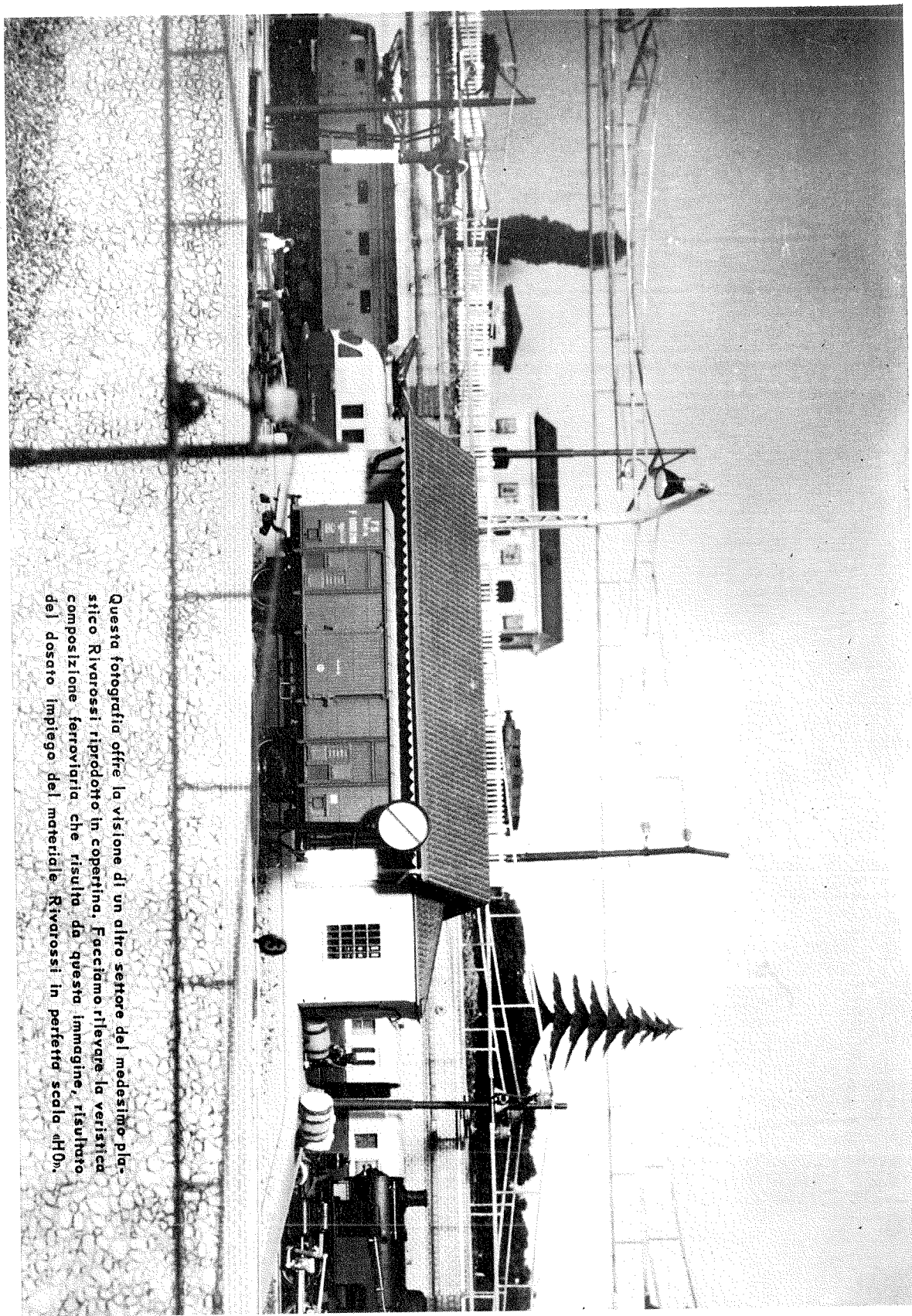
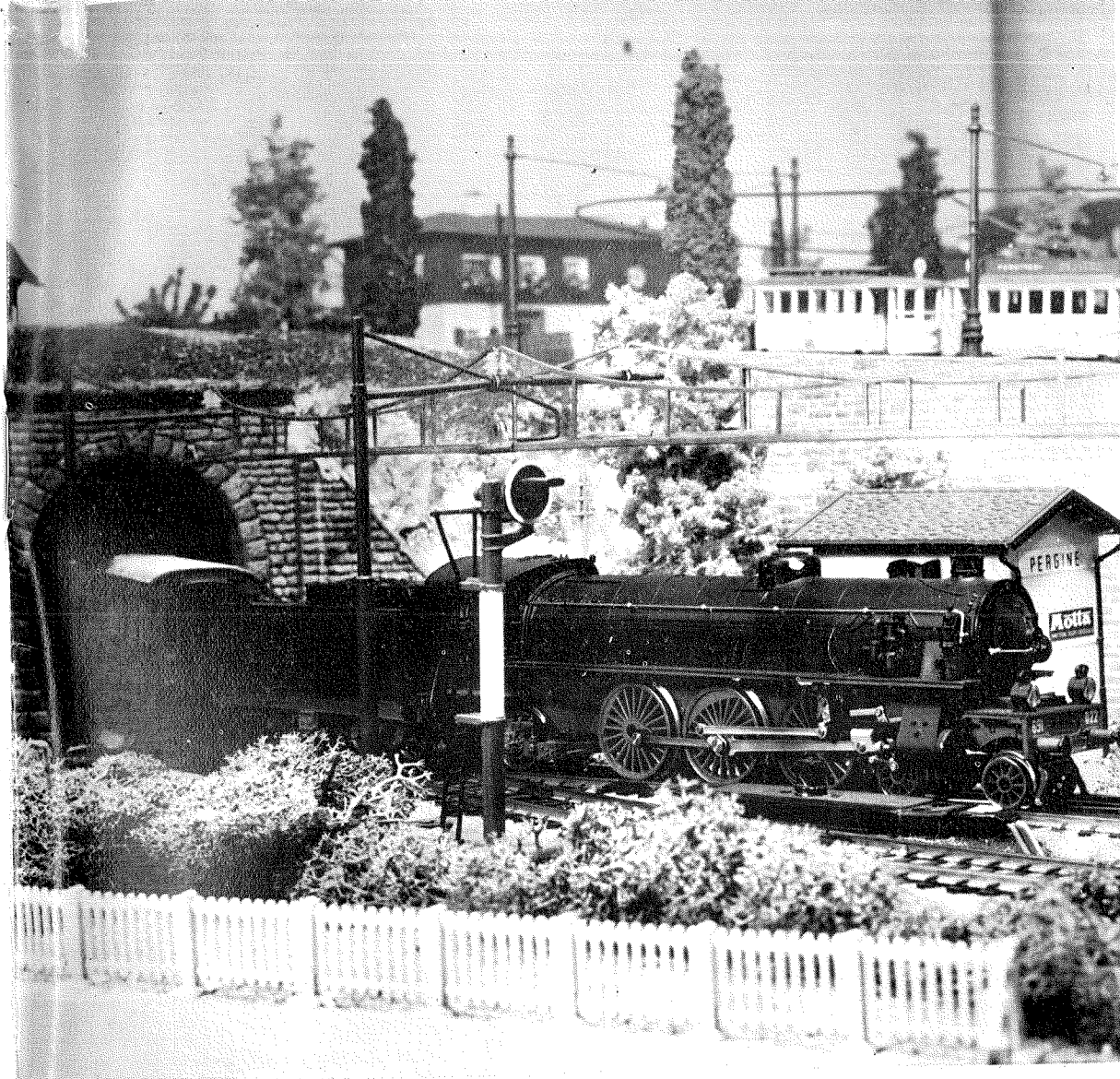




Questa fotografia offre la visione di un altro settore del medesimo plastico Rivarossi riprodotto in copertina. Facciamo rilevare la veristica composizione ferroviaria che risulta da questa immagine, risultato del dosato impiego del materiale Rivarossi in perfetta scala HO.



56

L. 150 **HO**



Mastro Geppetto

di
SCAGLIA & FIGLIO

**GIOCHI E
GIOCATTOLI**

MODELLISMO

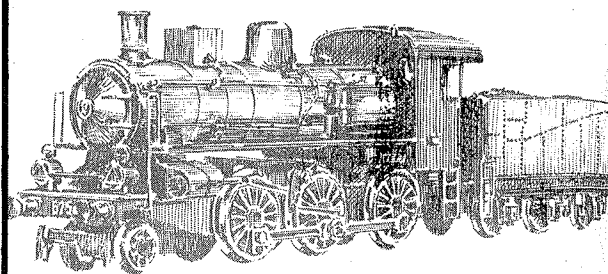
MILANO
CORSO MATTEOTTI, 14
TELEF. 79.12.12

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

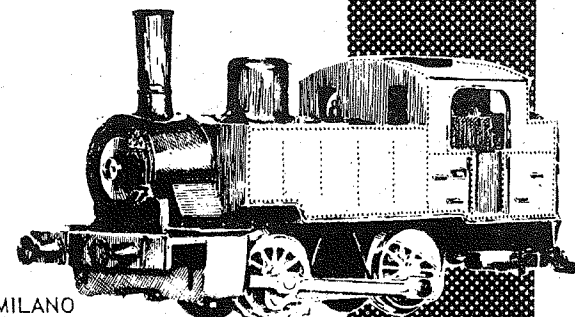
GIOCATTOLI SCIENTIFICI

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 GIUGLIELMO 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

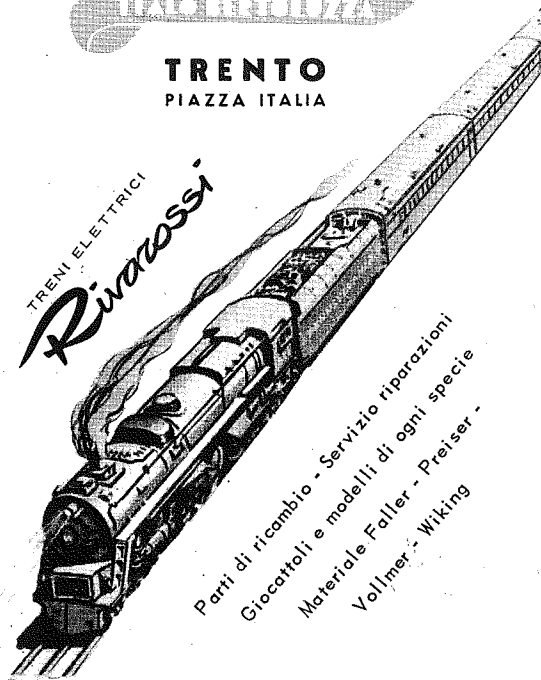
SERVIZIO RIPARAZIONI
ed
ASSISTENZA TECNICA

Italo

ITALIA RAILROAD

TRENTO
PIAZZA ITALIA

TRENI ELETTRICI
Rivarossi



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

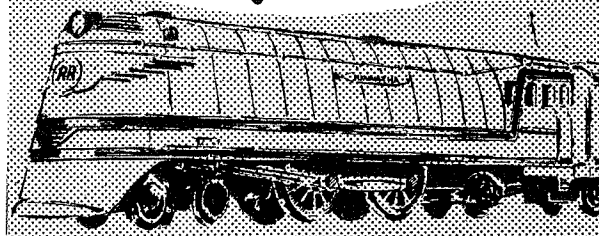
LA CASA DEL GIOCATTOLO

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

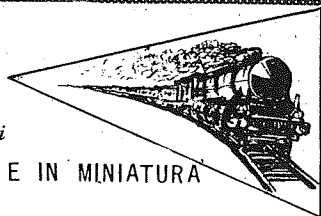
NAPOLI

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

TREVISI
GALLERIA S. VITO
TEL. 20497

ASSORTIMENTO COMPLETO
TRENI ELETTRICI

Rivarossi

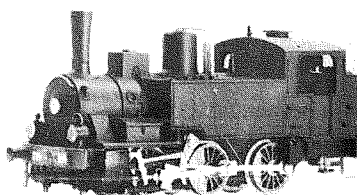
ACCESSORI E TUTTO PER IL
MODELLISMO

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

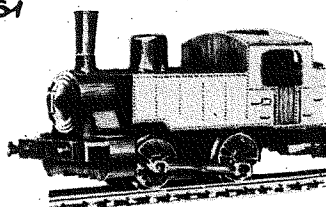
VASTO ASSORTIMENTO TRENI "HO"

Rivarossi

WIKING

FALLER

VOLLMER



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

Fantasyland

SOC. N.C. © 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

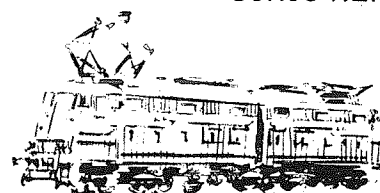
VOLLMER

PREISEI

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

GIOCATTOLI DI

TUTTI I TIPI

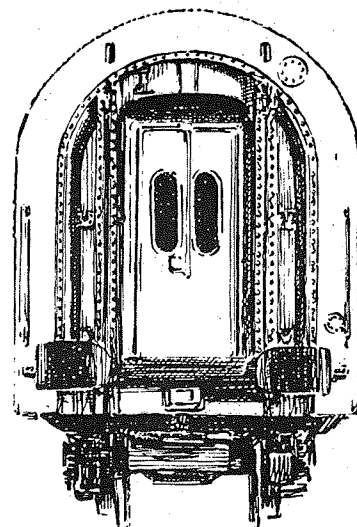
BOLOGNA
VIA FARINI 2
TEL. 35217

ROMA

GIORNI

Via Marcantonio Colonna, 34 - Tel. 350.929
Corso Vittorio Emanuele, 291 - Tel. 559.497

TRENI ELETTRICI



Rivarossi

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

gozmati

VIA CESARE CORRENTI, 21
MILANO

TRENI ELETTRICI *Rivarossi*



RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

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

n. 56 Giugno 1963 Anno X L. 150



EDITORIALE

Tutti i nostri amici fermodellisti conoscono ormai la serie «TrenHobby» che soddisfa le esigenze degli appassionati che vogliono autocostruirsi dei perfetti modelli ferroviari.

Quest'anno, a completamento della serie stessa, oltre ai modelli di motrici ferroviarie, sono stati aggiunti numerosi modelli sempre in scatola di montaggio, di carri italiani ed americani ed alcune costruzioni ferroviarie. Tutto questo materiale è stato portato al più alto livello qualitativo.

Gli appassionati delle ferrovie in miniatura hanno ora la possibilità di scegliere fra un'ampia gamma di modelli ferroviari in scatola di montaggio.

In questo particolare periodo, in cui l'estate è alle porte e con essa le vacanze ai monti ed al mare, il fermodellista avrà quindi la possibilità di coltivare ugualmente il suo hobby anche restando lontano dal suo plastico, dedicandosi appunto, nei momenti liberi e magari in qualche giornata di tempo cattivo, alla autocostruzione dei modelli della serie «TrenHobby» che sono di semplice costruzione e offrono risultati sorprendenti.

IN QUESTO NUMERO

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

Pag. 8

Il plastico ferroviario ed il sistema tranviario Rivarossi

12

I nostri lettori all'opera

20

L'Album delle locomotive

22

Concorso «Flash»

26

Occhio al treno

28

La ferrovia a cremagliera del Renon

30

Mondo Modellistico

36

Vetrina delle novità

37

IN COPERTINA

Una bella inquadratura di uno scorcio di un plastico Rivarossi. Da una galleria Fallier notiamo l'uscita di un convoglio passeggeri trainato da un modello della loco-tender GR 691, (Rivarossi 1118) perfetta riproduzione del prototipo in uso fino a pochi anni fa sulle F.S. In alto a destra, si può scorgere un convoglio tranviario circolante sulla sua apposita sede stradale. Buono nel complesso, l'effetto realistico della scena.

NEL PROSSIMO NUMERO

*L'Album delle locomotive
Costruzioni in cartoncino*

*Concorsi fotografici
e altre interessanti rubriche*

ABBONAMENTI

Abbonamento annuo per 6 numeri pubblicati bimestralmente L. 800 (Estero L. 1.000) da mandare direttamente al nostro indirizzo o da versare sul C.C. postale 18/6801. Numeri singoli anche arretrati L. 150. Estero L. 200. Potranno essere richiesti presso i migliori negozi di modellismo e di giocattoli oppure a noi inviandoci il relativo importo. Non si effettuano spedizioni contro assegno. Richieste per variazioni di indirizzo L. 50

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

Reg. Trib. Como n. 52 del 7/4/54 Dir. Respons. Sig. Alessandro Rossi - Copyright by *Rivarossi* - Como
Composto con Varityper e stampato con Multilith da *Rivarossi* - Como

HO *Rivarossi* • N. 56

7

i più bei modelli

le migliori marche

treni
elettrici
aeromodelli
plastici
giocattoli

TROMBY

udine
galleria
s. francesco
tel.
55944

Rivarossi
FALLER
VOLLMER
REVELL

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

Il Puntata

Questa macchina, che è rimasta allo stato di prototipo in quanto il sistema Franco si è sviluppato esclusivamente come trasformazione di macchine esistenti, era provvista di otto cilindri uguali disposti: due su ciascuna delle unità laterali e quattro sulla unità centrale; il rodiggio, piuttosto complesso, era, secondo la notazione usata nelle locomotive articolate, il seguente: 3-1+1-2-1-2-1+1-3. Pesava in servizio 248,8 tonellate ed a vuoto 189, il diametro delle sue ruote motrici era di m. 1,370, e la velocità massima che essa poteva raggiungere era di 60 Km/ora. Il peso aderente della locomotiva in questione era di tonellate 163, la pressione del suo vapore era di 15 Kg. cmq. e lo sforzo di trazione massimo alla pressione di lavoro ed in base alle dimensioni del meccanismo era di Kg. 37.500 (quello della nostra 480 che può essere considerata la più potente macchina a vapore per servizi pesanti da montagna e merci delle Ferrovie Italiane è di Kg. 21.000).

Provata, prevalentemente, sulla linea collegante il Belgio al Lussemburgo, essa fu capace di rimorchiare, nel tratto aspro e difficile Schaerbeck-Libramont, in salita del 16 per mille ed alla velocità di 24 Km/ora, un treno di 1241 tonellate, sviluppando, quindi, al gancio di trazione dell'unità laterale, cui era attaccato il treno, una potenza di 2.200 HP. Sullo stesso tratto una 1-5-0 tipo Flamme (vedi a pag. 26 del n. 45 di «H0») accoppiata ad 1-4-0 di tipo moderno delle Ferrovie Belge, pesanti complessivamente 302,8 tonellate - contro i 248 della Franco - tiravano 1150 tonellate, cinquantacinque tonellate in meno, quindi, della Franco tre unità. La differenza in meno non è molta, ma si deve però notare che la Franco non aveva potuto sviluppare tutto lo sforzo di trazione che le sarebbe stato possibile tenuto conto del suo peso aderente di 148 tonellate e della produzione di vapore di cui era capace il suo generatore, in quanto lo sforzo di trazione stesso sarebbe stato superiore allo sforzo cui avrebbero potuto reggere i ganci di trazione della locomotiva e dei veicoli senza rompersi.

Nella Franco tre unità, quella centrale portava il generatore di vapore, diviso in due metà tra loro comunicanti mediante quello che io

chiamerei un bollitore e che attraversando diagonalmente il forno posto al centro del complesso, divideva il forno stesso in due camere fra loro indipendenti. Ne risultavano, quindi, per così dire, due mezzi generatori di vapore uniti e, contemporaneamente, divisi, proprio come i gemelli siamesi, serviti ognuno da un proprio fuochista e che ricevevano indipendentemente l'uno dall'altro, l'acqua portata alla temperatura richiesta per la vaporizzazione da due grossi preriscaldatori trasportati ciascuno assieme a metà delle scorte di acqua assommanti a 35,6 metri cubi, da due carri indipendenti da quello posto al centro della locomotiva e trasportante il generatore di vapore ed il relativo surriscaldatore nonché le scorte di carbone assommanti a 9 tonellate.

E poichè i cilindri in numero di otto erano distribuiti due per ciascun tender - così vengono non troppo esattamente chiamati nella descrizione della Franco i carri portanti i preriscaldatori, mentre sarebbe più giusto definirli come tender motori - e quattro nel carro portante il doppio generatore, in realtà la Franco in questione dovrebbe essere considerata come una locomotiva doppia avente quattro cilindri in ciascuna delle sue due parti.

Il collegamento, ovviamente snodato, di ciascuna delle metà del generatore doppio di vapore al preriscaldatore del vicino «tender» allo scopo di convogliare in esso i gas della combustione di ciascuna delle due metà anzidette, ha dato luogo ad una soluzione, non certo costruttivamente facile almeno a giudicare dalle riproduzioni fotografiche che di esso sono date nella descrizione della locomotiva Franco, tre unità, ma tecnicamente perfetta e che è poi la stessa adottata nella nostra 670, trasformata sperimentalmente nel 1935 in Franco Crosti, per collegare il generatore di vapore con il preriscaldatore montato assieme alle casse di acqua su di un comune tender standard a carrelli.

Nelle nostre locomotive trasformate in Franco Crosti l'alimentazione in acqua dei preriscaldatori viene fatta utilizzando prevalentemente una pompa a vapore, la cui portata può essere regolata in modo da reintegrare con acqua fresca, presa dal tender, quella che dopo

essersi riscaldata nel preriscaldatore viene mano trasformata in vapore nell'apposito generatore.

Preriscaldatori e generatori di vapore sono, nelle locomotive Franco e Franco Crosti in libera comunicazione tra di loro e la posizione dei preriscaldatori rispetto a quella dei corrispondenti generatori di vapore è tale da assicurare che essi siano sempre pieni di acqua. I preriscaldatori, per altro, sono muniti di apposite valvole di sicurezza.

Ed a questo punto cerchiamo di trarre qualche conclusione da quel po' che mi è stato possibile di scrivere in merito alle locomotive Franco più unità, rimaste, praticamente, allo

stato di prototipi ed alle trasformazioni di locomotive ordinarie in Franco Crosti.

Onde raggiungere questo scopo cinque 685 con distribuzione Caprotti, trasformate nel 1939 in Franco Crosti ed assegnate al Deposito Locomotive di Venezia Marittima, furono messe in turno normale, tra il Febbraio 1941 ed i primi di Settembre 1943, con altrettante S. 685, cioè con macchine di pari potenza massima sviluppabile con continuità, provviste di distribuzione Caprotti e di preriscaldatore a superficie tipo Nielebok Knorr e, pertanto, munite di tutti i possibili miglioramenti sino allora adotta-

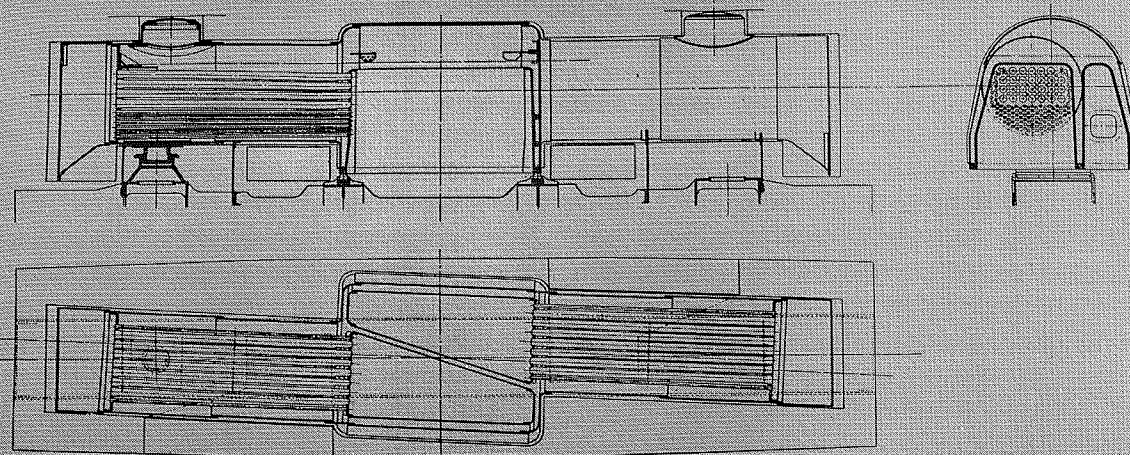


Fig. 1
Schema della caldaia vaporizzatrice portata dal carro centrale della locomotiva Franco tre unità.
La caldaia in questione è costituita da due metà in comunicazione, per altro, tra di loro mediante un bollitore trasversale che divide, praticamente, il forno in due metà servite ciascuna da apposita boccaporta. (Riproduzione da «La locomotiva Franco» Raccolta Zeta-Zeta)

stato di prototipi ed alle trasformazioni di locomotive ordinarie in Franco Crosti.

Ho accennato che le trasformazioni in Franco Crosti di locomotive dei gruppi 625, 685 e, particolarmente, 740 hanno portato, a pari consumo di carbone, ad un aumento di potenza rispetto alle locomotive originarie non trasformate dei medesimi gruppi, il che significa implicitamente che il rendimento energetico delle prime è migliore di quello delle seconde, ma poichè le locomotive sono chiamate a svolgere un servizio assai spesso variabile, quel che conta di più, dovendosi pur sempre bruciare del carbone di importazione straniera, è di accertare se il bilancio economico della trasforma-

ti.

Ebbene, in quel periodo di tempo veramente difficile, in cui i rifornimenti di carbone andavano sempre più rarefacendosi a causa della guerra e, quindi, il problema dell'economia del prezioso combustibile era assai importante, il consumo di carbone delle 685 Franco Crosti fu mediamente inferiore del 18,93 per cento a quello delle S. 685 dello stesso turno e che compivano, cioè, lo stesso servizio delle prime.

Quanta economia nel consumo di carbone sarebbe stato possibile di ottenere se le locomotive trasformate, in luogo di essere in numero limitatissimo, fossero state almeno un migliaio?

Certamente rilevanti e comunque tali da far riprendere in esame, nel dopoguerra, il problema della trasformazione di locomotive normali in Franco Crosti, attuato, poi, abbastanza recentemente in numerose locomotive dei gruppi 625 e 740.

Ma le migliorie, talvolta veramente sostanziali, introdotte nelle locomotive a vapore sono giunte troppo tardi perchè queste vanno, oramai, rapidamente scomparendo dal parco dei mezzi di trazione delle Ferrovie.

Il costo di estrazione del carbone, ora che,

esauriti gli strati più superficiali e più ricchi delle miniere, bisogna andarselo a cercare sempre più profondamente nella terra, è molto elevato, troppo, rispetto al costo dei combustibili liquidi cosicchè, ad esempio, le due ultime locomotive a vapore, costruite dalle Ferrovie Federali Tedesche, utilizzano la nafta in luogo del carbone e mi risulta anche che altre locomotive delle Ferrovie stesse bruciano nafta in luogo del carbone.

«Ed allora?» E' questo l'interrogativo che brucia sulle vostre labbra, amici, come me, del-

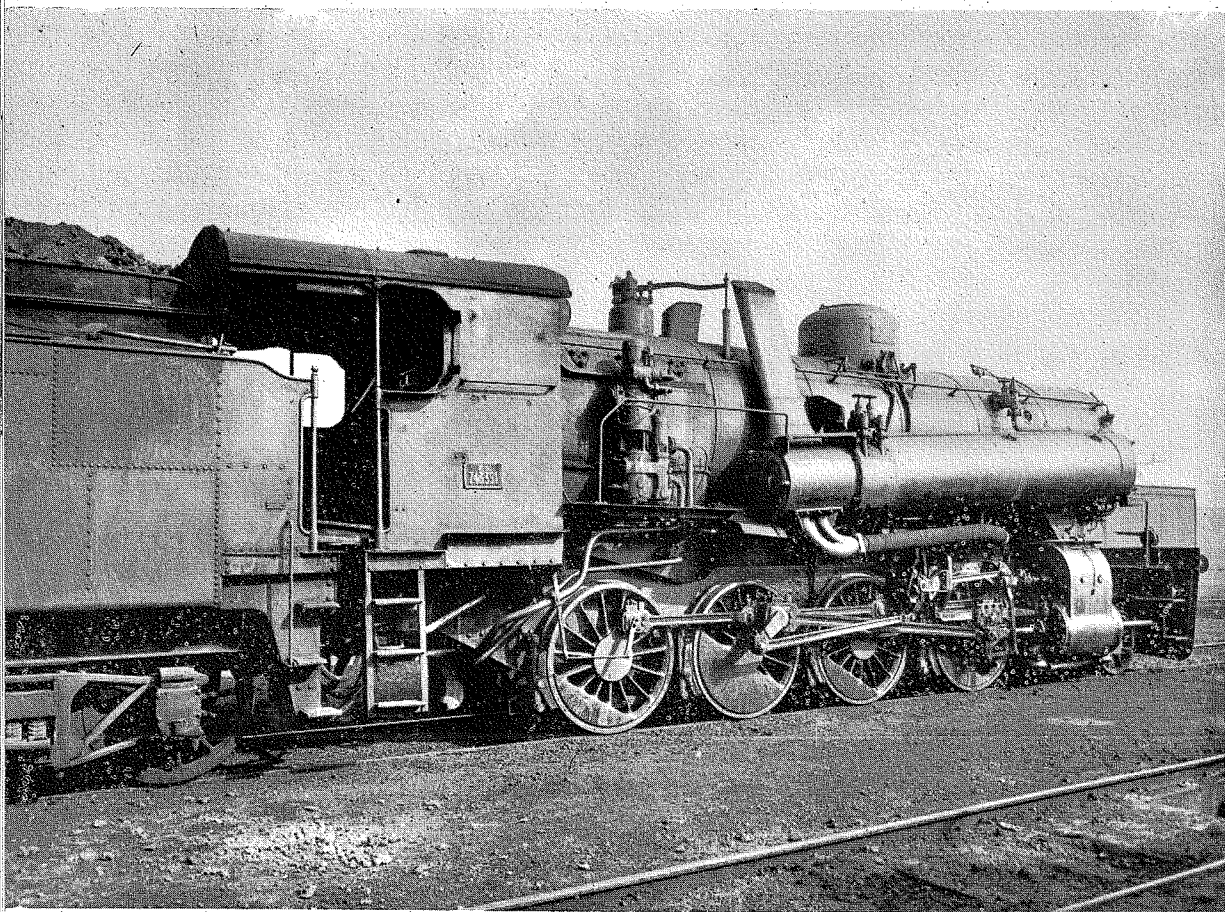


Fig. 2
Locomotiva con preriscaldatori Franco Crosti del Gruppo 743 vista posteriormente dal lato destro. Si vedono chiaramente a partire dalla cabina in avanti, la pompa di alimentazione del preriscaldatore, il camino relativo al preriscaldatore destro ed, immediatamente al di sotto i due tubi che, dipartendosi dal grosso tubo di scarico dei cilindri ben visibile in fotografia, conducono il vapore, che ha lavorato, agli ugelli, destinati in concomitanza a quelli dell'altro preriscaldatore, ad attivare la combustione nel focolaio. Seguono, nella parte superiore del preriscaldatore, lato cabina, i rubinetti destinati ad alimentare il preriscaldatore o mediante un comune iniettore a vapore di scarico (posto alla sinistra della macchina) oppure mediante la pompa di cui sopra; l'alimentazione, invece, con acqua riscaldata alla voluta temperatura avviene dall'estremità più alta del preriscaldatore, attraverso un gruppo costituito da un rubinetto di isolamento ed una valvola di sicurezza. (Fotografia Locati - Archivi Rivarossi) D.L. di Verona anno 1956).

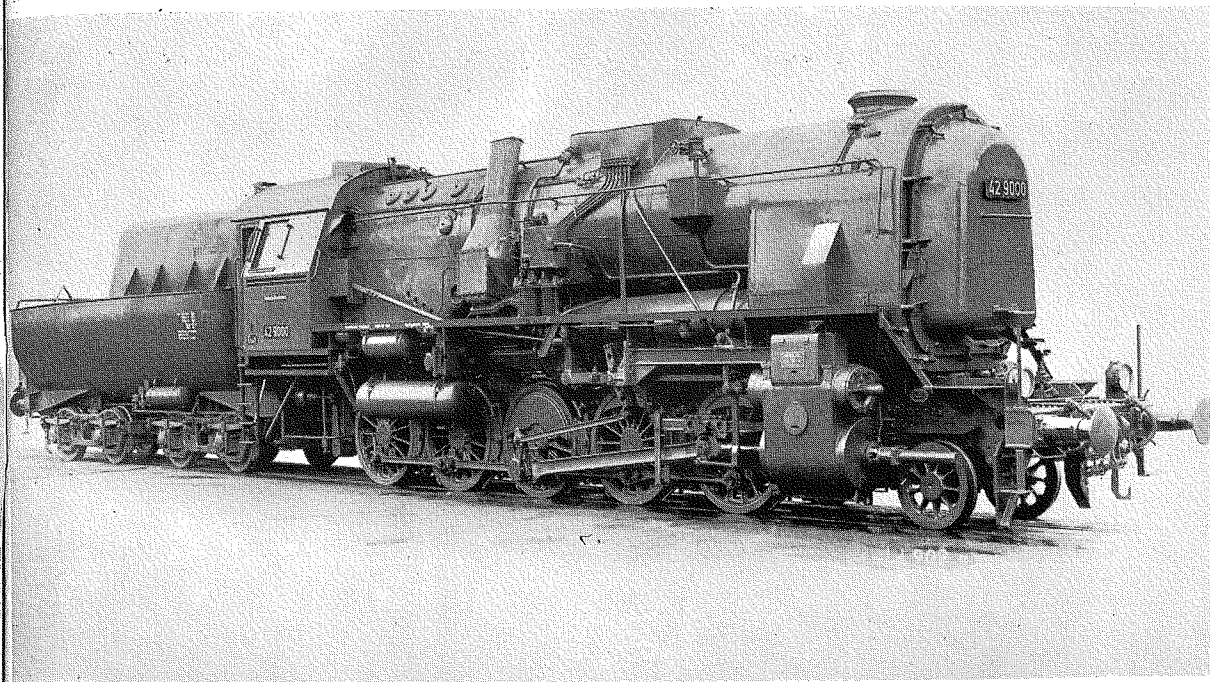


Fig. 3
Locomotiva della serie 42 delle D.B.B. trasformata in Franco Crosti con l'applicazione di un preriscaldatore unico (Foto Henschel-Cassel dono di Herr Seewald, amico delle locomotive di Witten Ruhr, a Zeta-Zeta).

le locomotive a vapore!

Allora, le Ferrovie Europee, persino quelle Russe, si sono tutte orientate, per le linee principali, verso la Trazione Elettrica che permette di utilizzare energia prodotta utilizzando forze idrauliche o endogene nazionali oppure anche il carbone, bruciato, con assai più alto rendimento che sulle locomotive, nelle caldaie delle centrali termiche, mentre domani, chissà, l'energia nucleare rivoluzionerà tutto il sistema di produzione dell'energia elettrica.....

L'orientamento, invece, per le linee a medio e piccolo traffico è tutto volto alla Trazione Diesel, mediante automotrici per le seconde e locomotive Diesel a trasmissione elettrica od idraulica per le prime.

Hanno contribuito alla soluzione Diesel per le linee di cui sopra, l'alto costo della trazione a vapore per le linee secondarie e la necessità per l'industria europea di allinearsi, per ragio-

ni di conquista o di mantenimento di mercati, su quella dell'automobile americana, la quale aveva indotto, a partire dal 1947, le Compagnie Ferroviarie degli Stati Uniti a rinnovare completamente il Parco del Materiale di Trazione, con il sostituire le locomotive a vapore con quelle Diesel elettriche, e facendo, per giunta pagare queste ultime, attraverso lunghe rateazioni, mediante le economie di esercizio che le Diesel nuove permettevano di realizzare rispetto alle locomotive a vapore ordinariamente vecchie.

Ora che le Diesel elettriche cominciano ad invecchiare, sembra che esse, per ciò che riguarda i costi di esercizio, abbiano cominciato a dare qualche delusione.

Che abbia ragione, anche in questo caso, il vecchio adagio: «Chi abbandona la strada vecchia per la nuova sa quel che lascia ma non sa quel che trova?» (Zeta-Zeta)

DOCUMENTAZIONE UTILIZZATA

Chapelon: La locomotive a vapeur - Bailliere et fils Editeurs-Paris 1952.

Corbellini: Tecnica dei trasporti su rotaia-Roma 1941.

La locomotiva Franco- a cura della Soc. An. Locomotive a vapore «Franco» Milano.

Monografie varie su trasformazioni di locomotive ordinarie in Franco Crosti.

«La locomotiva a vapore»! Firenze 1957 Tipografia del Servizio Materiale e Trazione.

Il plastico ferroviario ed il sistema tranviario Rivarossi

I Puntata

Già in occasione della Fiera Internazionale del Giocattolo di Norimberga di quest'anno, la Rivarossi presentò un plastico ferroviario in cui era stato incorporato un impianto tranviario che collegava fra di loro alcuni punti caratteristici del plastico stesso.

Sulla copertina e retro di copertina della Rivista «HO Rivarossi» del mese di Aprile, sono stati appunto illustrati due settori di quel plastico che ottenne un grande successo.

Successivamente venne approntato un secondo plastico ferroviario con sistema tranviario incorporato, che fu presentato al Salone Internazionale del Giocattolo tenutosi a Milano alla fine dello scorso mese di Febbraio. Ed è appunto di questo plastico in particolare, che vogliamo trattare in questo articolo.

Prima, però, vogliamo accennare in breve alla realizzazione del «Tramway Sistema Rivarossi», novità che, sin dal suo primo apparire sul mercato nazionale ed internazionale, suscitò un notevole interesse ed unanime consenso fra gli appassionati di fermodellismo. Il «Sistema Tranviario Rivarossi» si basa, come già avviene per tutto il materiale ferroviario, sulla cura e sul particolare realismo dei singoli pezzi e dei modelli che lo compongono e sulle tradizionali caratteristiche di perfetto funzionamento di tutta la produzione

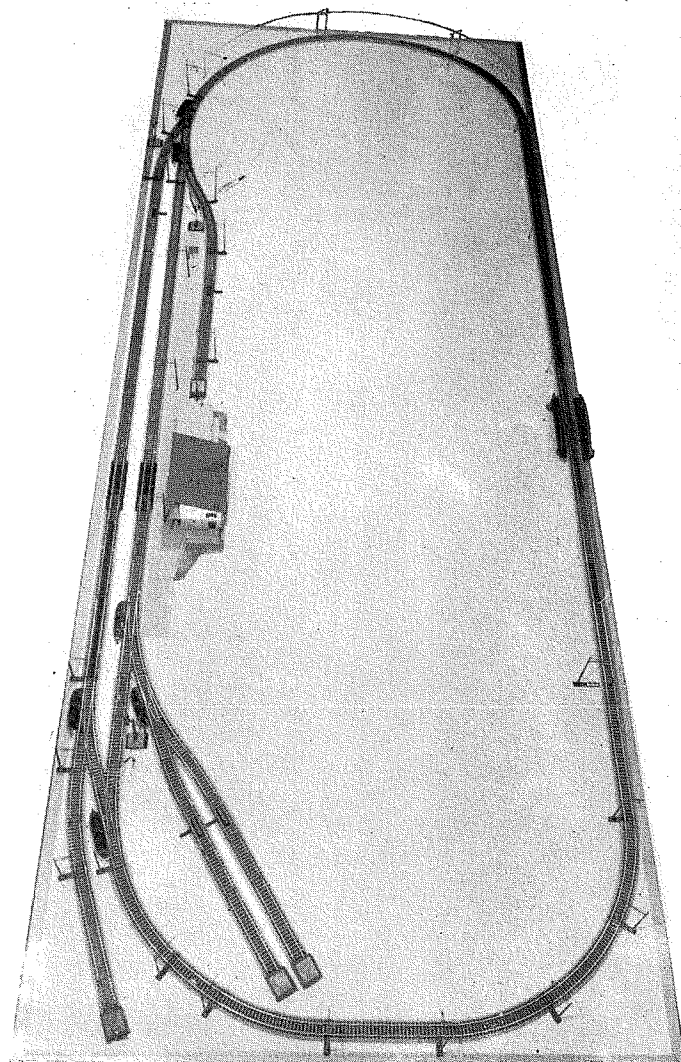
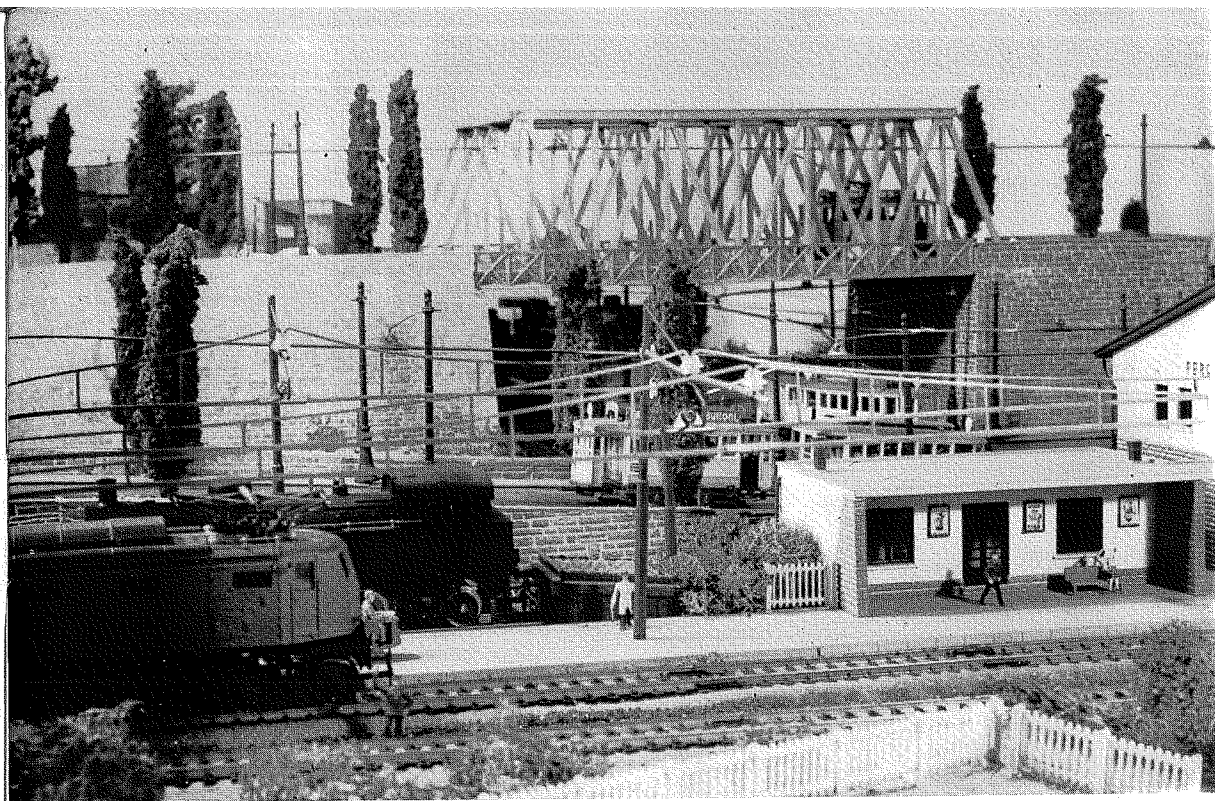
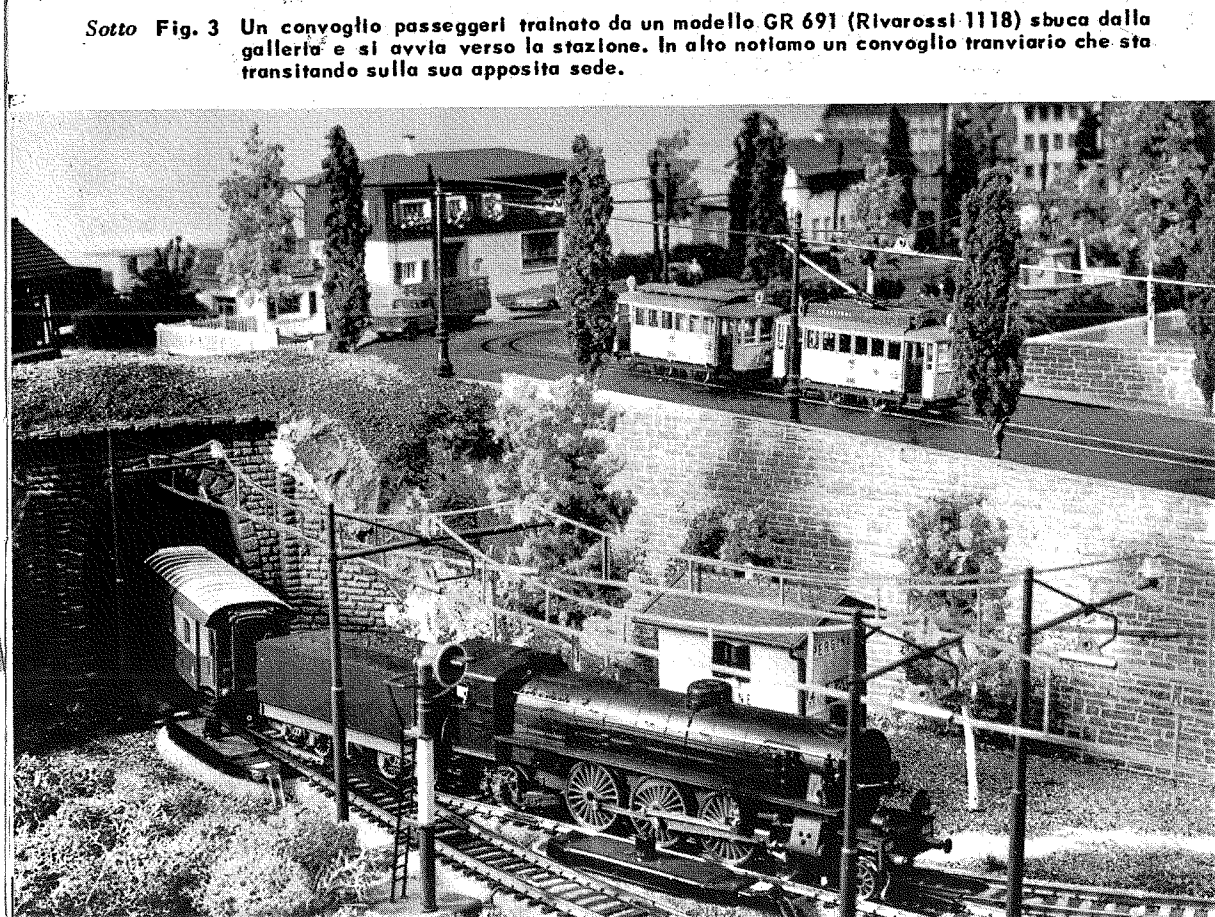


Fig. 1. Visione completa del tracciato ferroviario in fase di realizzazione. Il binario, come si vede dalla foto, è già stato sistemato completamente sul piano d'appoggio.



Sopra Fig. 2 Particolare della stazione «Pergine» con lo sfondo del ponte Vollmer a tre tralicci. Si intravedono alcune vetture tranviarie circolanti sopra e sotto il ponte.



Sotto Fig. 3 Un convoglio passeggeri trainato da un modello GR 691 (Rivarossi 1118) sbuca dalla galleria e si avvia verso la stazione. In alto notiamo un convoglio tranviario che sta transitando sulla sua apposita sede.

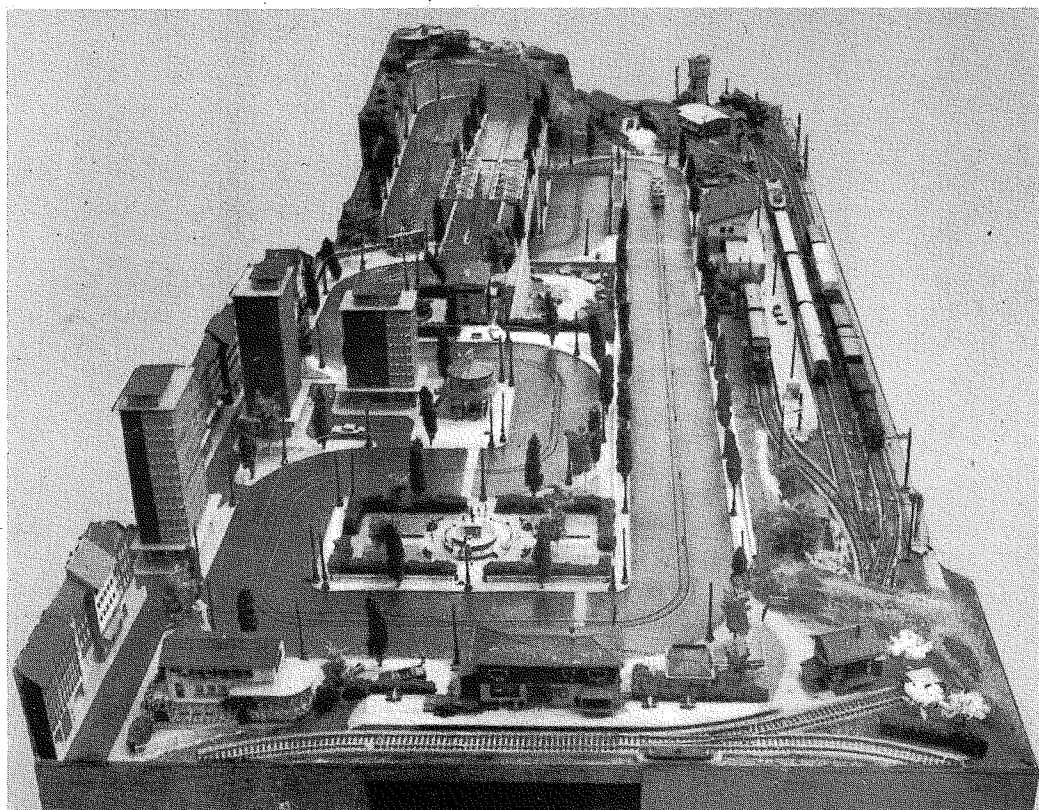


Fig. 4 Veduta d'insieme del plastico ferroviario con linea tranviaria incorporata.

La linea ferroviaria è risultata senza pendenze, tutta in piano tranne un punto particolare dove per superare un torrente già previsto in sede di progettazione del paesaggio, si è ricorsi all'accorgimento di sollevare leggermente il tracciato ferroviario per dare l'illusione esatta del passaggio della linea ferroviaria sul ponte sopra il torrente. Sotto il binario è stata naturalmente posta la massicciata Rivarossi 3901, sistemata opportunamente tra il piano d'appoggio ed il binario stesso in modo che le traversine vadano esattamente a combaciare con le cave sagomate della massicciata. Binario e massicciata, ben allineati e con i tratti affiancati perfettamente paralleli, sono stati provvisoriamente fissati al piano di appoggio mediante qualche chiodino passante attraverso gli appositi fori nella traversatura delle sezioni di binario.

A questo punto la linea ferroviaria è stata completata con i pali per la linea

aerea e tutti i vari accessori ferroviari; sono stati realizzati, inoltre, tutti i collegamenti elettrici degli scambi, dei segnali e degli accessori elettrici elettrocomandati. Meglio di qualsiasi descrizione sui collegamenti, valga lo studio dello schema che pubblichiamo a corredo dell'articolo.

Il quadro di comando, sul quale sono stati sistemati in modo adeguato i trasformatori per l'alimentazione delle varie linee, i dispositivi per il funzionamento degli scambi ed i commutatori per il collegamento delle varie sezioni, è stato realizzato su di un tavolinetto mobile separato dal resto del plastico, in modo da poterlo sistemare nella posizione più comoda rispetto al plastico.

Il collegamento elettrico tra il plastico ed il tavolinetto è assicurato da un fascio di cavi a conduttori multipli del tipo di quelli normalmente usati per altoparlanti i quali sono muniti alle due estremità da spine multiple maschio incastrate a loro



Fig. 5 Particolare del convoglio tranviario in procinto di abbordare una curva. Notiamo, sulla sinistra, il distributore di benzina Esso (Faller 215/F); inoltre sulla strada circolano automezzi Wiking.

volta in apposite prese femmine sistemate una al di sotto del tavolino di comando e l'altra nella parte centrale sottostante il plastico.

Abbiamo detto, più sopra, che nella scelta del tracciato si è cercato di studiare una linea ferroviaria molto semplice. A questo tracciato ferroviario senza particolari complicazioni è stato applicato, però, un sistema automatico che rende particolar-

mente interessante ed attraente il movimento dei treni. Il sistema automatico in parola offre la possibilità di far muovere i convogli ferroviari circolanti sul plastico senza l'ausilio di un operatore e il suo funzionamento si può riassumere così: un treno giunge in stazione tenendo regolarmente la mano sinistra, così come avviene nella realtà. Giunto in prossimità del segnale d'arresto Rivarossi 5002 si



Fig. 6 Ecco la visione di una parte della città, costruita con materiale Faller. Sulla apposita sede circola un convoglio tranviario. In primo piano, a sinistra, facciamo notare il giardino con la fontana Faller 160/F.

ferma automaticamente e fa partire in senso inverso, sull'altro binario, un altro convoglio. Questo, muovendosi, agisce sulla controrotaia di contatto, tipo 3105, che predispone automaticamente gli scambi secondo un preciso tracciato che servirà a ricondurre il convoglio sullo stesso binario dopo aver percorso un giro completo del plastico. La stessa operazione avviene anche per la partenza del secondo convoglio, si da formare un ciclo di funzionamento preordinato.

L'automazione si attua a mezzo dello speciale relais Rivarossi 4206 collegato ai segnali 5002 e sugli scambi mediante gli elementi di binario di contatto del tipo 3105 già indicati in precedenza.

La sosta dei convogli in prossimità della stazione è stata prolungata di alcuni secondi per dare maggiore realismo al movimento dei convogli stessi. La ritardata partenza dei treni è ottenuta grazie all'impiego dei relais termici Faller 647 opportunamente tarati per il tempo di sosta

più o meno prolungato. Questi relais a mezzo di due commutatori possono essere anche esclusi dal circuito, si da ottenere una immediata partenza.

Il sistema di automatismo può essere naturalmente disinnestato ed il plastico può essere fatto funzionare manualmente dall'operatore.

Dopo le opportune prove di circolazione dei treni sul tracciato così predisposto si è provveduto a fissare definitivamente la linea ferroviaria. Con l'aiuto di una siringa da iniezioni con ago grosso, è stata iniettata della colla a freddo, diluita leggermente (si può usare collante Faller 501), tra compensato e massicciata e tra massicciata e traversine del binario in modo da fissare il tutto al piano d'appoggio. Dopo aver lasciato asciugare la colla, si sono tolti i chiodini ormai inutili, in quanto la colla stessa mantiene il binario solidamente fissato alla massicciata e questa al piano d'appoggio.

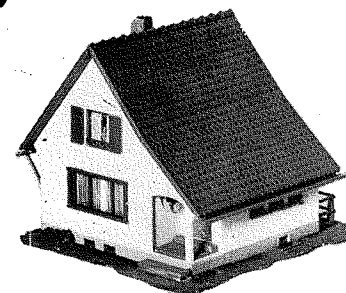
(continua)

Rivarossi

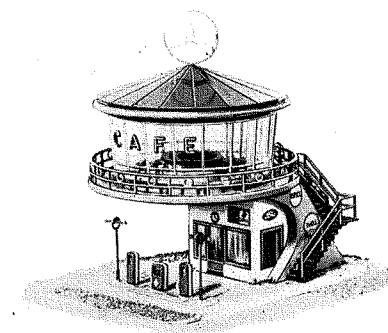


FALLER

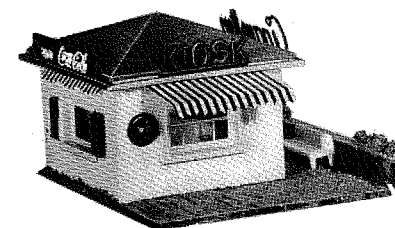
Accessori per plastici ferroviari «H0»



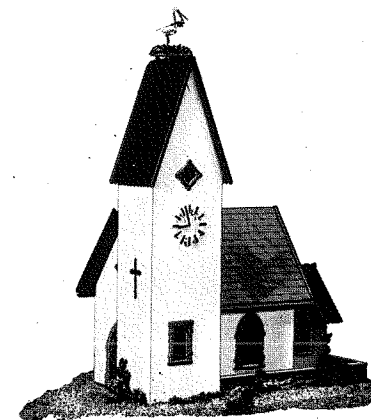
B 204/F Casetta - Scatola di montaggio - cm. 10x8,3x7,7
L. 690



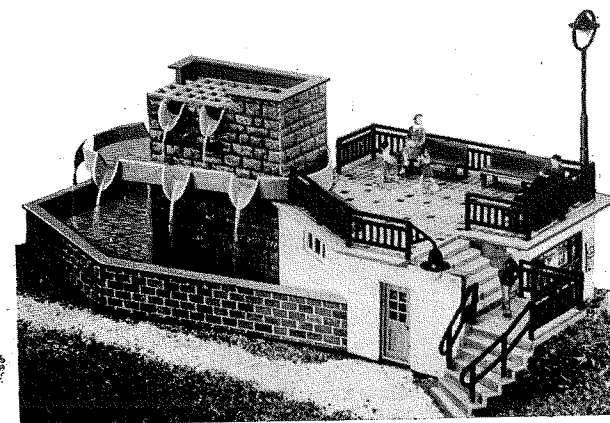
215/F
Posto di ristoro con distributore di benzina e motore elettrico (16 V) - Montato - cm. 12x9x9
L. 3.400



B 212/F Chiosco Coca-Cola
Scatola di montaggio - cm. 8x7,7x4,8
L. 480



B 236/F
Chiesetta - Scatola di montaggio - cm. 12,2x6,9x14,2
L. 890



B 160/F
Fontana con giardino completa di pompa per acqua - Scatola di montaggio - cm. 18x10,5x9
L. 2.600

I prezzi indicati s'intendono al pubblico in Italia

In vendita nei migliori negozi del ramo

I NOSTRI LETTORI ALL'OPERA

UN PICCOLO, GENEROSO MOTORE PER UNA GRANDE LOCOMOTIVA!

Il Sig. Carlo Broccardo di Modena ci ha inviato, tempo addietro, la descrizione corredata da fotografie, di un modello in scala «0» della locomotiva «Consolidation».

Il risultato ottenuto dal Sig. Broccardo con la costruzione del modello sopracitato e la motorizzazione del modello stesso con un motorino elettrico Rivarossi, è estremamente interessante e merita di essere fatto conoscere ai lettori di «H0 Rivarossi».

Il motorino elettrico Rivarossi viene normalmente costruito e montato sui nostri modelli in scala «H0».

Nel caso della locomotiva autocostruita dal Sig. Broccardo, il motore Rivarossi è stato montato su di un modello in scala «0», con risultati «fantastici», stando alle parole usate dal costruttore stesso nella descrizione del suo lavoro, che qui di seguito vi trascriviamo.

«Il motorino elettrico Rivarossi è stato impiegato, per dare moto ad un modello in scala «0» di locomotiva «Consolidation» del-

la Pennsylvania R.R., completamente auto-costruita.

Il peso della locomotiva è di Kg. 1,310, quello del tender è di Kg. 0,850; peso totale Kg. 2,160.

Il fantastico motorino, anche dopo diverso e continuo funzionamento non dà segni di affaticamento né il consumo di corrente viene elevato sensibilmente rispetto ai modelli in «H0».

Nella sua realizzazione la carrozzeria del suddetto modello in scala «0», (non avendo trovato sul mercato italiano nulla che mi potesse agevolare), è stata da me completamente ricavata da lamierino di ottone di vario spessore (da mm. 0,5 a mm. 2) saldato a stagno e con qualche vite.

Le ruote sono state ricavate tornendo della barra piena di ottone, traforando poi i raggi ed applicando a stagno i contrappesi.

Gli assi, montati su cuscinetti a sfere, sono in acciaio, e sono collocati in opportuni alloggiamenti ricavati nel telaio e trattenuti da una piastrina (come adottato nei

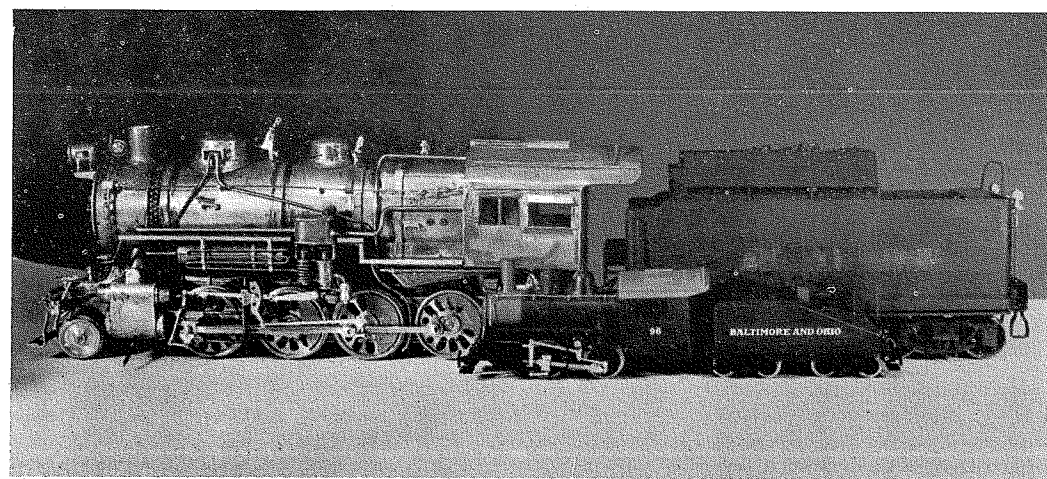


Fig. 1
Presentiamo il modello in scala «0» della loco «Consolidation» a confronto diretto con il modello della locomotiva-tender «Baltimore and Ohio» in scala «H0».

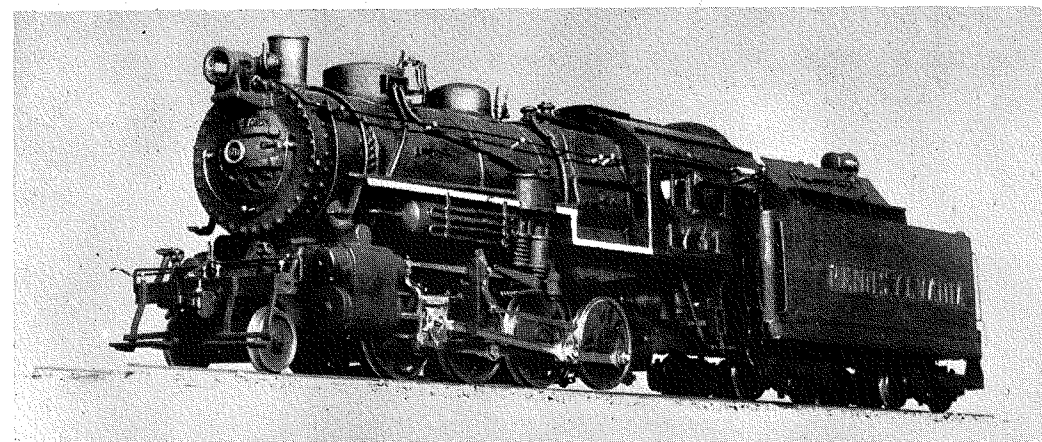


Fig. 2
Ecco una bella inquadratura che ci mostra la perfetta riproduzione della loco «Consolidation» in scala «0», con tutti i suoi particolari di costruzione in notevole evidenza.

vostri modelli in «H0», modelli che in questa mia realizzazione mi sono stati di grande aiuto).

La locomotiva è dotata di fischio, in parte alloggiato nel tender ed in parte nel quadro di manovra.

Il fischio è stato ottenuto inviando a mezzo di un oscillatore radio e di un potente amplificatore dei segnali opportunamente modulati, simili al caratteristico ululato della sirena del treno reale ad un altoparlante munito di filtri e collocato nel tender. Il fischio può pertanto funzionare a piacimento, sia per la durata, sia che la locomotiva si trovi in qualsiasi punto del plastico.

I fanali sono funzionanti e si accendono automaticamente secondo il senso di marcia.

Le scritte in oro sono state ricavate togliendo con un graffietto daorefice la vernice nera, completamente asciutta, fino a scoprire il sottostante ottone.

I carrelli del tender sono molleggiati e sono stati riprodotti fedelmente dai vostri con lima e seghetto.

L'alimentazione è per il momento a rotaia laterale ma è mio intendimento isolare le ruote con naylon e far funzionare il modello con alimentazione a due rotaie.

(Broccardo-Modena)

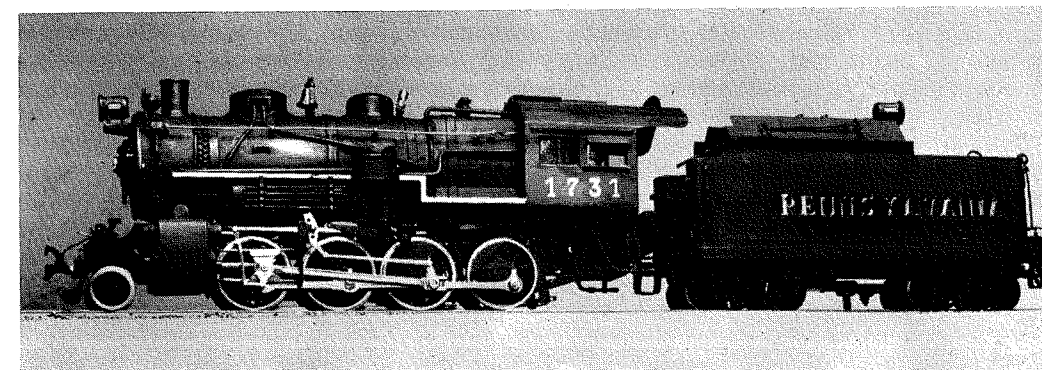


Fig. 3
Il modello finito della «Consolidation» scala «0» con motore Rivarossi, visto completamente di fianco.

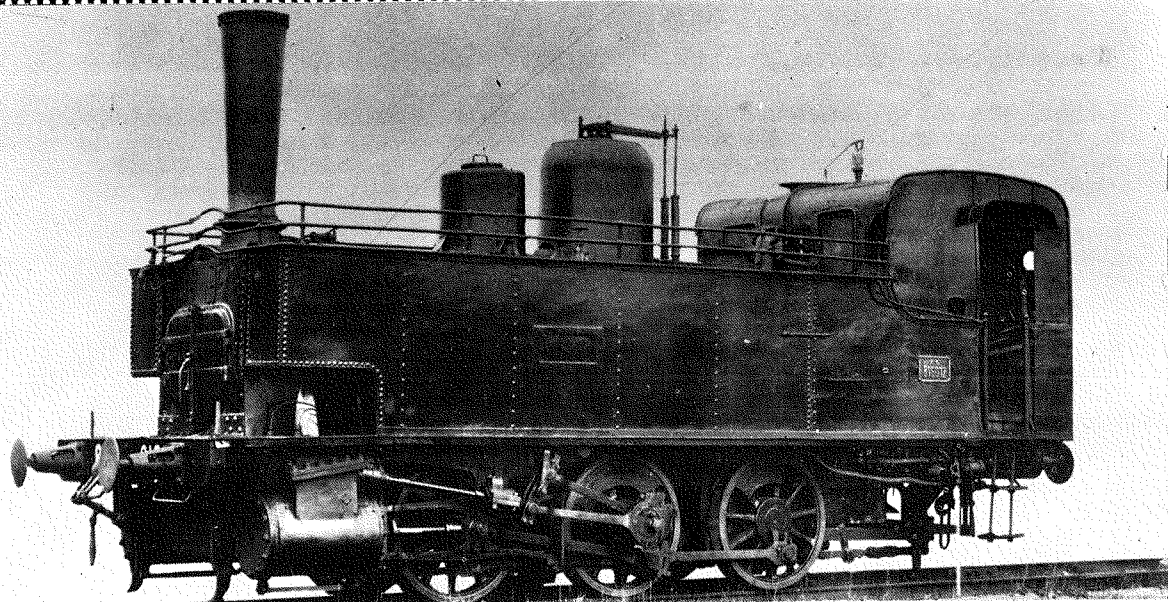
L'album

DELLE LOCOMOTIVE

seconda parte



a cura di Zeta-Zeta



(Foto Servizio Trazione F.S.)

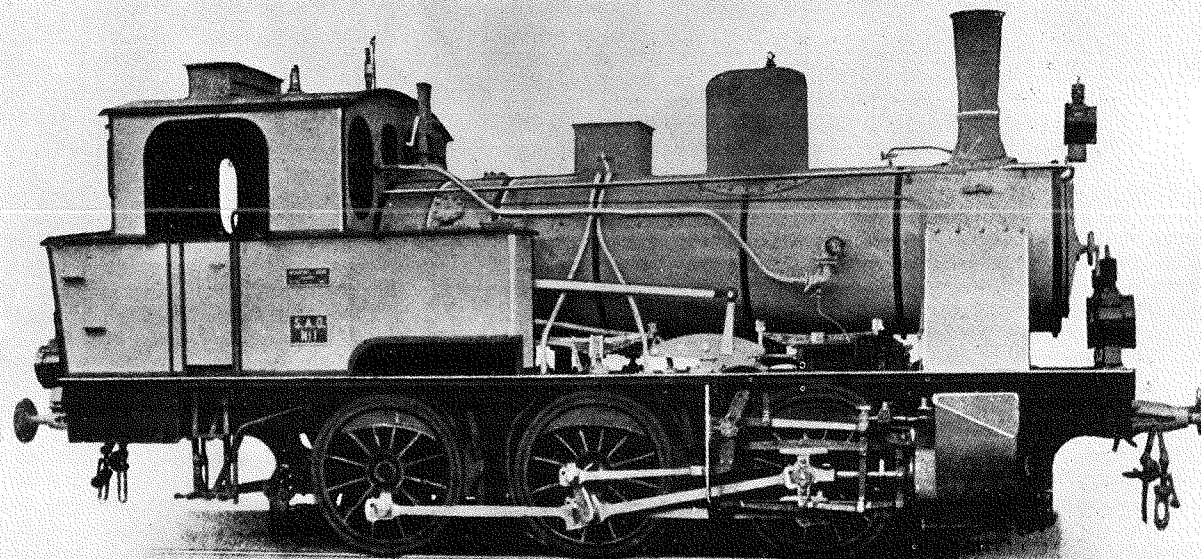
Locomotiva a 3 assi accoppiati (0-3-0) a vapore saturo e semplice espansione - a 2 cilindri esterni. Gruppo 816 F.S. (già gruppo 240 R.A.)

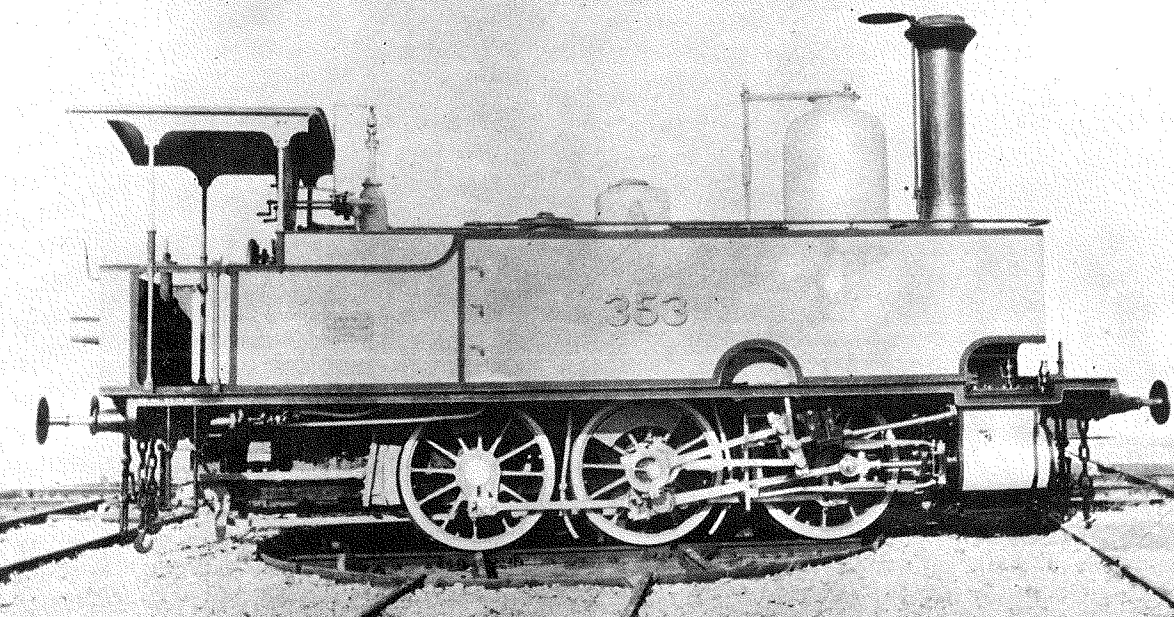
Il gruppo 816 F.S. - già gruppo 240 R.A. - comprendeva in tutto 38 locomotive delle quali le prime cinque furono costruite da Hasswell - poi Imperiale e Reale Officina Locomotive delle Ferrovie dello Stato - a Vienna, 7 dalla Henschel di Cassel e le restanti 26 da Kessler a Esslingen, tutte tra il 1881 ed il 1883. Ricordo di avere visto qualcuna di esse adibita alla manovra negli scali attorno a Roma ed al servizio del raccordo impiantato dalle Ferrovie dello Stato per la costruzione dell'attuale Direzione Generale F.S. nonché dell'attiguo Ministero dei Lavori Pubblici e che, partendo dalla stazione di Portonaccio (ora Roma Tiburtina), arrampicandosi sulle pendici, allora deserte di case, a fianco della via Tiburtina, sfiorando il Policlinico e percorrendo il Viale Castro Pretorio, aveva il suo termine ai margini della Piazza di Porta Pia. La 816 adibita a questo servizio, era munita di una campanella per non spaventare con il suo fischio i cavalli, ancora assai numerosi negli anni tra il 1911 ed il 1915, e, quando doveva attraversare, tirandosi dietro non più di quattro o cinque carri carichi di cemento e di mattoni, Piazza della Croce Rossa, era preceduta da un ferroviere strombettante ed agitante una bandiera rossa, mentre un altro ferroviere si era intanto affrettato ad alzare una specie di semaforo stradale che faceva il rosso ai tram ed il verde alla «tirata» che veniva su da Portonaccio. Per quanto oggetto di ironia da parte mia e dei miei coetanei, allorquando, spesso, ne seguivamo in bicicletta la marcia, la 816 attirava la mia attenzione soprattutto per la sua estetica ben diversa da quella delle locomotive tender che mi erano più familiari. - La 816, infatti, era una macchina tender, tipicamente austriaca. Me lo hanno detto, per altro solo ora, il nominativo della fabbrica del prototipo: la Hasswell di Vienna, e la disposizione delle casse di acqua che si estendono per tutta la lunghezza del corpo cilindrico fino all'altezza della porta della camera a fumo, disposizione, questa, che troviamo ad esempio nelle locomotive del GR 822 F.S. - già 97 della Südbahn - passate a noi dopo la guerra 15/18 - e che, per quanto più recenti delle nostre 816, presentano le stesse caratteristiche costruttive di esse. - La 816 della quale riproduciamo la fotografia si presenta con la cabina del macchinista chiusa ai lati; si tratta di un adattamento perchè, inizialmente, la cabina era quasi solo un riparo frontale dall'aria e superiore dalla pioggia, come si vede, del resto, osservando la fotografia stessa nella quale la forma iniziale della cabina risulta in modo evidente. - Le 816 le quali pesavano in servizio a pieno carico Ton. 40.300 e Ton. 34.800 con scorte al minimo, potevano raggiungere una velocità massima di 45 Km/ora. La loro potenza normale in HP effettivi alle ruote motrici sviluppabile con continuità alla velocità di 30 Km/ora era di 390 HP.

Locomotive-tender a 3 assi accoppiati (0-3-0) a vapore saturo e semplice espansione - a 2 cilindri esterni. Gruppo 817 (già gruppo n. 1-4 della Società Veneta - Linea Alessandria Ovada)

Le 4 locomotive costituenti il gruppo 817 e che provenivano dal riscatto, da parte delle Ferrovie dello Stato, della linea Alessandria Ovada, già esercita da parte della Società Veneta, erano macchine di costruzione Henschel - Cassel, tipicamente tedesche, quindi, di quei tipi che, progettati dalle grandi case costruttrici di locomotive: Borsig, Henschel, Maffei ecc. ecc., eran sempre pronti, a meno qualche dettaglio, nei magazzini delle case stesse, cosicchè la consegna poteva avvenire in brevissimo tempo ed a prezzi molto convenienti, malgrado i diritti doganali che su di esse gravavano. - La produzione oraria di vapore della caldaia e le dimensioni del meccanismo motore facevano, delle 817, delle macchine non dissimili, nei riguardi della potenza, dalle nostre 835, ma erano più leggere di queste e, quindi, più adatte al servizio su linee, come quelle secondarie, armate con rotaie pesanti Kg. 27,6 al metro lineare e che non avrebbero tollerato velocità superiori ai 45 Km/ora ammessi per le quattro 817. Le 817 pesavano a scorte complete: 5 mc. di acqua ed 1,5 Ton. di carbone, solo 40,3 Ton., peso tutto, ovviamente, aderente e che scendeva a Ton. 35,7 con scorte al minimo. - La loro potenza in HP effettivi alle ruote motrici sviluppabile con continuità alla velocità di 30 Km/ora era di 370 HP. - Le 817, che fecero per molti anni servizio di manovra negli scali di Gallarate e di Domodossola, furono radiate dal parco F.S. intorno al 1932, ma una di esse, venduta al Gas di Milano, fece per lungo tempo servizio per lo smistamento dei carri di carbone alla Officina del Gas della Bovisa.

(Riproduzione da foto del catalogo Henschel - Cassel - Raccolta Zeta-Zeta)





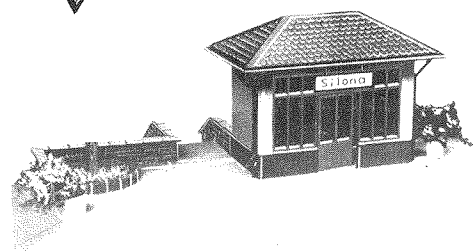
(Foto Museo Ferroviario di Roma)

Locomotive-tender a 3 assi accoppiati (0-3-0) a vapore saturo e semplice espansione - a 2 cilindri esterni. Gruppo 825 F.S. (già gruppi 6501-6504 R.M. e 351-400 Rete Sicula)

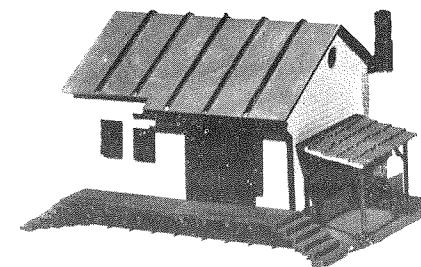
Il gruppo 825 F.S. comprendeva in tutto dodici macchine, quattro delle quali, le 6501-6504 R.M., erano state costruite a Parigi nel 1870 e le restanti otto, le 351-358 della Rete Sicula, erano state costruite negli anni 1876/1877 presso Henschel a Cassel. La fotografia che qui vedete riprodotta rappresenta una delle 825 di provenienza dalla Rete Sicula ove portava il numero 353 e l'ignoto fotografo per presentarcela bene in luce in tutto il meccanismo motore ha fatto, si vede, piazzare la 353 su una di quelle piattaforme, da me definite da carro, ma che servivano anche per il giro delle piccole locomotive tender, e facendo ruotare la piattaforma di non molti gradi ha ottenuto lo scopo di non avere praticamente parti in ombra. - Quella specie di sportellino circolare, che si vede chiaramente di lato del camino, serviva per otturarla quando la macchina era accesa, ma ferma, allo scopo di risparmiare del prezioso carbone fossile inglese di uso generale presso le Ferrovie Italiane. - In tale caso il modestissimo tiraggio necessario per tenere ravvivato il fuoco era assicurato attraverso un piccolo foro circolare praticato nel centro dello sportellino di cui sopra. Da noi, in Italia, lo sportellino, che era largamente usato nella Rete Mediterranea, ma non presso la Rete Adriatica, scomparve totalmente sotto lo Stato mentre in Francia, ove era larghissimamente usato, scomparve con l'unificazione, avvenuta nel 1938, delle varie Reti ferroviarie nell'attuale S.N.C.F. - Le 825 eran piccole macchine di limitata velocità massima, 40 Km/ora, e di modesta potenza normale in HP effettivi sviluppabile con continuità a 30 Km/ora e che era di 310 HP. - I due sottogruppi che costituivano il gruppo 825 differenziavano l'uno dall'altro nei riguardi del peso in servizio ed aderente che era a scorte piene di 32 Ton. nelle quattro ex R.M. e di 35 nelle 8 ex R.S. e si riduceva con scorte al minimo a 28,1 Ton. nelle prime ed a 30.900 nelle seconde. Il pieno nelle scorte si aveva nelle quattro ex R.M. con 3,45 mc. d'acqua ed 1,7 Ton. di carbone e nelle otto ex R.S. con 4,4 mc. d'acqua e 0,9 Ton. di carbone.

FALLER

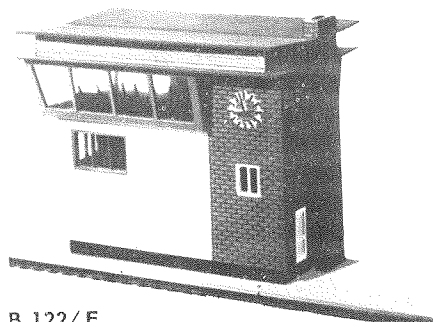
Accessori per plastici ferroviari «H0»



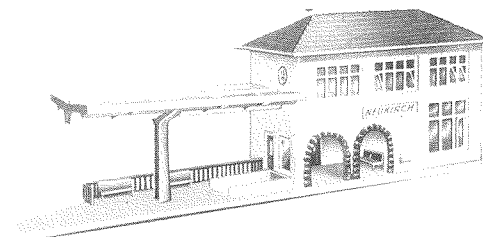
B 134/F Fermata - Scatola di montaggio
cm. 20x9,5x6 **L. 760**



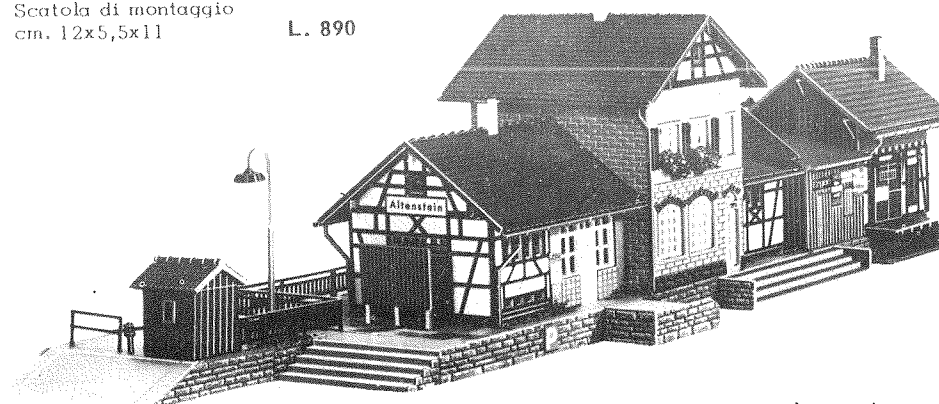
B 151/F Magazzino - Scatola di montaggio
cm. 11x7,7x6 **L. 600**



B 122/F
Posto di blocco moderno
Scatola di montaggio
cm. 12x5,5x11 **L. 890**



B 107/F
Stazione NEUKIRCH - Scatola
di montaggio - cm. 27x7x11
L. 1.700

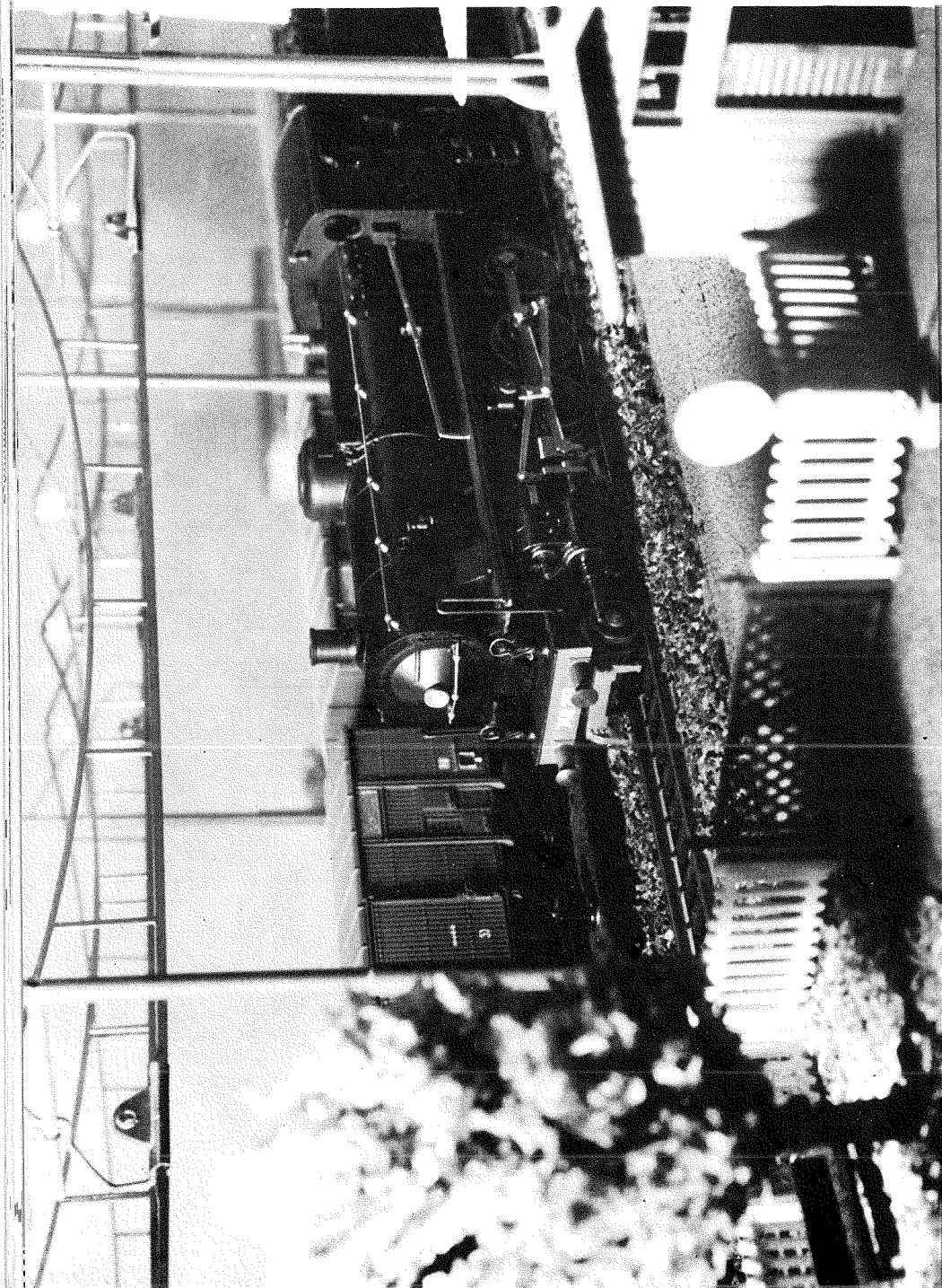
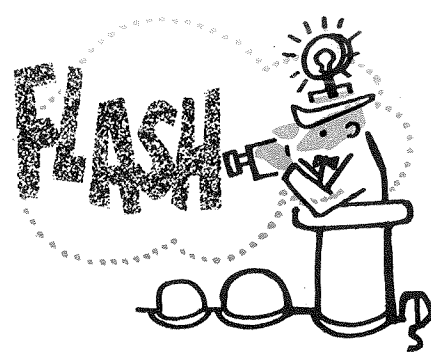


B 102/F Stazione ALTENSTEIN con scalo merci
Scatola di montaggio - cm. 46x13x11 **L. 2.600**

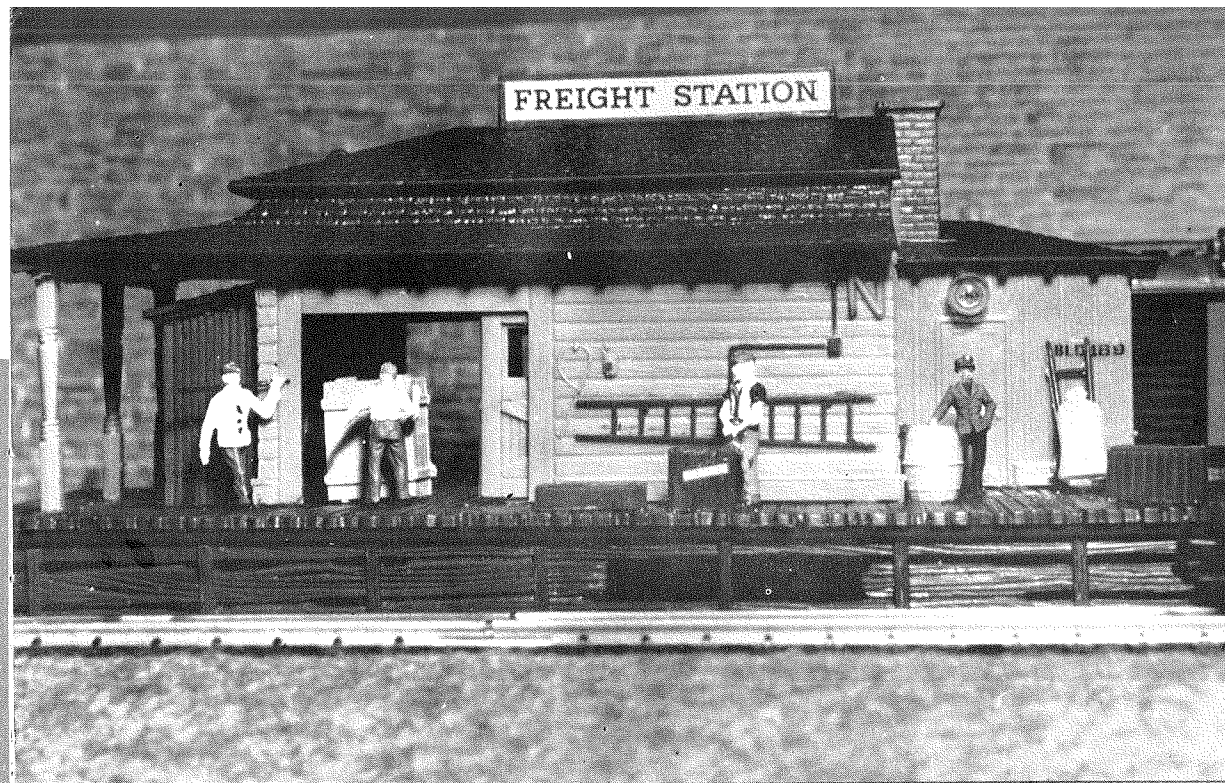
I prezzi indicati s'intendono al pubblico in Italia

In vendita nei migliori negozi del ramo

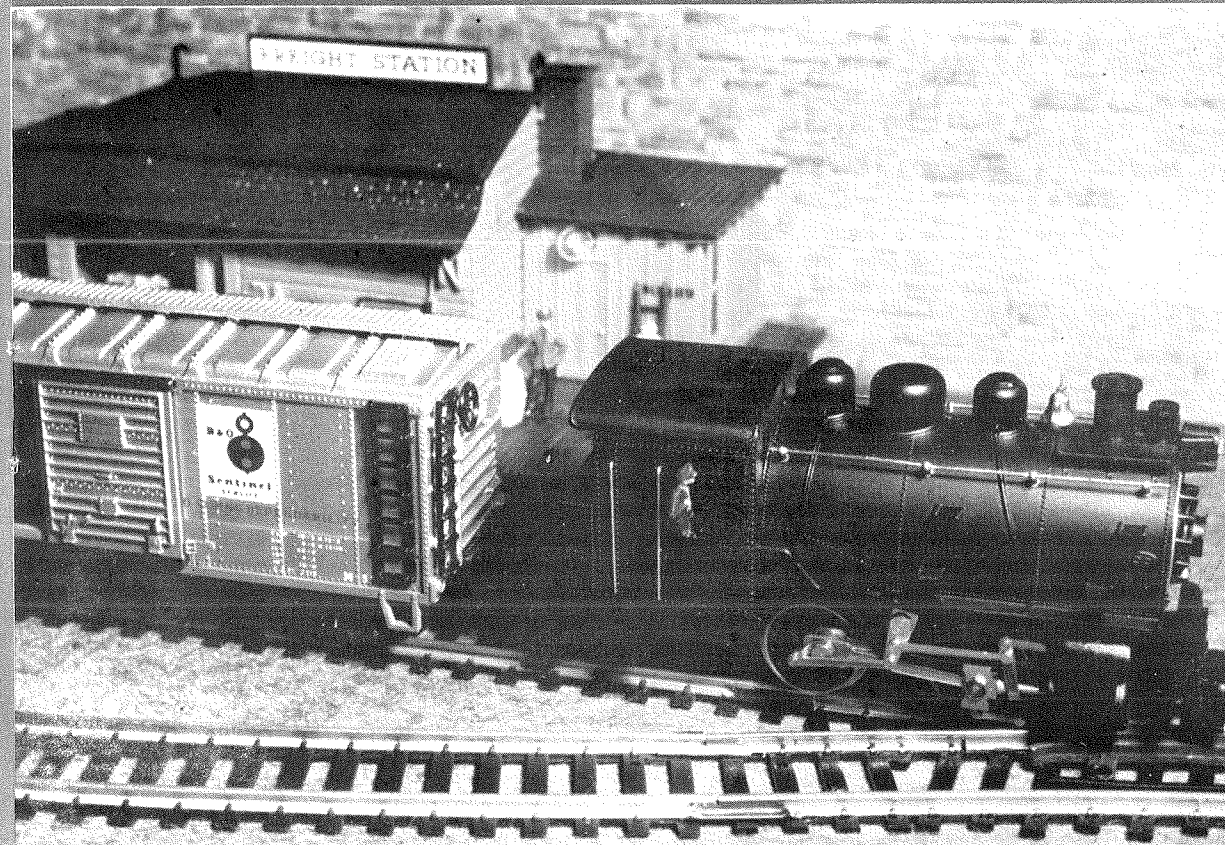
Inviateci le fotografie dei vostri impianti realizzati con materiale Rivarossi. Per ogni foto pubblicata vi sarà inviato in omaggio materiale Rivarossi corrispondente al valore di L. 1.500 al pubblico. Occorrono ingrandimenti nitidi 13x18 cm. stampati su carta bianca e lucida. Tutte le fotografie rimangono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



Questa fotografia non avrebbe bisogno di commenti particolari data la sua innegabile bellezza. Essa rappresenta uno scorcio del plastico costruito dal Sig. Raniero Celani di Roma. Vogliamo solamente richiamare l'attenzione dei modellisti sul particolare effetto visivo che si ottiene dall'opportuna impostazione del plastico con un dosato uso del materiale ferroviario e di ambientamento.

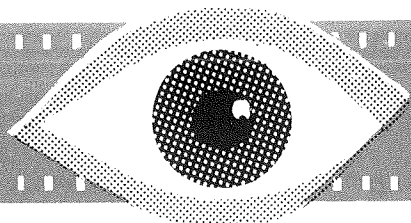


Presentiamo due ottime fotografie di alcuni interessanti particolari del plastico del Sig. Cesare Giorgi di Milano. In alto, possiamo vedere (in primo piano) la «Freight Station» T 9020/R (Revell) completa di personaggi. Trattasi di un modello assai realistico in perfetta scala «H0» che dona una particolare nota di vivacità e d'interesse al plastico del Sig. Giorgi. In basso notiamo il transito di un convoglio merci americano davanti alla «Freight Station» sopracitata.



OCCHIO al TRENO

CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI

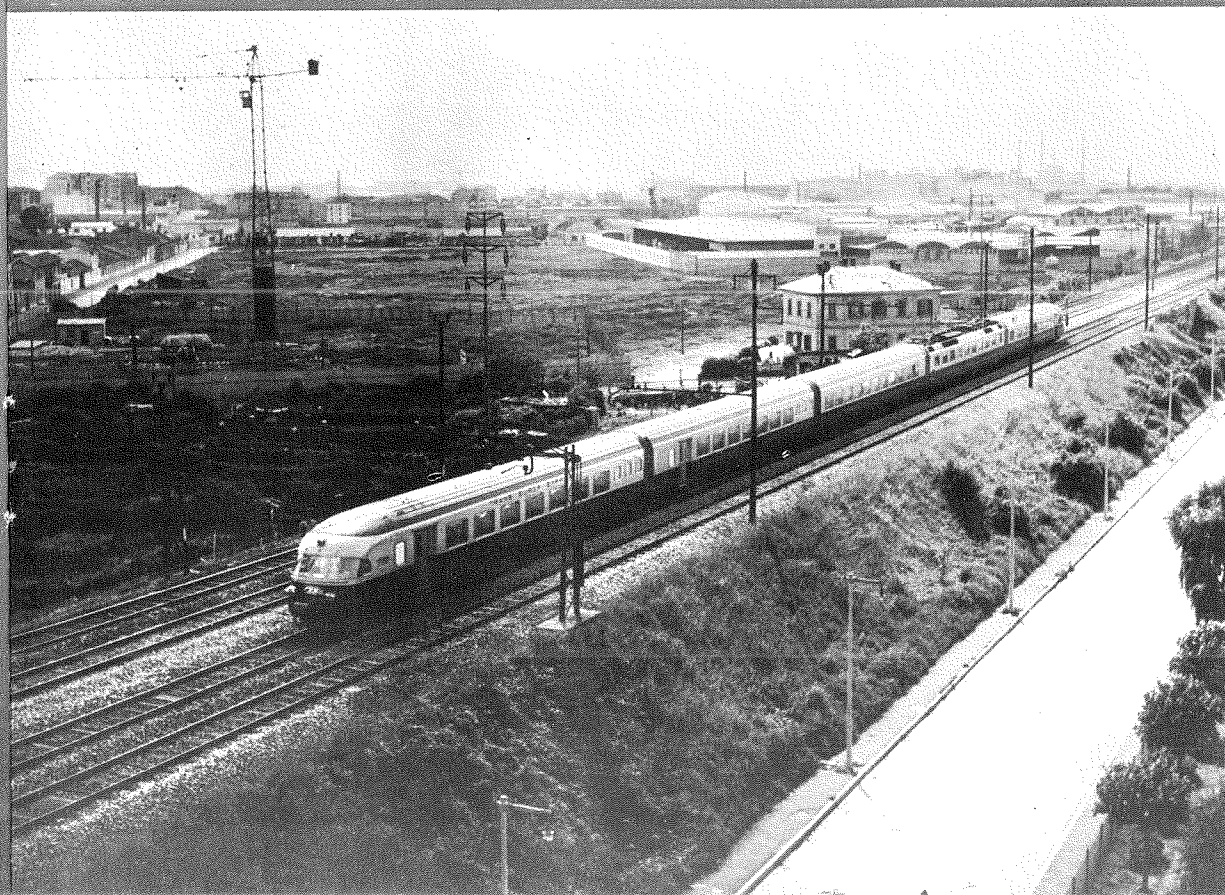
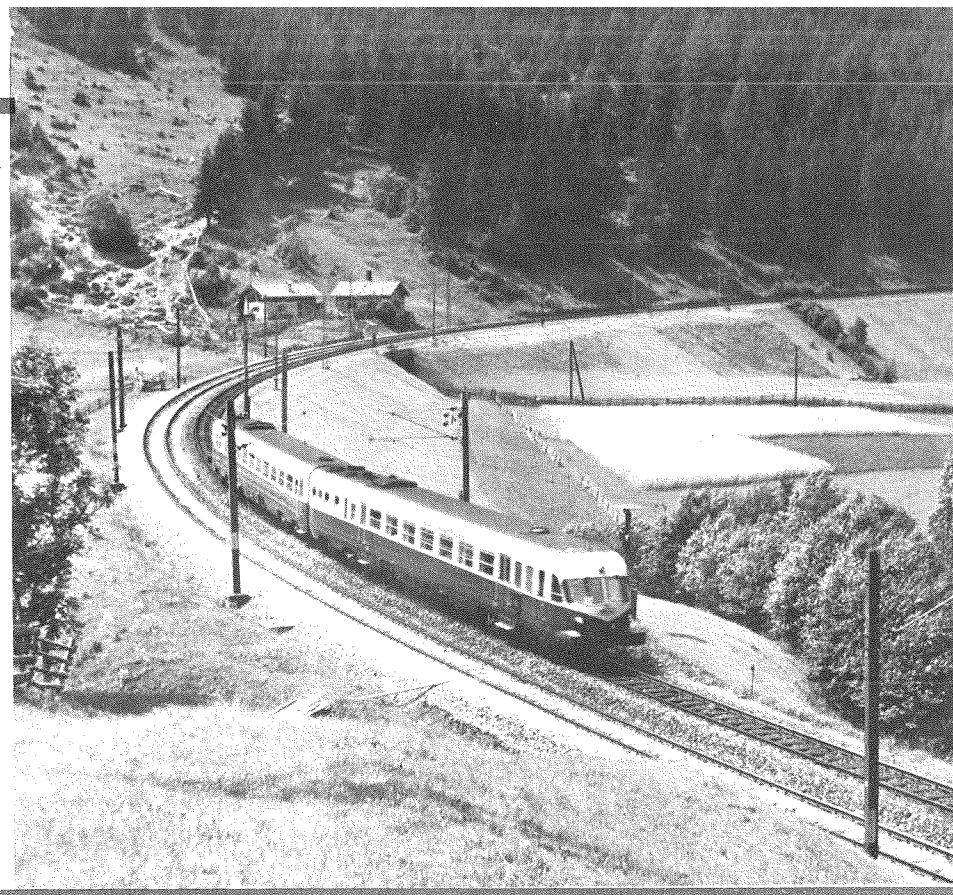


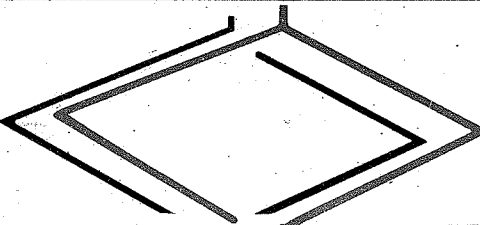
Se avete delle belle fotografie dal vero di soggetti ferroviari, mandatecele e saremo ben lieti di riprodurle in questa rubrica. Le fotografie prescelte verranno premiate alla stessa stregua del Concorso «Flash». Sono necessarie fotografie nitide possibilmente nel formato 18x24 o 13x18 come minimo. Tutte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



Il Signor Lucio Mastroianni di Bari ci ha inviato questa bella fotografia di una automotrice delle Ferrovie del Sud-Est ferma alla stazione di Otranto (Lecce)

Presentiamo due ottime immagini di convogli TEE. La foto a destra ci è stata inviata dal Sig. Corkill di Sallé Cheshire (Inghilterra) ed è stata scattata presso St. Jodok in Austria, tra il Brennero ed Innsbruck. Facciamo notare la spiccata somiglianza di questo TEE (che sembra appunto un modellino e non un convoglio vero e proprio) con la riproduzione che la Rivarossi ha creato basandosi appunto sul prototipo originale F.S. La foto in basso, invece, è del Sig. A. Gidoni di Milano ed è stata scattata alla periferia della metropoli lombarda.





La ferrovia a cremagliera del Renon

Il Sig. Renzo Marini di Roma già altre volte nel passato è stato gradito collaboratore della nostra Rivista, con l'invio e la successiva pubblicazione da parte nostra di fotografie ed anche di articoli descrittivi di percorsi ferroviari, come ad esempio quello riguardante la linea Spoleto-Norcia pubblicato sulla rivista n. 49.

Questa volta siamo lieti di poter pubblicare, qui di seguito, una interessantissima descrizione al riguardo della Ferrovia a cremagliera del Renon che collega Bolzano con l'altopiano chiamato appunto del Renon.

Trattasi di una caratteristica linea ferroviaria che offre un grande interesse turistico per il meraviglioso percorso che essa compie nel collegare Bolzano a Collalbo nell'altipiano del Renon.

I nostri affezionati lettori troveranno interessante l'articolo del Sig. Marini, che è corredato da belle fotografie, oltre che dal lato prettamente turistico, anche per la breve ma precisa descrizione tecnica della linea ferroviaria e dei suoi impianti.

Vogliamo infine far rilevare, in particolare, la possibilità di riprodurre questa interessante linea su di un plastico ferroviario, con una certa facilità di riproduzione e con un indubbio risultato estetico di note-

vole interesse. L'articolista ci dà, a questo proposito, una minuziosa descrizione pratica di questa possibilità ma ecco quanto ci scrive il Sig. Marini.

«Questa pittoresca Ferrovia collega Bolzano con l'altopiano del Renon, attraverso un percorso stupendo, che assorbe a tal punto l'attenzione del viaggiatore da far sembrare brevi attimi gli ottanta minuti che il grazioso trenino impiega per coprire i dodici chilometri tra Bolzano e Collalbo. E' uno spettacolo indimenticabile quello del trenino, che arranca sulla cremagliera carico di festose comitive di gitanti il cui allegro vociare ne copre il rumore. Il traffico della Ferrovia del Renon è costituito essenzialmente da turisti, d'estate in cerca di un po' di fresco sul verde altipiano e d'inverno diretti ai campi da sci.

La Ferrovia fu costruita nel 1908 sotto il dominio austriaco e il materiale è ancora quello d'origine. La linea è a cremagliera da Bolzano all'Assunta, per i primi 5 Km. e ad aderenza sul rimanente tratto Assunta-Collalbo. Durante il percorso in cremagliera i treni vengono spinti in salita e trattenuti in discesa da appositi locomotori a due assi, caratteristici per la loro



Sopra

Fig. 1 Motrice a carrelli, a due motori, al deposito di Bolzano. Anno di costruzione 1908.

Sotto

Fig. 2 Locomotore a ricupero, costruito nel 1908. Nella foto si vede l'inizio della cremagliera, a Bolzano.



cassa a doghe di legno e facilmente riproducibili in qualunque scala. Durante la discesa l'energia cinetica del treno viene trasformata in energia elettrica attraverso i motori del locomotore, funzionanti da dinamo, e viene restituita in sottostazione, dove appositi accumulatori possono assicurare in caso di mancanza di corrente la salita di un treno da Bolzano fino all'Assunta. E' interessante notare che questa è oggi l'unica Ferrovia in Italia dove viene effettuato il recupero dell'energia. La tensione di alimentazione è di 750 V c.c. e lo scarta-

mento del binario di 950 mm.

Il parco è costituito da quattro locomotori, due motrici a carrelli, due motrici a due assi e due rimorchi.

La riproduzione su un plastico di questa Ferrovia si presenta particolarmente facile ed opportuna, data la semplicità di linee del materiale rotabile e il suo aspetto caratteristico. Essendo le casse del materiale costruite in legno, nella riproduzione in scala si può fare largo uso di profilati in balsa e di tiglio, facilmente reperibili in commercio e particolarmente facili a la-

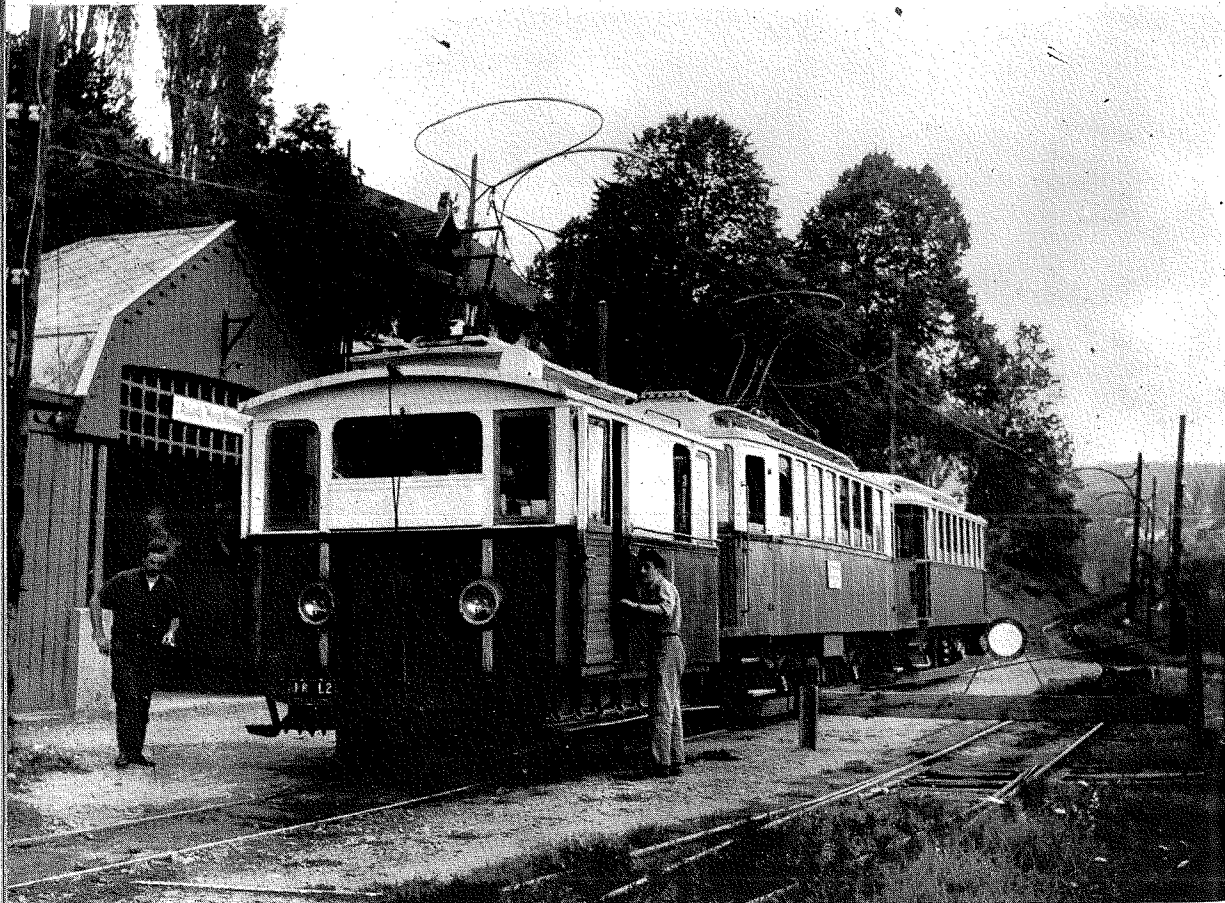
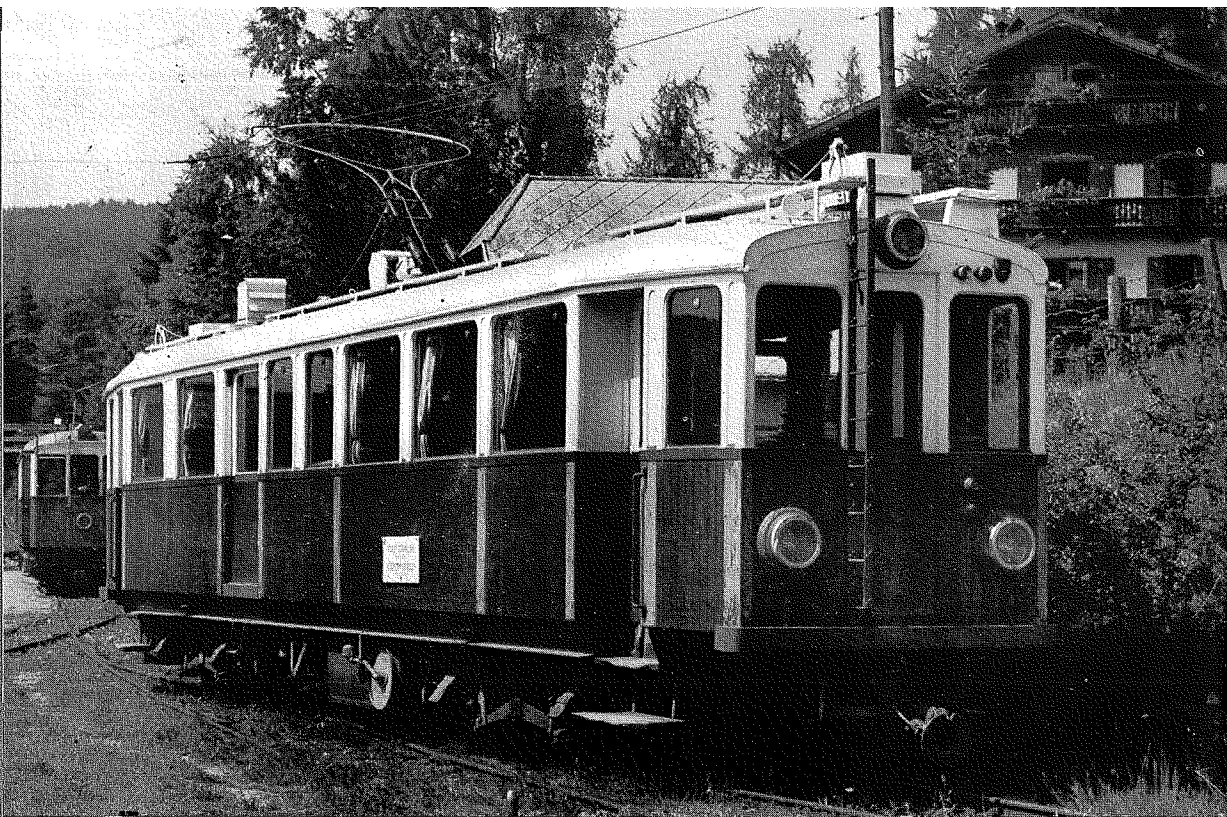


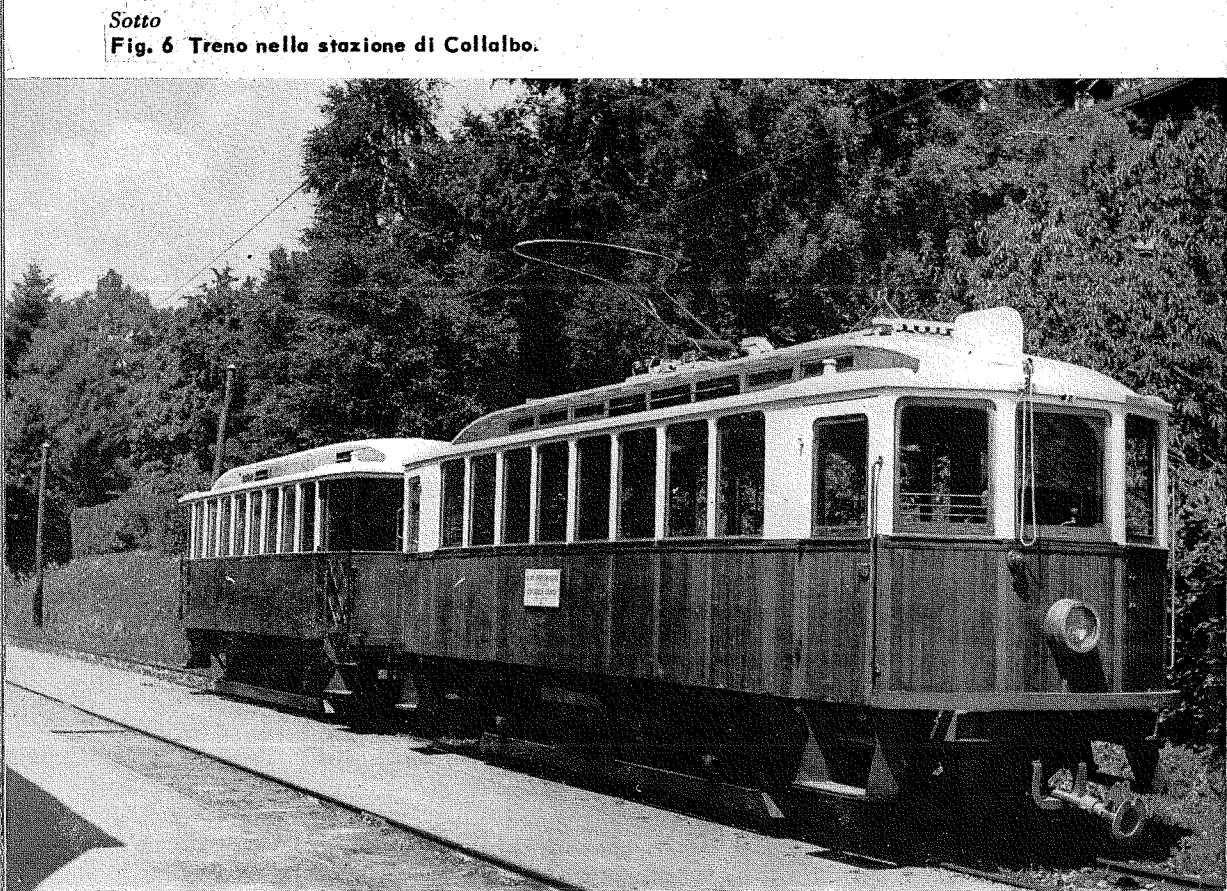
Fig. 3 Treno nella stazione dell'Assunta.



Fig. 4 Ponorona sull'Altipiano, presso Colloba. Questa motrice fu acquistata nel 1932 dalla Ferrovia della Valle Anauria, chiusa appunto in quell'anno.



Sopra
Fig. 5 Motrice acquistata nel 1932 dalla Ferrovia dell'Alta Anania.



Sotto
Fig. 6 Treno nella stazione di Collalbo.

vorarsi anche per chi dispone di un'attrezzatura molto modesta. Ecco alcuni consigli pratici.

La motrice a due assi può essere realizzata utilizzando per intero la struttura del carro merci Rivarossi CX, privato dei respingenti e costruendo la cassa completamente in balsa.

L'archetto per la presa di corrente, di forma molto semplice, può essere fatto di filo d'ottone, che verrà poi verniciato in grigio scuro lasciando scoperto un breve tratto della parte superiore, destinata a venire a contatto con la linea aerea.

Il locomotore può essere costruito con un telaio in lamierino d'ottone, con assi e bielle del locomotore Rivarossi A DA/R rispettivamente SFN 1665, SFN 1667 e SFN 1217), e per il rimanente in legno di balsa.

Gli archetti sono identici a quelli delle motrici.

Per le motrici a carrelli si può usare

il telaio di un carro Rivarossi 2014 (C Poz) con i relativi carrelli, data la coincidenza delle misure.

Per la cassa, i cui dettagli possono essere ricavati dalle fotografie, si può fare uso al solito di profilati di balsa e di taglio.

A costruzione finita si consiglia di trattare le parti in legno con vernice Rivarossi trasparente VR T, dandone magari una sola mano, in modo da ottenere delle superfici semilucide e non brillanti.

Le parti metalliche andranno verniciate in nero e i cerchioni delle ruote in rosso (rispettivamente vernici Rivarossi VR 14 e VR 1).

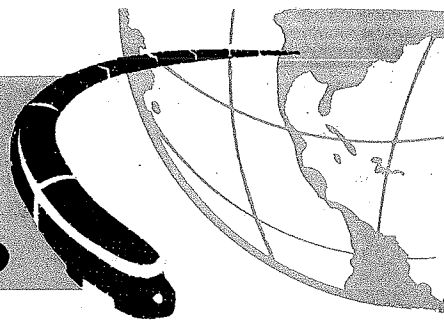
Quanto ai motori si consiglia per il locomotore a due assi l'uso del tipo Rivarossi SFN 1079 che ingrana con l'asse SFN 1665.

Per le motrici a carrelli o a due assi possono essere adottati indifferentemente i tipi SFN 1677 o 1079.

MISURE DEL MATERIALE ROTABILE RIDOTTE IN SCALA «H0»:

	Locomotori	Motrici carrelli	Motrici 2 assi
Altezza max. sul p.f.	38,4 mm.	40 mm.	40 mm.
Lunghezza con respingenti	53,7 mm.	180 mm.	96 mm.
Lunghezza della cassa	43.- mm.	169 mm.	85 mm.
Larghezza della cassa	29.- mm.	29 mm.	29 mm.
Altezza della cassa	25.- mm.	25 mm.	25 mm.
Altezza cassa più lucernario	29.- mm.		29 mm.

(Renzo Marini-Roma)



I gruppi fermodellistici

Lo scopo principale dei gruppi fermodellistici è quello di formare un'associazione di appassionati dove ognuno può scambiare le sue idee, le sue particolari esperienze con quelle degli altri e da questo ricavare nuove indicazioni per se stesso. Con questo spirito si vanno sempre più moltiplicando le nascite di nuovi gruppi fermodellistici.

Club Fermodellistico Cagliariitano

«HO Rivarossi» è lieta di annunciare l'avvenuta costituzione del Club Fermodellistico Cagliariitano che ha tenuto la sua prima assemblea nei locali del cinema

Adriano di Cagliari (g.c. dal Dopolavoro Ferroviario di Cagliari). Ci congratuliamo vivamente con gli amici del Club Fermodellistico Cagliariitano ai quali formuliamo i nostri migliori auguri per una prospera attività della loro nuova associazione. **Circolo Fermodellistico «Lorenzo Perrotta»**

A Benevento si è felicemente costituito il Circolo Fermodellistico «Lorenzo Perrotta», di cui è risultato Presidente il Signor Ucci Umberto, macchinista delle S.F.S., infaticabile, appassionato cultore del fermodellismo. Anche agli amici di Benevento porghiamo i nostri migliori voti augurali per la vita del loro nuovo sodalizio.

VITA DEI GRUPPI

I soci del Club Fermodellistico Anconetano hanno effettuato recentemente una visita agli impianti ferroviari di Ancona, nel quadro del corso di fermodellismo indetto dal C.F.A. stesso.

L'iniziativa ha avuto un ottimo successo grazie alla gentile accoglienza dei dirigenti locali delle F.S. espressamente incaricati dalla direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato.

Diamo atto ai soci del C.F.A., della loro instancabile ed appassionata attività che si concreta con interessanti iniziative meritevoli del miglior plauso.

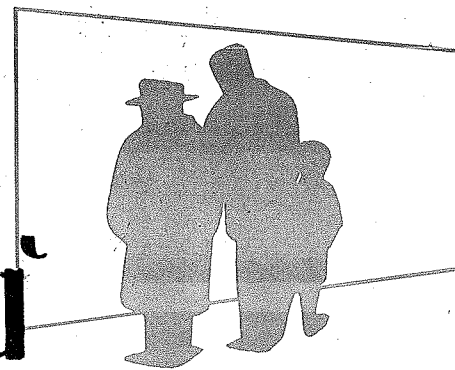
Circolo Fermodellistico Palermitano

Durante l'assemblea del Circolo Fermodellistico Palermitano tenutasi nello

scorso mese di gennaio, sono state rinnovate le cariche sociali e sono risultati eletti l'architetto Isidoro Ferrara - Presidente e il Sig. Armando Tolomeo - Vicepresidente; consiglieri: i Signori Prof. Fortunato Buonocore, Ing. Antonio Pollaci, Signor Andrea Leone. Vogliamo sottolineare che il Prof. Fortunato Buonocore che per otto anni aveva retto con infaticabile e disinteressata opera il Circolo Fermodellistico Palermitano, non ha voluto essere riconfermato alla presidenza per ragioni di salute.

L'assemblea all'unanimità ha conferito al Prof. Buonocore la carica di Presidente onorario del circolo fermodellistico Palermitano.

vetrina delle novità



Il nuovo catalogo generale Rivarossi 1963/64, quest'anno uscito con notevolissimo anticipo, riporta tutti gli articoli novità della nostra produzione.

I nostri amici fermodellisti possono quindi, per soddisfare tutte le loro particolari esigenze, fare riferimento al catalogo stesso, in vendita a L. 150.- presso tutti i rivenditori di materiale Rivarossi od inviandoci direttamente l'importo anche in francobolli.

Riteniamo utile, però, fare in questa sede un breve quadro riassuntivo di tutta la nuova produzione Rivarossi già **consegnata**. Abbiamo il piacere di far notare che tutte le novità programmate per consegna entro la primavera 1963 sono state puntualmente consegnate, ad eccezione degli articoli 1992 (TEE olandese) e 2907 (unità intermedia del TEE olandese) che però lo saranno quanto prima.

Per la **serie «Modello»** sono già in commercio da parecchi mesi le seguenti novità: 1332 (Treno Der Adler) - 1663 (locomotore svizzero) - 2238 (Box New Haven) - 2239 (Box Canadian) - 2240 (Box Rio grande); sei carri tipo Gondola e precisamente 2250 (Union Pacific) - 2254 (Boston e Maine) - 2244 (Norfolk Southern) - 2246 (Reading) - 2248 (New Haven) - 2249 (Burlington); 2255 (Flat Union Pacific) - 2256 (carro gru Derrich) - 2257 (carro attrezzi

Boom) - 2259 (carro coperto Stock).

La produzione novità per la serie «Modello» è stata completata con la consegna dei seguenti articoli: 118 (treno merci) - 119 (treno passeggeri) - 1117 (locomotiva GR 851) - 1118 (locomotiva GR 691) - 2514 (bagagliaio con fischio).

Inoltre gli articoli 3401 (RC 100) e 3319 (CC 100) programmati per ottobre, sono pure già stati consegnati.

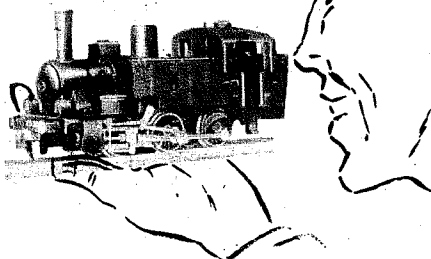
Per la **serie «TrenHobby»**, oltre a tutta la vasta gamma di articoli in scatola di montaggio in commercio da parecchio tempo (che sarebbe troppo lungo elencare e per i quali vi rimandiamo al nostro sopracitato catalogo) vogliamo ricordare le novità recentemente consegnate e cioè: i carri 12046 (CM Be) - 12245 (Gon Southern) - 11225 (locomotiva L B&O/R) - 11441 (locomotore Le 424) - 11888 (locomotiva A FM Minneapolis & St. Louis).

Per la **serie «m»** ricordiamo l'articolo 41441 (locomotore Le 424) già in commercio da parecchio tempo. Inoltre sono stati approntati e consegnati i seguenti carri merce: 42012 (Hg) - 42039 (P 64) - 42040 (C 251) - 42041 (Ltm Sefta); 42032 (Esso); carri pianali 42042 (con 2 Jeep) - 42043 (Poz 43 con missile) - 42044 (Poz 43 con autobotte) - 42045 (con autocarro militare), due vagoni F.N.M. 42502 e 42504 ed infine gli articoli 45101 (PL) e 45502 (Dubino).

i gioielli dei giocattoli scientifici

M. REVIGLIO

Via Melchiorre Gioia 2
(corso Vittorio Emanuele 66)
TORINO



FERROVIE ELETTRICHE DELLE MIGLIORI MARCHE
accessori - ambientazioni per plastici

NEGOZIO

ILLIV della Italgioattoli S.p.A.

via S. Maria 37/c ROMA 00135

MODELISMO E GIOCATTOLI

TRENI ELETTRICI

Rivarossi

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

ANCHE CON POCHE NOZIONI DI FRANCESE

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

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

loco REVUE

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

Viganò

CASA FONDATA NEL 1880
PIAZZA CORDUSIO
MILANO

COMPLETO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI

Rivarossi

PARTI DI RICAMBIO

PEZZI STACCATI PER MODELLISTI

ACCESSORI PER PLASTICI

FALLER

VOLLMEYER

PREISER

WIKING

AEREI FROG - SERVIZIO ASSISTENZA TECNICA
Vendita anche per corrispondenza

ASSORTIMENTO COMPLETO TRENI

Rivarossi

TUTTO PER L'ALLESTIMENTO DEI PLASTICI

FERROVIARI

Pesaro



BOLOGNA

VIA MANZONI, 2

TELEF. 231.937

SI SPEDISCE OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO E IMBALLO

MODEL Shop

di LOMBARDI ETTORE

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



TRENI ELETTRICI DELLE MIGLIORI MARCHE

MODELLISMO AERO-NAVALE

ASSORTIMENTO COMPLETO E PARTI STACCATE *Rivarossi*

RIPARATORE AUTORIZZATO

Costruzione di locomotive speciali su commissione

«CASABELLA TESTI»

VIA ALTINATE 16
Tel. 25.440 + 35082

DITTA

FERRUCCIO

CAV.

DAL 1880

LA DITTA DI FIDUCIA

TESTI

PADOVA

Tel. 25440

«TESTI GIOCATTOLI»

CORSO GARIBALDI 2
Tel. 39472

FERROVIE *Rivarossi* CATALOGHI A RICHIESTA

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

Rivarossi

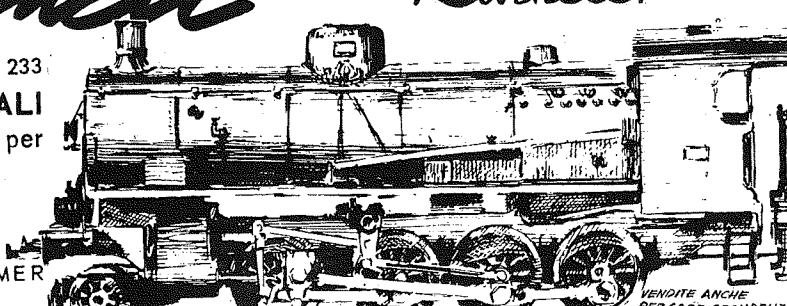
MODELLISMO



VIA BALDISSERA, 9
ANGOLO STOPPANI

MILANO
Tel. 270.811

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



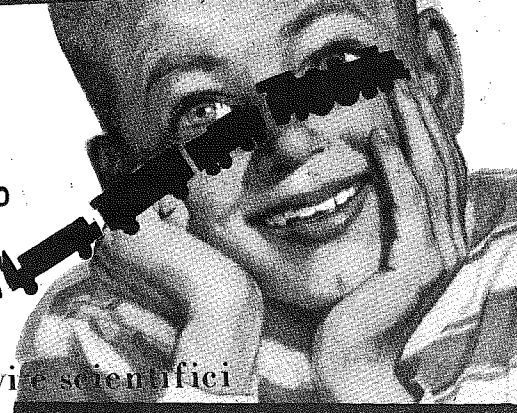
COMPLETO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI

VENDETE ANCHE PER CORRISPONDENZA

i magazzini **ARBITER**
 Vi offrono:
 UN COMPLETO ASSORTIMENTO di articoli NAZIONALI ed ESTERI
 per:
Organizzazione VITTADELLO
 FIRENZE - Via Brunelleschi
 Tel. 21.318

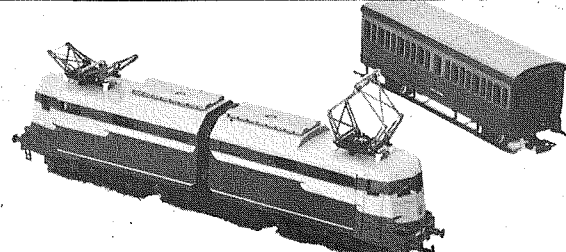
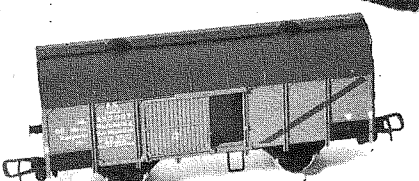
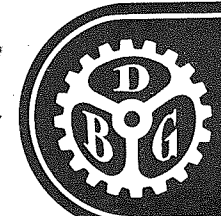
MODELLISMO
. FERROVIARIO .
NAVALE . AEREO .
 e i migliori giochi istruttivi e scientifici

arbiter




GIACINTO BLONDI
 VIA EMILIA 90
MODENA

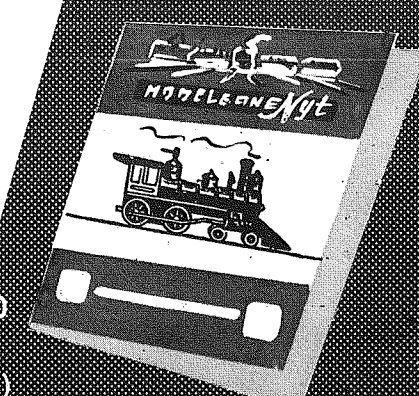
TRENI ELETTRICI IN MINIATURA
Rivarossi

alla gioia dei bimbi
 VIA PO 46 - TORINO TEL. 882850
 COMPLETO ASSORTIMENTO DI GIOCATTOLI E MODELLISMO
 DELLE MIGLIORI CASE ITALIANE ED ESTERE

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

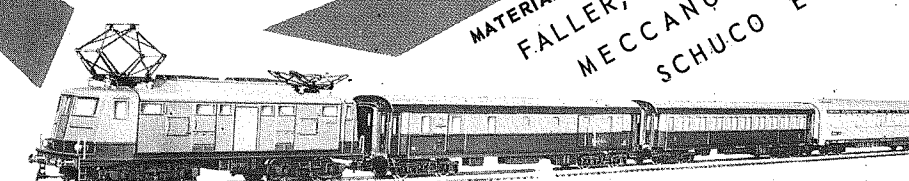
L'INTERESSANTE RIVISTA
Modelbane *nyt*
 DI MODELLISMO FERROVIARIO
 DANESE
 Kongevejm 128 Virum (Danimarca)



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

Rivarossi TRENI ELETTRICI

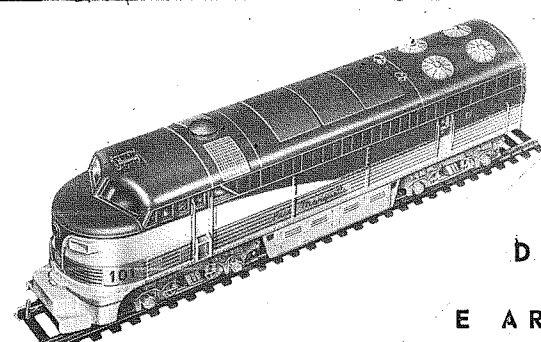
MATERIALE MODELLISTICO DI TUTTE LE CASE
 FALLER, VOLLMER, PREISER
 MECCANO MERCURY
 SCHUCO ECC.



DITTA
DIANA
 P.za Duomo - tel. 25992
 COMO

TRENI ELETTRICI
Rivarossi

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



MODELLI FUNZIONANTI E STATICI DI AEREI - NAVI
MOVO
 MODELLI VOLANTI E PARTI STACCATE

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



MILAN HOBBY

VIA F. BELLOTTI 13 MILANO (PORTA VENEZIA) TEL. 22.28.10



TUTTO PER IL
MODELLISMO



ACCESSORI PER
NAVIMODELLISMO



ACCESSORI PER
PLASTICI



VASTO ASSORTIMENTO
GIOCATTOLE SCIENTIFICI



TUTTO PER IL
MODELLISMO FERROVIARIO

la **ditta montanari** fondata nel 1840
via guerrazzi, 28 - bologna

un'antica ditta al servizio dei ragazzi moderni!

VI OFFRE

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

GIOCATTOLE SCIENTIFICI - VENDITE ANCHE PER CORRISPONDENZA

Victor

presenta la sua pubblicazione:

Modellistica

AEREI

NAVI

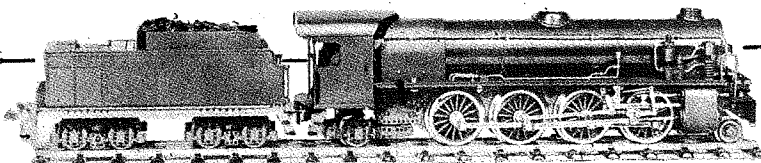
TRENI

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

ASSORTIMENTO COMPLETO PER IL MODELLISMO
FERROVIARIO NAVALE ED AEREO DELLE MI-
GLIORI MARCHE NAZIONALI ED ESTERE CA-
TALOGHI A RICHIESTA.

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

PARADISO DEI BAMBINI
Via A. Doria angolo
Via C. Alberto - TORINO
MATERIALE FERROVIARIO E AC-
CESSORI DELLE MIGLIORI MARCHE

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

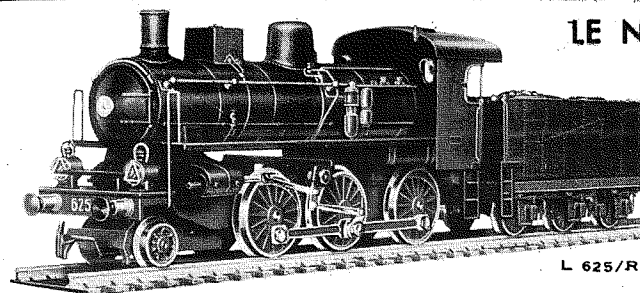
M. REVIGLIO
Via M. Gioia 2 - TORINO
I GIOIELLI DEI
GIOCATTOLE SCIENTIFICI

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

VIA SCURRERIA, 17-19 R.
TELEFONO 297.557
GENOVA

GHIGLIOTTI

VENDITE ANCHE PER CORRISPONDENZA



LE NOVITA' E TUTTO L'ASSORTIMENTO

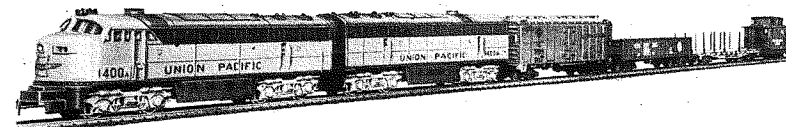
Rivarossi
scrivete per ordinazioni
alla Ditta

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