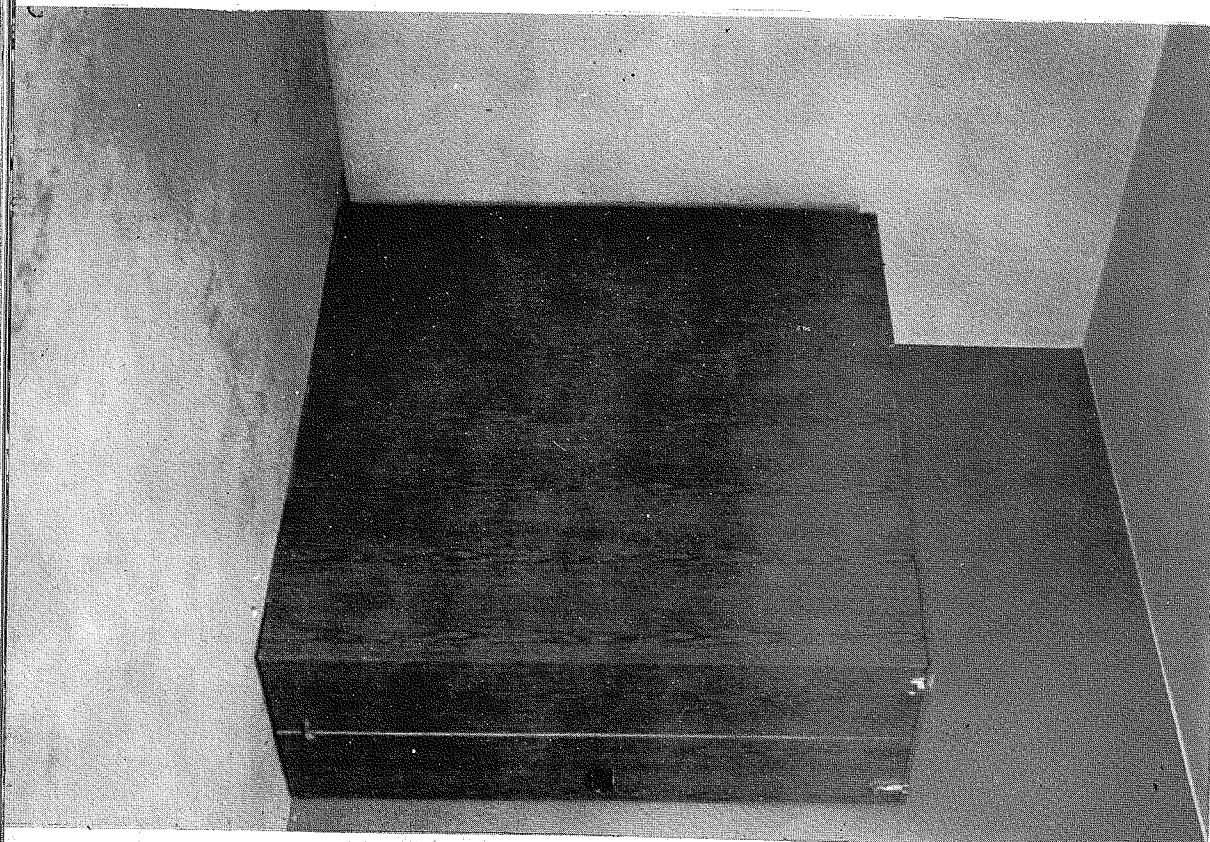
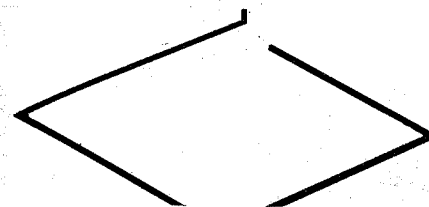


Fig. 8
Presentiamo il cassone del plastico già ripiegato sulla sua metà e regolarmente chiuso.

1,50 x 0,60. I binari della serie «Modello» sono tutti incollati su massicciata di gomma-piuma e questa è a sua volta incollata, nei tratti sopra-elevati, che sono la maggior parte, su grossi fogli di cartone ondulado, poggianti su piccoli pioli di legno. Questo accorgimento ha permesso di mantenere il peso dell'impianto, che è trasportabile, su valori relativamente modesti, senza peraltro incidere sulla robustezza dello stesso. Lo sviluppo metrico complessivo dei binari è di circa 30 metri ed è tutto dotato anche di alimentazione con linea aerea. I tratti di binario e di catenaria (nove nel punto di ripiegamento del cassone) sono stati segati, ed il perfetto accostamento, a plastico svolto, è assi-

curato da piccole giunzioni metalliche facilmente manovrabili. Nella stazione principale i treni possono giungere contemporaneamente dalle posizioni diametralmente opposte senza bisogno di invertitori di corrente, in quanto i tronchi di binari sono tra loro separati. Anche dal passaggio a livello automatico a doppio binario, i treni transitano sulle due linee, nelle opposte direzioni.

Un ultimo particolare: l'illuminazione stradale del plastico è stata ottenuta da lampade collegate tra loro da linea aerea recante corrente alternata di circa 4 V proveniente da due piccole cabine di trasformazione collegate alla corrente alternata di 15 V fornita dall'RT 3. (Giorgio Pirani)



Ferrovia Alta Valtellina

L'articolo del Sig. Galimberti Giacomo di Milano, che qui di seguito pubblichiamo, contiene un'interessante descrizione tecnica della linea ferroviaria privata, a sistema trifase, Sondrio-Tirano. La descrizione è corredata da due fotografie e dalla

pianta della stazione di Tirano. Dai nostri archivi abbiamo tratto due foto, da noi scattate tempo fa sulla stessa linea ad un convoglio della F.A.V., che includiamo in questo articolo a corredo del materiale inviato dal Sig. Galimberti.

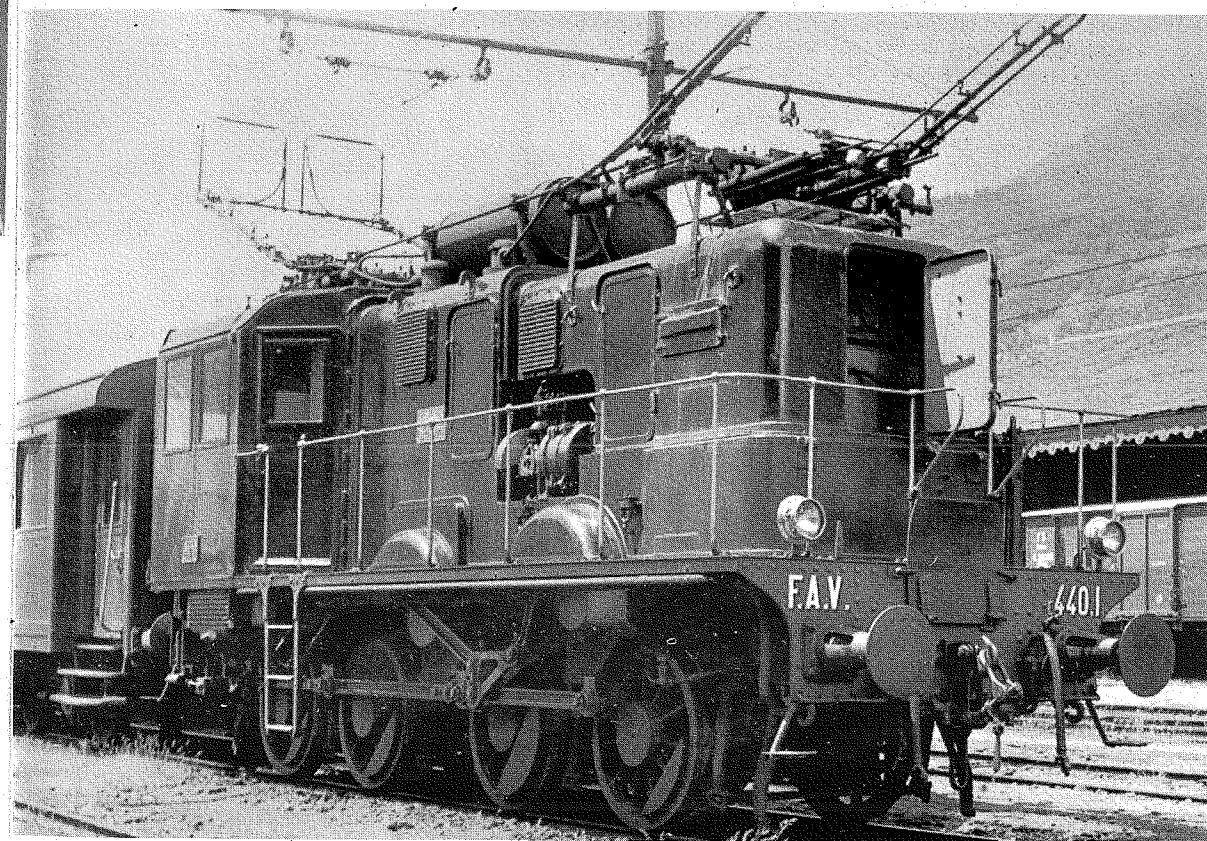


Fig. 1
Una delle sei locomotive trifasi in uso sulla linea Sondrio-Tirano.

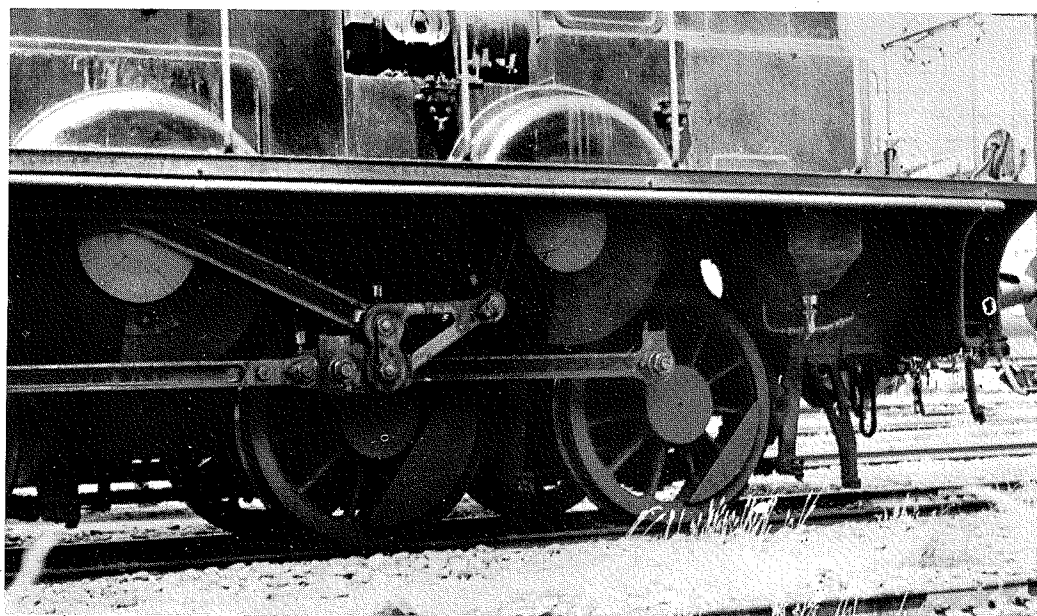


Fig. 2 (Sopra)
Particolare della biella elastica di accoppiamento delle locomotive trifasi citate nell'articolo del Sig. Galimberti

Fig. 3 (Sotto)
Un convoglio merci trainato da una loco trifase, fotografato sulla linea Sondrio-Tirano.

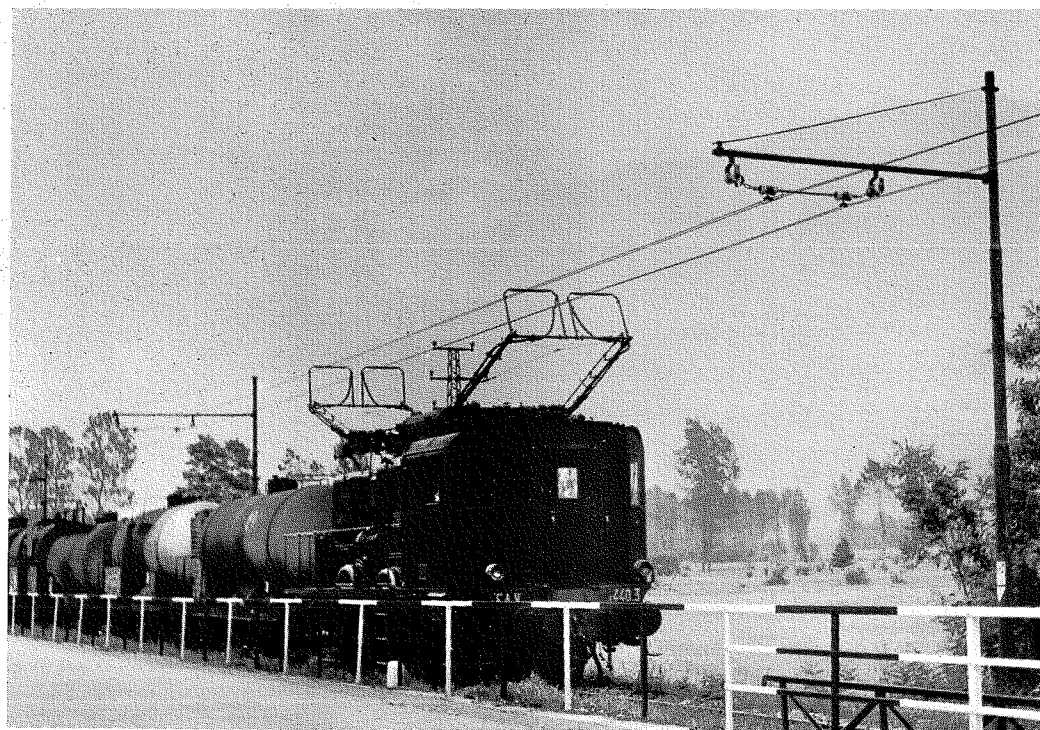
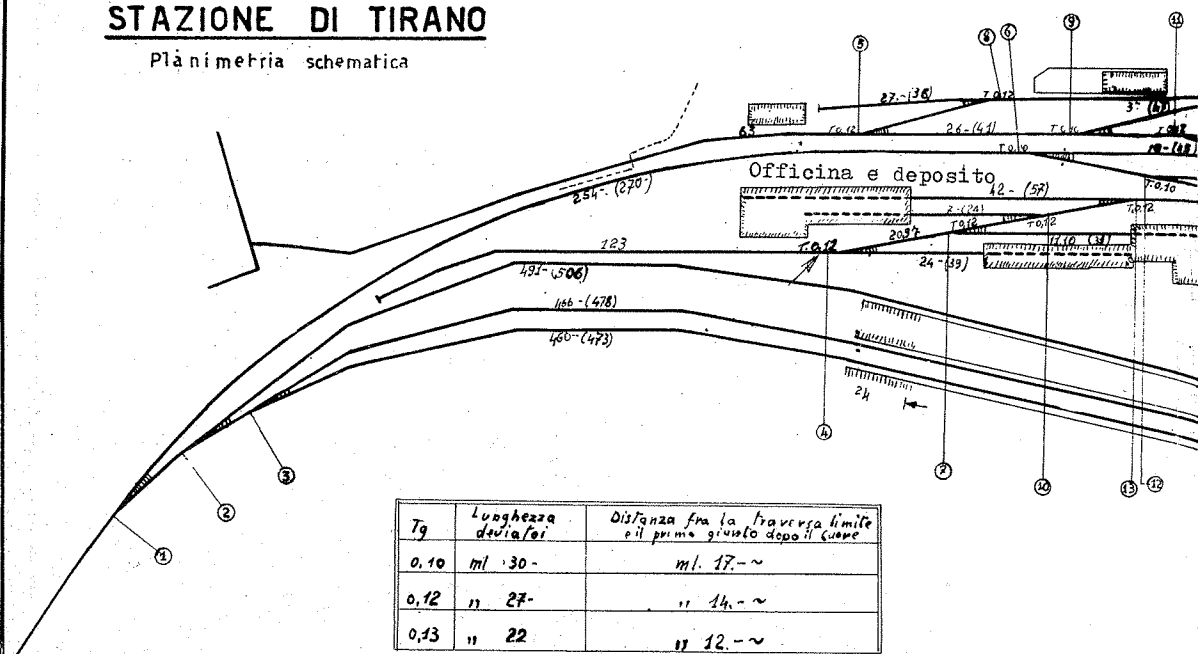


Fig. 4
Presentiamo il medesimo convoglio merci, della fig. 3, fotografato quest' volta, però, con una diversa inquadratura.

F.A.V. STAZIONE DI TIRANO Planimetria schematica



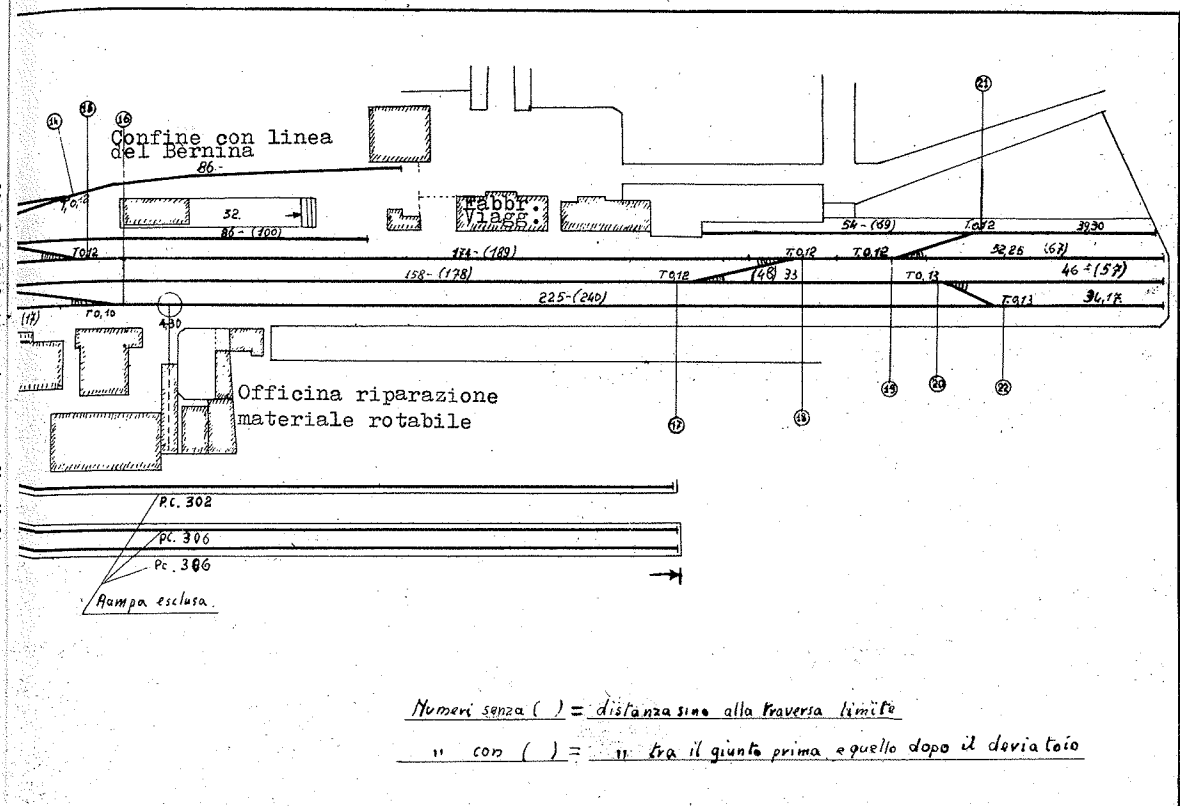
Pianta della stazione di Tirano, di particolare interesse per gli amatori del modellismo. Questa stazione di testa comprende un ampio deposito merci, il deposito locomotive, l'officina per le riparazioni, binari di raccordo industriali e tutto il necessario per la gestione di tale linea

«Dato che in questo periodo, sono stati fatti notevoli progressi nella sostituzione del sistema trifase in quello a corrente continua, mi permetto segnalare brevemente l'unica linea privata italiana funzionante con tale sistema.

Trattasi della Ferrovia Alta Valtellina «F.A.V.» con sede a Tirano; tale linea che unisce in 26 Km. di percorso Sondrio con Tirano, costruita nel 1900 funzionò con trazione a vapore fino al 1932, data della sua elettrificazione, decisa con lo stesso sistema allora in uso sulle Ferrovie dello Stato, per la linea valtellinese Monza-Son-

drio, che era pure stato il primo tentativo nel mondo per una elettrificazione a corrente ad alta tensione.

La linea è pertanto elettrificata a corrente alternata trifase 3600 volts 16,2/3 periodi. L'armamento della linea è composto da rotaie di 27 KLM; la F.A.V. cura l'inoltro fino a Tirano, di vetture dirette da Milano a Sondrio, utilizzando materiale delle F.S.. La linea è gestita da un dirigente unico, coadiuvato da due capistazione nelle stazioni abituali d'incrocio, che sono, Ponte e Tresenda; le stazioni sono protette da segnali a disco ed il cantonamento avvie-



ne a mezzo del telefono. Alcuni passaggi a livello di minore importanza, non sono presenziati, ma sono muniti di segnali luminosi e suonerie, che si accendono all'avvicinarsi dei convogli.

Da ricordare, pure, che da Tirano parte quel piccolo capolavoro di ingegneria ferroviaria che è la Ferrovia del Bernina, e pure a Tirano avviene il trasbordo di tutto il materiale merci in transito sulle due reti, trasbordo reso necessario dalla differenza dello scartamento, normale quello della F.A.V., metrico quello della Ferrovia del Bernina.

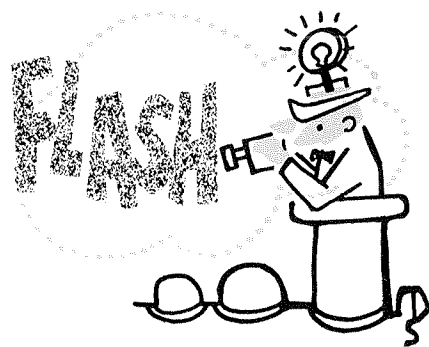
Le locomotive trifasi sono in numero di 6, e delle stesse allego due fotografie, con particolare della biella elastica di accoppiamento. Tali macchine del peso

di 53 tonn., a quattro assi motori, possiedono un unico motore di trazione della potenza di circa 1.000 cav.; l'altra biella del sistema elastico, funziona solo come equilibratrice del complesso. Le macchine hanno 2 velocità caratteristiche, 33-50 Km. e tali velocità si ottengono con la variazione dei poli, 8/12; hanno inoltre un comando unico sistemato nella cabina visibile della foto, ed un reostato a liquido per l'avviamento.

Tutte queste informazioni, mi sono state gentilmente fornite, dalla direzione della F.A.V., che mi ha voluto pure offrire la pianta di Tirano. Le fotografie sono state eseguite da me, cercando di mettere in luce i particolari più interessanti.

(Galimberti - Milano)

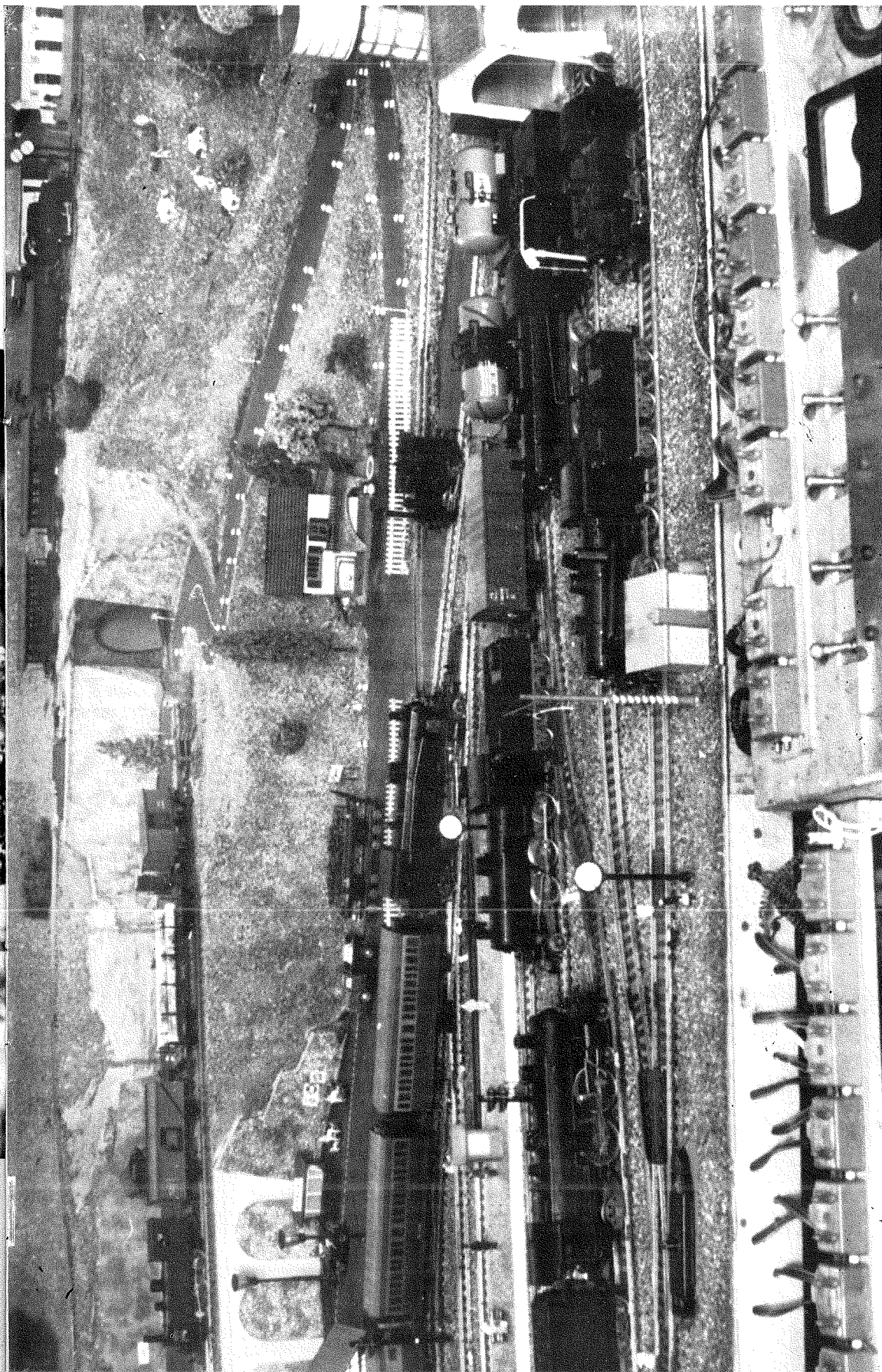
Inviateci le fotografie dei vostri impianti realizzati con materiale Rivarossi. Per ogni foto pubblicata vi sarà inviato in omaggio materiale Rivarossi corrispondente al valore di L. 1.500 al pubblico. Occorrono ingrandimenti nitidi 13x18 cm. stampati su carta bianca e lucida. Tutte le fotografie rimangono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



Presentiamo uno scorcio del plastico costruito dal Sig. Morselli di Palmanova che presenta oltre ad un'ottima illuminazione, un buon effetto realistico complessivo.

■ ■ ■ ■ ■

Sul n. 54 della Rivista «H0 Rivarossi» nella rubrica «Occhio al treno», abbiamo pubblicato la fotografia di una locomotiva F.S. GR 940 indicando per un malaugurato disguido che la locomotiva stessa era stata fotografata dal Sig. Bianchi di Lecco. Invece la foto è stata scattata e ci è stata inviata dal Sig. A. Veronese di Torino.



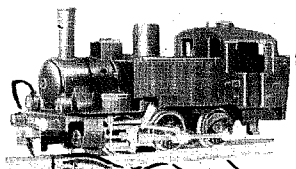
Questa fotografia ci è stata inviata dal Sig. Schiassi di Bologna e mostra un angolo di plastico ottimamente realizzato, con un grande quadro di comando in primo piano. Notiamo il modello di una loco Rivarossi 1112 (L 625/R) modificato con l'aggiunta dei preriscaldatori Franco Crosi.

i gioielli dei giocattoli scientifici

M. REVIGLIO

Via Melchiorre Gioia 2
(corso Vittorio Emanuele 66)
TORINO

FERROVIE ELETTRICHE DELLE MIGLIORI MARCHE
accessori - ambientazioni per plastici



ASSORTIMENTO COMPLETO TRENI

TUTTO PER L'ALLESTIMENTO DEI PLASTICI

FERROVIARI

Rivarossi

Pesaro



BOLOGNA

VIA MANZONI, 2

TELEF 231.937

SI SPEDISCE OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO E IMBALLO

MODEL Shop

di LOMBARDI ETTORE

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



TRENI ELETTRICI DELLE MIGLIORI MARCHE

MODELLISMO AERO-NAVALE

ASSORTIMENTO COMPLETO E PARTI STACCATE

Rivarossi

RIPARATORE AUTORIZZATO

COSTRUZIONE DI LOCOMOTIVE SPECIALI SU COMMISSIONE

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

ANCHE CON POCHÉ NOZIONI DI FRANCESE

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



**loco
REVUE**

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

«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

Vigano

CASA FONDATA NEL 1880
PIAZZA CORDUSIO
MILANO

COMPLETO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI

Rivarossi

PARTI DI RICAMBIO

PEZZI STACCATI PER MODELLISTI

ACCESSORI PER
PLASTICI

FALLER

VOLLMER

PREISER

WIKING

AEREI FROG - SERVIZIO ASSISTENZA TECNICA

Vendita anche per corrispondenza

Rivarossi

MODELLISMO



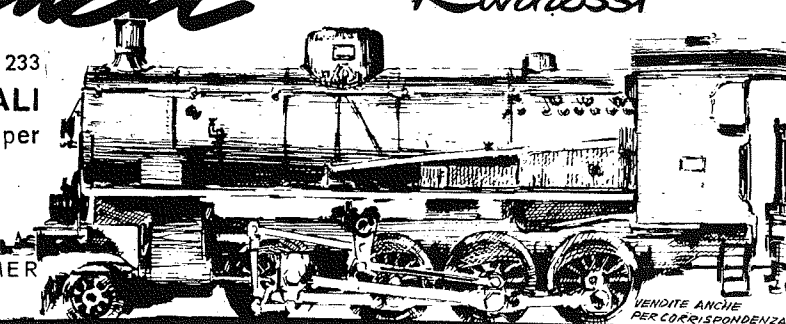
VIA BALDISSERA, 9
ANGOLO STOPPANI

MILANO
Tel. 270.811

Grandi **Rivarossi**

COMPLETO ASSORTIMENTO
DI TRENI ELETTRICI

PALERMO Via Maqueda 233
GIOCATTOLE PIU' ORIGINALI
parti di ricambio e pezzi staccati per
modellisti
ASSISTENZA TECNICA
accessori per plastici
Rivarossi FALLER WOLLMER
PREISER - WIKING



VENDE ANCHE
PER CORRISPONDENZA

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



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 - GIOCATTOLE NOVITA'

alla gioia dei bimbi

VIA PO 46 - TORINO TEL. 882850

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

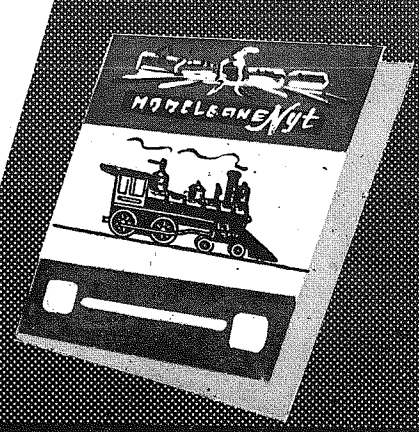
Rivarossi **VOLLMER** **WIKING** **FALLER** **REVELL**

Costruzioni di plastici
con tutto il relativo
accessorio

L'INTERESSANTE RIVISTA

Modelbane *nyt*

DI MODELLISMO FERROVIARIO
DANESE
Kongevejm 128 Virum (Danimarca)

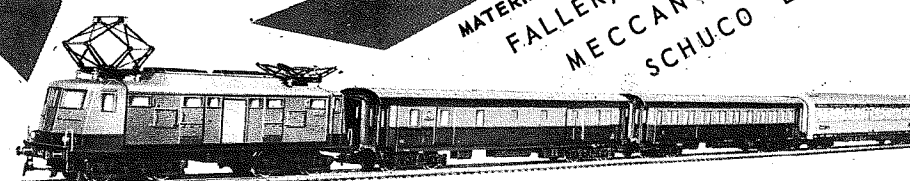


"casa dei balocchi"

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

Rivarossi TRENI ELETTRICI

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

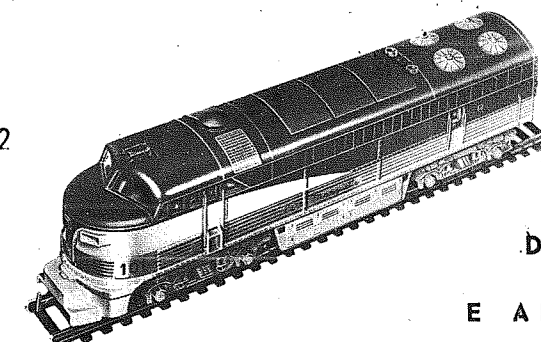


DITTA
DIANA
P.za Duomo - tel. 25992
COMO

TRENI ELETTRICI

Rivarossi

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



MODELLI FUNZIONANTI E STATICI DI AEREI - NAVI

MOVO

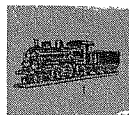
MODELLI VOLANTI E PARTI STACCATE

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

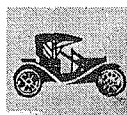


MILAN HOBBY

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

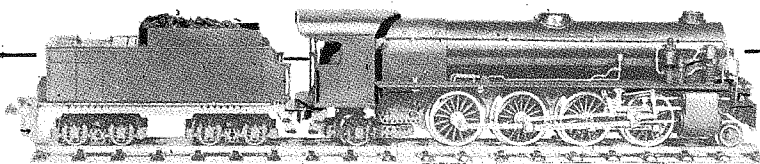
TRENI

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 BELLE 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*

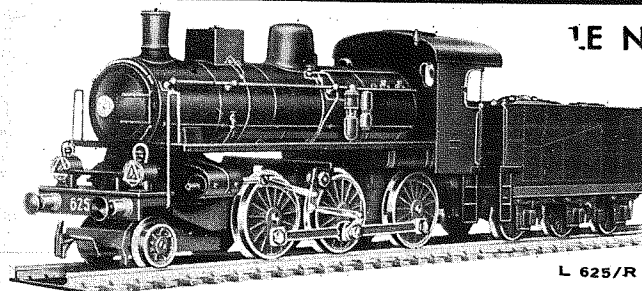
ONORATO ISACCO
Corso V. Emanuele 36 - TORINO
TRENI ELETTRICI *Rivarossi*
SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA

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.

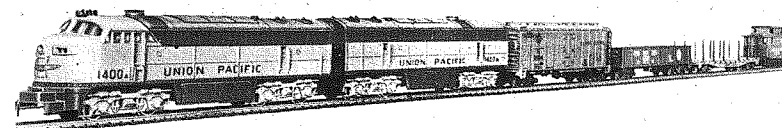
VIA UGO BASSI, 8 TEL. 221.643 - BOLOGNA

SPEDIZIONI OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO ED IMBALLO

TRENI ELETTRICI

MECCANO - GIOCATTOLE NAZIONALI ED ESTERI

Rivarossi



PAPALINI

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