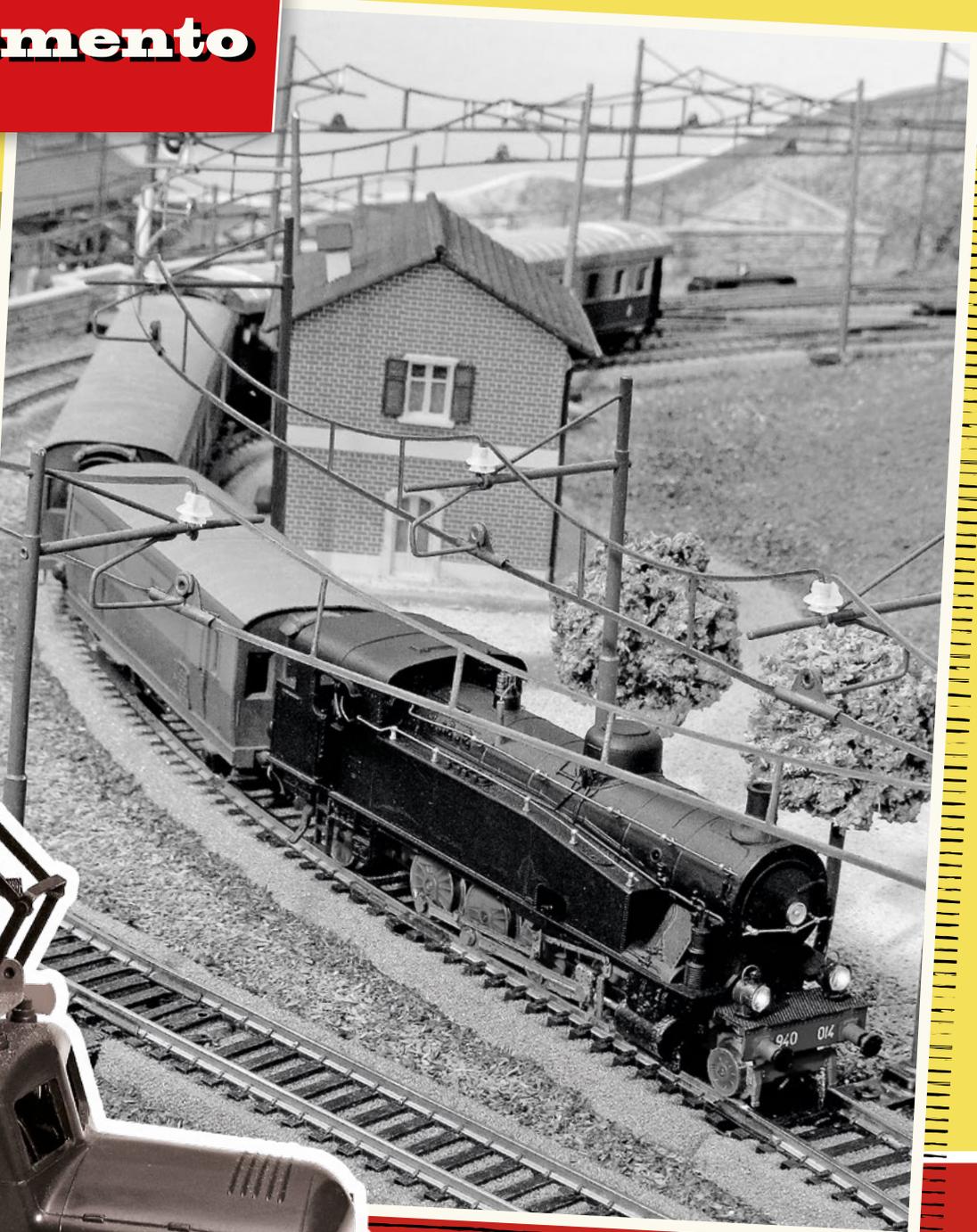


Modellismo

Supplemento



I RETROSCENA DEL PLASTICO DELLE CURVE
marzo 2024

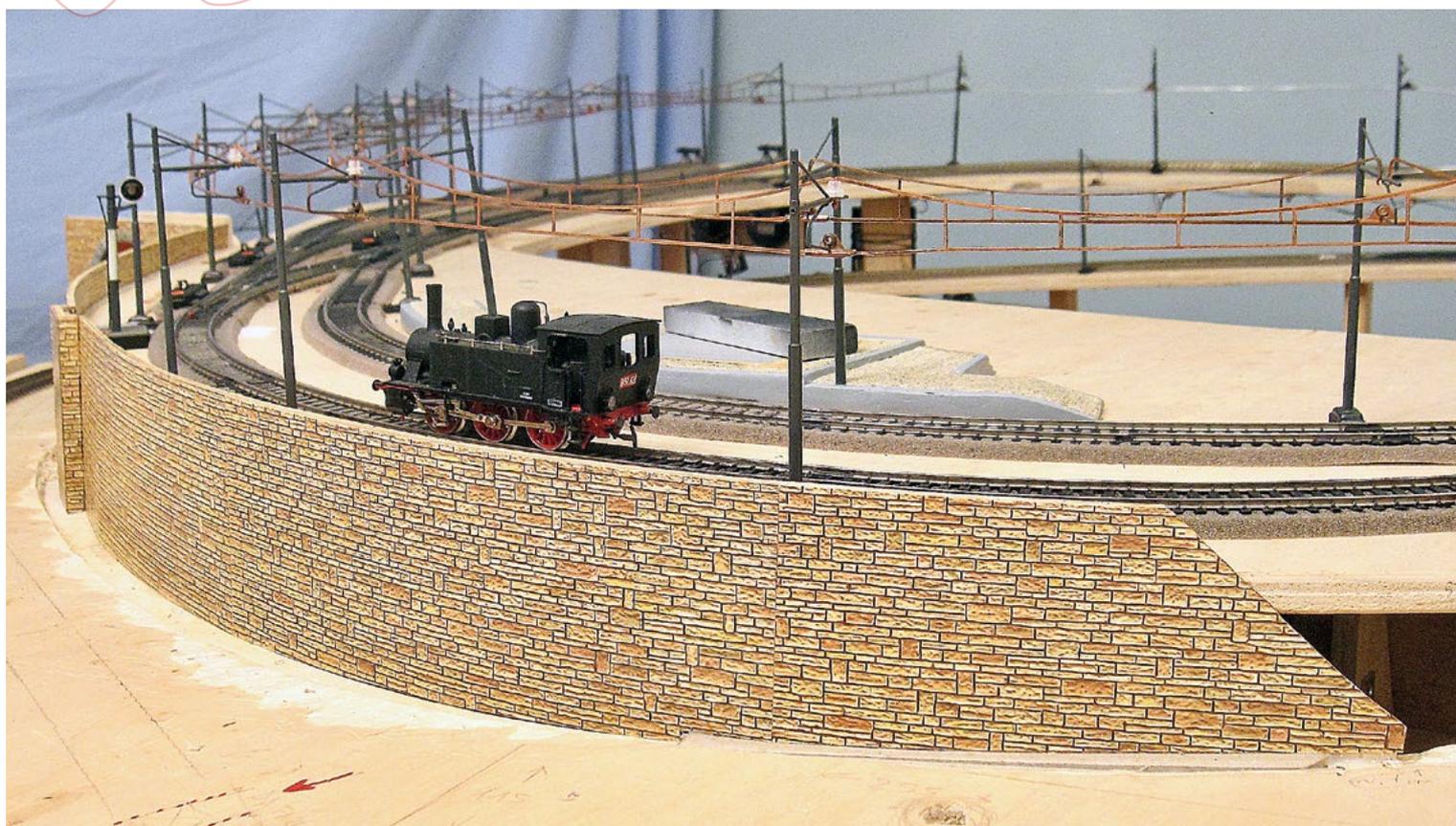
» UN VELOCE RIASSUNTO...

La costruzione del "Plastico delle Curve" ha avuto inizio durante un afoso giugno del 2020, all'interno d'un garage del noto laboratorio in Udine. Terminato il complesso telaio in legno compensato e travetti di rinforzo, nel successivo mese di settembre è stata aggiunta una parte dell'impianto elettrico, usando i materiali Rivarossi originali degli anni Cinquanta. Trasportato dal garage all'ultima stanza libera nel laboratorio al IV piano, durante l'inverno il plastico ha ricevuto la posa dell'armamento, della linea aerea e dei segnali, terminando contemporaneamente l'impianto elettrico. Nella primavera hanno avuto luogo le prove di funzionamento dei rotabili, della segnaletica con i sezionamenti e i deviatori. Non tutti gli elettromagneti degli scambi hanno risposto con prontezza ai

comandi e in più d'un caso sono stati sostituiti anche dopo l'inserimento nel tracciato ferroviario. Pure alcune locomotive hanno denunciato i loro sessanta e più anni ottenendo le cure, i ricambi e le riparazioni necessarie. Nel frattempo, vennero approntati gli edifici con la loro illuminazione interna, il muraglione in curva e i portali delle gallerie con i loro muri d'ala. Le immagini fotografiche hanno seguito passo passo i lavori realizzativi fino allo stop di fine giugno 2021 dovuto alla consueta impraticabilità termica del laboratorio (superati i 36 °C). Nell'autunno successivo ha avuto luogo il fissaggio definitivo degli edifici, compresa la linea aerea all'interno delle rimesse locomotive, e la posa dell'erbetta nei piazzali delle stazioni. La parte più complicata fu il montaggio della rete metallica della futura zona montuosa, sostenuta da travetti fissati sul perimetro del telaio, con le lavorazioni eseguite soltanto da sotto al telaio, attraverso le aperture di servizio divenute sempre più strette a causa dell'inopinato ingrassamento di uno degli Autori, comunque agile e flessuoso come un sacco di patate. Mentre il compare deponeva dall'alto i fogli dei quotidiani incollandoli sulla rete metallica, il compare controllava che il gocciolare della colla vinilica non interessasse i binari nascosti in galleria, ma

soltanto se stesso e la propria pelata (chissà, magari ci crescerà qualcosa...). Iniziata la primavera del 2022, la pasta Hydrozell è stata estratta dalle settuagenarie scatole, impastata con acqua d'epoca e quindi deposta sui rilievi con sgorbiette e raschietti, in attesa dell'essiccazione. Dopo la pitturazione di fondo in verde e marrone dei fogli dei giornali, altra erbetta è stata deposta sui rilievi montuosi, unitamente alla sabbia di fiume a imitare la strada bianca e i piazzali esterni delle stazioni. Accurate pulizie dei binari e della linea aerea hanno preceduto l'arrivo della Pasqua 2022, seguite nelle settimane successive dagli scatti fotografici dei convogli inaugurali in funzione sul plastico. La consueta pausa estiva ha avuto termine con l'ottobre, mese della posa dei personaggi e della vegetazione sulla montagna e attorno agli edifici, rispettando le immagini originali degli anni Cinquanta. Tra il febbraio e il marzo 2023 l'ultimo lavoro è stato lo studio dei tagli necessari per il successivo incollaggio della scarsa quantità dei fogli di cartoncino Faller sulla parete frontale vista osservatori. Il Plastico delle Curve è tuttora funzionante e visitabile a richiesta in quel di Udine con breve preavviso, assieme agli altri noti elaborati S.F.A., Octan, Carbo Europe, Ceme, Dubino, periodo estivo escluso. 🚂

In basso: il lungo muraglione in curva è stato ricoperto con cinque sezioni del cartoncino Faller originale, cercando di nascondere al meglio tutte le giunte e mantenendo inalterato il ritmo d'ogni fila di pietre. Nell'immagine, una locotender 851 percorre per prova i binari della futura stazione superiore.

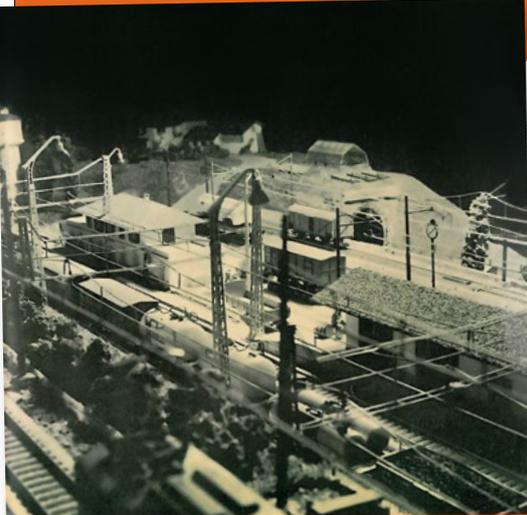


» PERCHÉ UN SUPPLEMENTO DIGITALE ?

Il Plastico "delle Curve" è stato pubblicato a puntate su tutti i numeri di TTM dell'intero 2023. La realizzazione, identica all'originale Rivarossi del 1959, ha riscosso notevole successo tra i nostri

Lettori, e perciò la redazione ha deciso di pubblicare molte immagini inedite in una forma digitale raggiungibile con gli smartphone. Le fotografie, relative ai particolari della costruzione e pure al "dietro le quinte" rivelano l'estrema cura con la quale gli Autori hanno riprodotto un plastico che i tecnici della Rivarossi presentarono alla Fiera del Giocat-

tolo del 1959 come un'opera in grado di occupare il minimo spazio negli appartamenti di allora (e anche negli attuali!), e che tuttora invoglia i modellisti alla sua costruzione. Il lavoro di ricerca e studio dei materiali usati settant'anni fa rende gli Autori sagaci pionieri dell'archeologia modellistica. I medesimi augurano a tutti i Lettori di potersi cimentare nella realizzazione o, quantomeno, una gustosa lettura digitale.



costruiamo un plastico

Il passato

Nel n. 26 di questa rivista trattammo la costruzione di un plastico, presentato alla Fiera di Milano di quell'anno 1958, le cui caratteristiche e dimensioni bene si addicevano ad essere adottate in numerose realizzazioni modellistiche, come del resto è avvenuto.

Seguendo la traccia di questo precedente schema, studiammo in seguito un

nuovo plastico che poco si discostasse da quello come misure di impono, ma che offrisse un maggior sviluppo di binari, spaziosità di ricovero, onde permettere un certo numero di manovre e anstamenti.

L'installazione della linea aerea permise inoltre il funzionamento indipendente di due treni sfruttando al massimo le possibilità di traffico del tracciato.

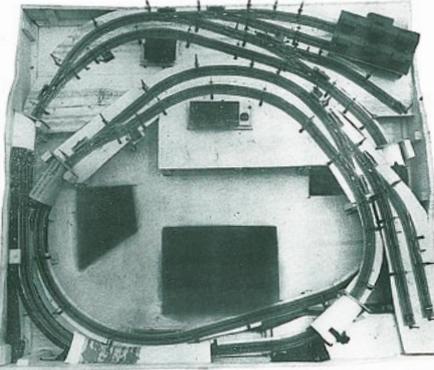


Fig. 1 - Vista in pianta del plastico in fase di costruzione. Si notino gli imbocchi delle gallerie e le aperture ricavate sul piano del tavolo per la montaggio del tracciato in galleria.

fase di lavoro.

Fianco il piano di appoggio del binario e delle stazioni (vedere fotografie) sarà ottimo cosa sistemare il tracciato di binari per controllare la linea in tutti i suoi punti facendo funzionare più volte una locomotiva trainante il veicolo più lungo che si desidera, in seguito, si veder circolare sull'impianto.

Tale operazione servirà per accertarsi che niente impedisca il regolare funzionamento dei convogli ed allo stesso tempo si avrà modo di verificare una volta per sempre la regolarità di esecuzione delle pendenze.

Dopo di ciò si potrà iniziare la posa della massicciata speciale in spugna pl-

trattati esaurientemente.

Dalle fotografie che riportiamo, scattate durante le fasi della costruzione, si possono notare altri particolari tra i quali il modo di fissare i portelli per gallerie mediante semplici traversari di legno incollati e inchiodati alle striscie di stoffa. Questa è più larga del solito in corrispondenza degli imbocchi di galleria, onde avere maggiore possibilità di appoggio per i sostegni su cui verrà poi costruita la montagna.

La volta interna delle gallerie realizzate con cartoncino verniciato in nero incollato per una profondità di 15-20 cm. all'interno di ciascuna imbocco, nasconderà le strutture interne della montagna e darà un aspetto più realistico.

Sempre dalle fotografie si possono notare le tavole laterali che, opportunamente appoggiate in modo irregolare, saranno l'appoggio della

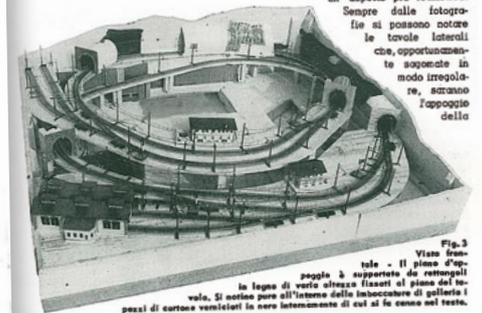


Fig. 3

Vista frontale - Il piano d'appoggio è appoggiato da rettangoli in legno di varia altezza fissati al piano del tavolo. Si notino pure all'interno delle imboccature di galleria i pezzi di cartoncino verniciato in nero internamente di cui si fa cenno nel testo.

stico, della catenaria e i poli debbono essere sistemati opportunamente all'atto della posa del binario) e quindi del tracciato. Per la posa in opera della massicciata vi rimandiamo al n. 34 e per l'installazione della catenaria al n. 33 di questa rivista, nei quali numeri gli argomenti sono stati

montagna idealmente sezionata in quel punto.

Nel prossimo numero tratteremo l'impianto elettrico in particolare dell'assorbimento al completamento scinto del plastico, assicurando in tal modo la trazione dell'argomento.

(Continua)

40 RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

ottobre 1960
anno VII - L. 150
pubblicazione bimestrale

HO

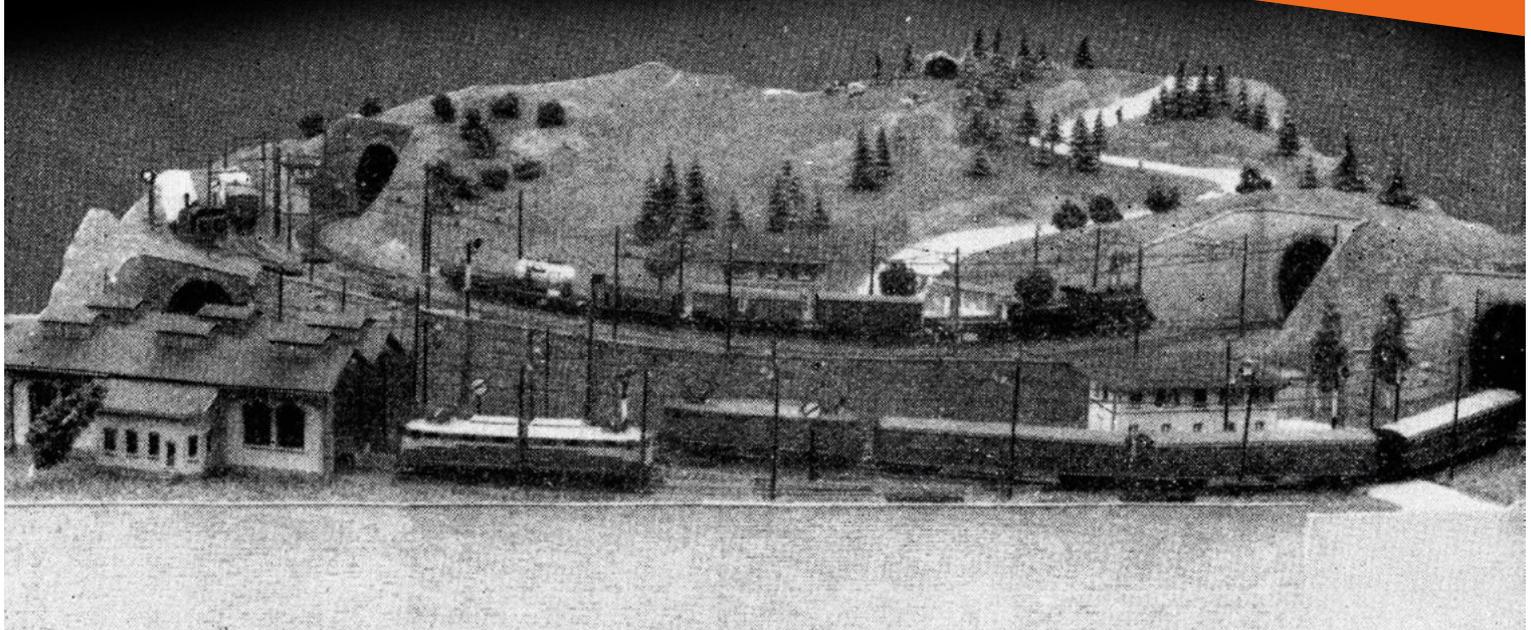
Rivarossi

8

HO Rivarossi n. 40

HO Rivarossi n. 40

11





Il Direttissimo del mattino non ferma a Cecina e prosegue la sua corsa sui deviatoi d'uscita dalla stazione al traino di una 2-2-1 originale degli anni Cinquanta, ancora in ottima forma con il proprio tender da 29 m³.

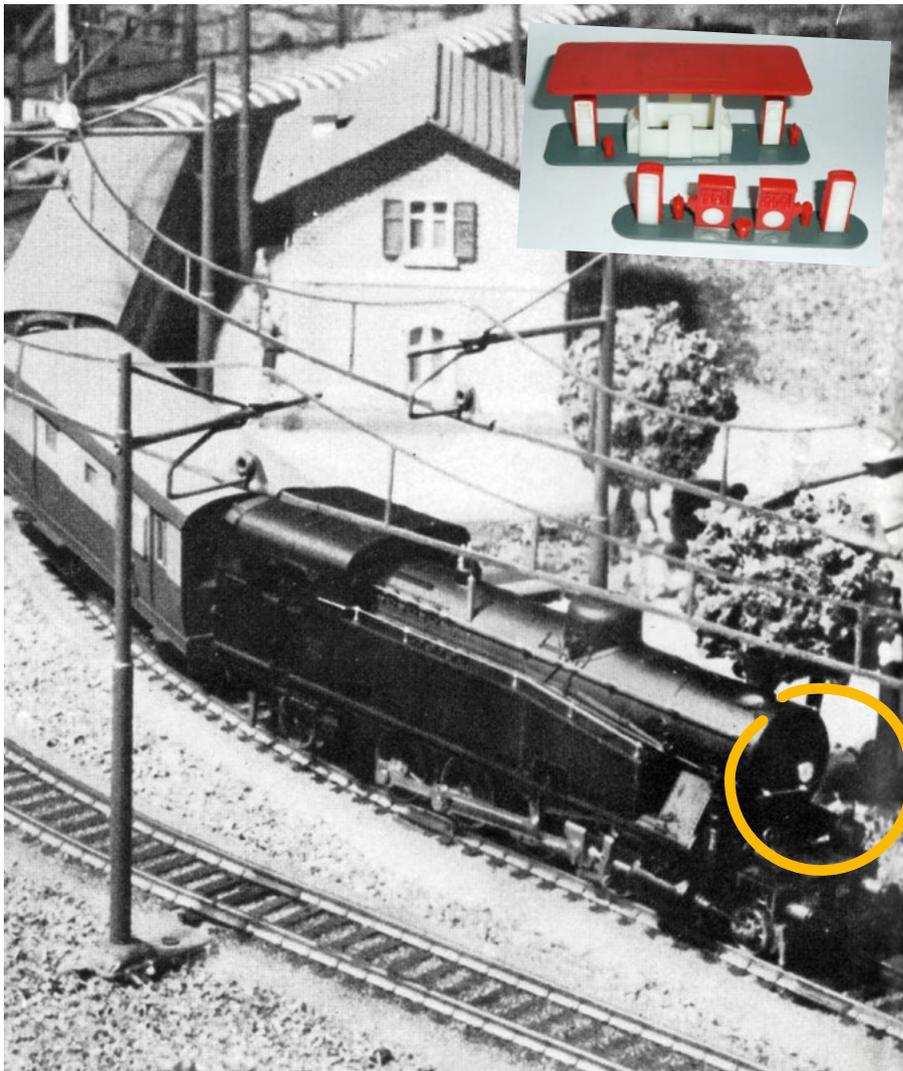


» ARCHEOFERMODELLISMO: L'ULTIMO SEGRETO DI BELLARIA «

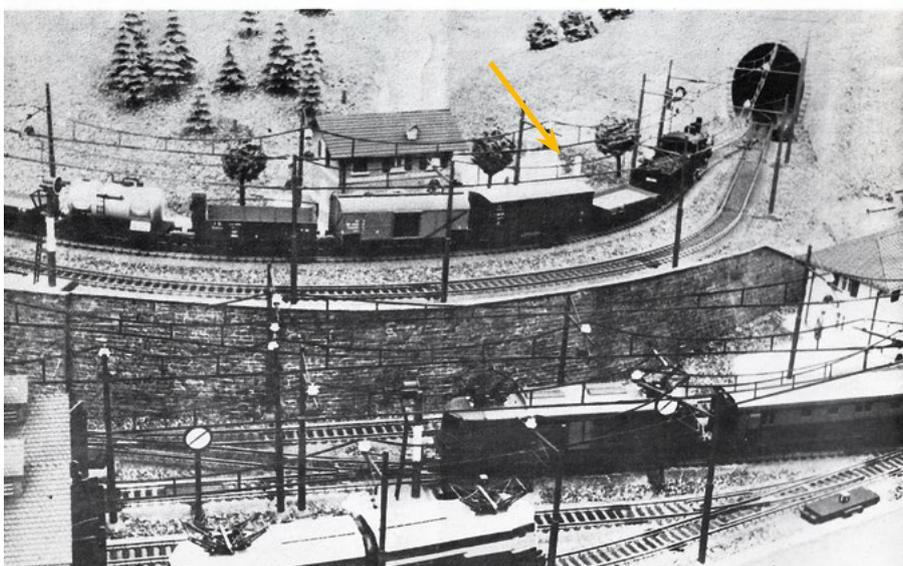
Finito? Ma nemmeno per sogno! Eravamo ben lontani dal terminare la vegetazione, quando Maurizio se ne uscì con un'inquietante scoperta. Mostrò un'immagine già nota, ma ingrandita, sfocatissima: la stazione di Bellaria vista di lato, con la 940 e gli alberi a palla. «Guarda meglio qui», e mosse il dito con gesto ieratico. In basso sulla destra, compariva un oggetto curiosamente nuovo, a fianco -per motivi prospettici- della camera a fumo. «Un innaffiatoio?» esclamai incredulo. «Già, e pure una colonnina, sembra una fontanella», aggiunse. Senza ancora saperlo, eravamo di fronte all'ultimo segreto di Bellaria. Con il ritrovamento coperto subito dal vincolo istruttorio, Maurizio s'immerse nelle ricerche, rendendosi irreperibile. Nel contempo, mi dedicai agli ingrandimenti, cercando di limitare la comparsa della retinatura fotografica, così di veder meglio i minuscoli dettagli che ci interessavano. Tra tutte, l'immagine più eloquente in merito era quella pubblicata a pagina 12 del catalogo Rivarossi del 1961/62, mentre quella a pagina 8 del numero 41 di H0 Rivarossi ne dava solo un'impronta evanescente, ma la sagoma chiara di una colonnina era pur sempre visibile sul fondo più scuro dell'erba. Sembra incredibile, ma c'era proprio un piccolo manufatto sul lato destro della stazione superiore, e nessuno ne aveva

mai dato notizia, forse nemmeno i partecipanti al sito di "Rivarossi Memory". Maurizio ricomparve solo il bimestre successivo, ancora coperto di polvere, ma trionfante: «eureka!» esclamò. «Si tratta di due distributori di carburante, prodotti dalla Wiking dal 1956 al 1958, con

gli articoli T 81 e T 82... -annunciò- ... dall'aspetto, poco più che giocattoli». Lo sommersi di domande: «Distributori di che? Di carburante, a Bellaria?? Ma come? Niente avena per i cavalli?». Nel consueto gelido silenzio, aprì la fotografia in bianco e nero, indicò l'innaffiatoio con la fontanella e poi vi affiancò l'immagine delle colonnine bianche e rosse della benzina con gli accessori. Erano loro, nessun dubbio. «Onore al merito!» -esclamai- Ora però bisogna scoprire se siano ancora reperibili». «Già fatto, lo sono». Allungò le mani con due pacchetti. Il solito colpo da maestro: si era assicurato i modellini a costi accettabili, uno dai Paesi Bassi e l'altro da... Meglio lasciar perdere, indicherò solo una provenienza dall'altro emisfero. Per dover di cronaca ammettiamo qui d'aver ottenuto una rateazione quinquennale delle spese di spedizione. 🚗



Particolare all'altezza del segnale di protezione, lato sinistro

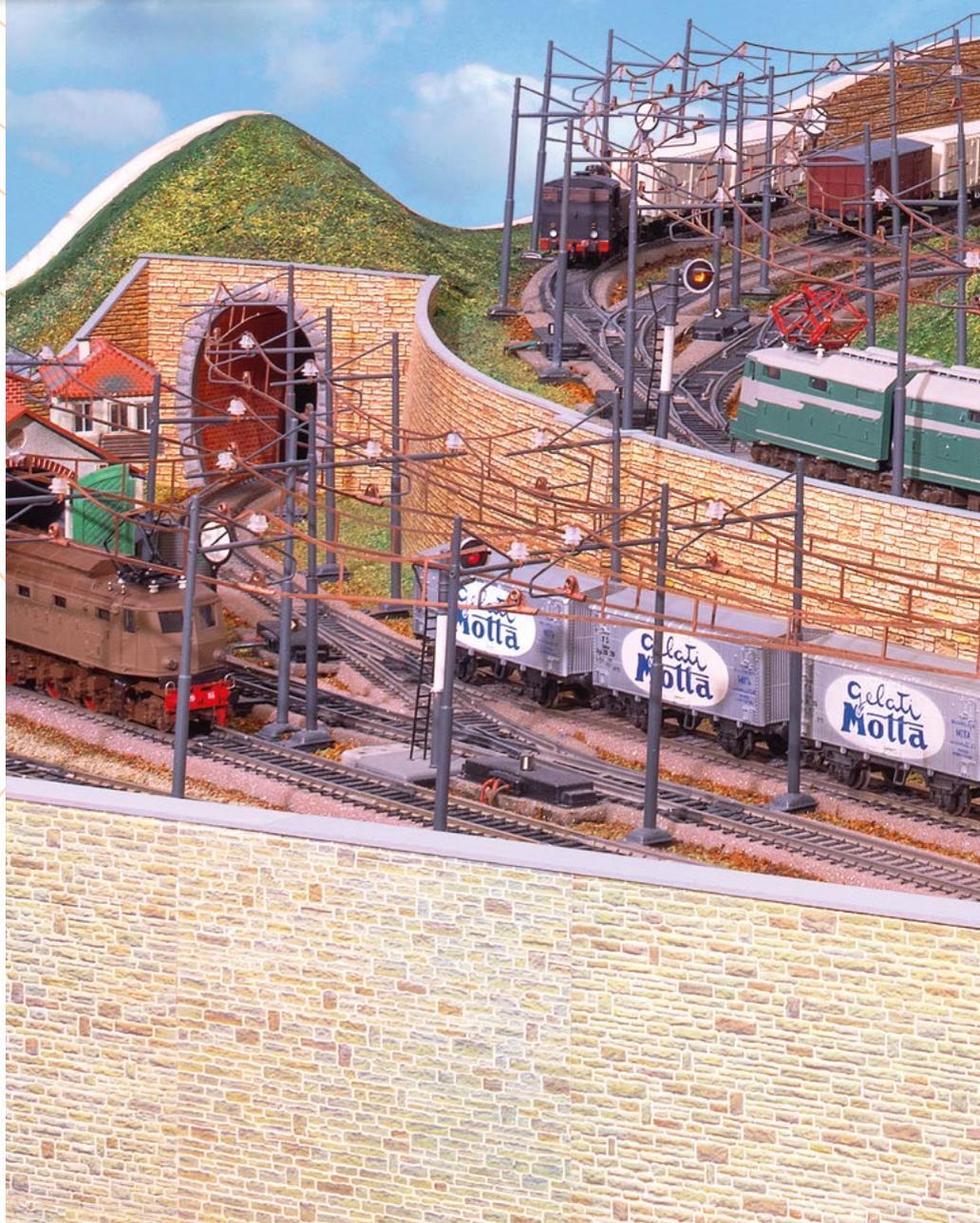






In alto: gli Autori non hanno resistito alla tentazione di inserire un cameo automobilistico. Il modellino del vero furgone Rivarossi ha scaricato un sacco di ricambi per l'inoltro a resa accelerata verso i negozianti che attendono con ansia la consegna. Il modello è una produzione artigianale IV Model... ma -come si evince dalla qualità della riproduzione- non è modernariato, è un articolo del marchio padovano, regolarmente in commercio sotto la referenza I.V. 87/31!

Un'immagine che è un trionfo di storia Rivarossi. Come non commuoversi di fronte a tanta magnificenza di comasco orgoglio rivarossiano? Praticamente tutto quello di modellistico che si vede in questa immagine proviene dall'assortimento Rivarossi "Como" o da quello delle ditte rappresentate. Negli anni Cinquanta e Sessanta del secolo scorso bastava entrare in un negozio specializzato (con il portafoglio gonfio) e si poteva accedere al paradiso del modellismo ferroviario. Oggi solo trovare un negozio che abbia i binari che desideriamo e un sistema di pali e catenaria per la linea aerea è quasi una caccia al tesoro. Per non parlare di segnali FS e accessori minori! Immergiamoci nella scena... l'estate è in piena esplosione e il caldo è opprimente. Perciò la ferrovia s'incarica di portare a destinazione una tradotta di carri frigorifero Hgb carichi di freschi e gustosi gelati di una nota marca, offrendo così refrigerio dalla calura a tutti gli abitanti di Cecina.



I tecnici Rivarossi degli anni Cinquanta non avevano previsto l'illuminazione dei comandi, ma noi sì! Una striscia di led bianchi è stata fissata sotto alla curva esterna ed è alimentata a batterie, senza sottrarre preziosa energia ai trasformatori RT 2. L'irripetibile immagine è precedente alla costruzione della zona montuosa.



Un momento di pausa nelle manovre di smistamento per la piccola Badoni "215"... ma nel posto sbagliato! Meglio spostarsi subito dai binari della rimessa prima che le locomotive elettriche reclamino i loro spazi esclusivi...





LOCOMOTORI

Le 646/R L. 9.900

Locomotore elettrico rodiggio Bo+Bo+Bo perfetto riproduzione del modello F 646 delle F.S. - Unità anodica con scuffetto intermedio in gomma - Pantografi di nuovo disegno - Inversione automatica della illuminazione con il senso di marcia - Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea - Grande potenza di trazione - Silenziosità e dolcezza di funzionamento. Lungh. cm. 22,8



Le 424/R L. 8.400

Locomotore elettrico rodiggio Bo+Bo riproduzione esattamente il rotiggio E 424 delle F.S. per convogli leggeri - Illuminazione anteriore - Pantografi di nuovo disegno - Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea - Grande potenza di trazione - Silenziosità e dolcezza di funzionamento. Lungh. cm. 19,5



Per avere la garanzia di perfetto e durevole funzionamento di questi locomotori, usare esclusivamente i trasformatori-condizionatori RT 2 e RT 3 di nostra produzione illustrati alle pagine 36 e 37 di questo catalogo.

Le 428/R L. 9.900

Locomotore elettrico rodiggio 2+Bo+Bo-2 perfetta riproduzione del prototipo delle F.S. nei minimi particolari - Inversione automatica dell'illuminazione con il senso di marcia - Pantografi di nuovo disegno - Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea - Grande potenza di trazione. Lungh. cm. 22,

16

... e infatti, ecco le titolari E 428 ed E 424 (Le 428/R e Le 424/R, rispettivamente, prezzi di Lire 9.900 per la E 428 e 8.400 per la E 424 dal catalogo 1960) che riprendono a "muso duro" il possesso dei loro binari di rimessa, muniti di linea aerea e a esse dedicati. Anche per loro, breve riposo prima di riprendere servizio.





In alto: per illuminare la rimessa locomotive sono state aggiunte due plafoniere sul cielo degli stalli. Ma i cavi elettrici seguono un tortuoso percorso dal soffitto sul retro della parete frontale prima di scendere sotto al telaio. Sono ben visibili la coppia dei pali terminali della linea aerea, i respingenti artigianali di fine binario e anche le fondazioni perimetrali del fabbricato.

In basso: complicata e provvisoria costruzione per il sicuro incollaggio del corpo laterale a fianco rimesse. I pesi gravano sul tetto del piccolo edificio, poggiando l'altra estremità su sostegni di legno e polistirolo, mentre altri pesi impediscono slittamenti laterali sulla colla ancora fresca.



«Faccio un salto a Dubino e prendo il Rapido al volo!».
L'elettrotreno ELD 2 "Hondekop", presentato dalla Rivarossi nel 1963 nell'ambito della collaborazione con la ditta tedesca Trix, è qui fotografato nella sua rara composizione di tre carrozze. Nel catalogo del 1963 il costo dell'intero treno veniva indicato in ben ventiseimiladuecento Lire!





TRENO ELETTRICO OLANDESE E TRENO DIESEL TEDESCO

modello



CONSEGNA MARZO

NOVITA

1992 L. 21.000

Supermodello dell'elettrotreno olandese della serie «Ed 2» a due unità, con commutatore per la presa di corrente dalla linea arca oppure dalle rotule, illuminazione interna ed esterna, marcia. Fornito senza binari. Per mezzo dell'unità intermedia 2907 questo convoglio può essere composto a più unità. Lunghezza del convoglio a due unità cm. 50.

NOVITA

2907 L. 5.200

Unità intermedia per automotrice 1992. Con questa unità folle si può comporre il convoglio 1992 a 3 o 4 unità. Lunghezza cm. 25.



CONSEGNA MARZO

2912 L. 5.200

Unità intermedia per gruppo diesel 1993. Una o più di queste vetture si possono inserire nel convoglio 1993 ottenendo risultati di indubbio effetto. Lunghezza cm. 25.



NOVITA

T 1531 L. 15.000
T 2283 L. 21.000
T 2293 L. 21.000

T 2284 L. 5.200
T 2294 L. 5.200

Modelli corrispondenti ai soprascritti 1332 - 1992 - 2907 - 2912 - 1993 ma predisposti per il funzionamento su «Sistema a tre rotule» (anche per binario con punti centrali di contatto). L'alimentazione deve avvenire tramite i nostri trasformatori raddrizzatori a corrente continua oppure mediante un trasformatore per «sistema a tre rotule» corrente alternata purché tra il medesimo e la linea venga inserito il dispositivo raddrizzatore T 5530.

T 5530 L. 3.900

Dispositivo raddrizzatore che rende possibile alimentare i modelli sopraccitati anche mediante un trasformatore per «sistema a tre rotule» corrente alternata.

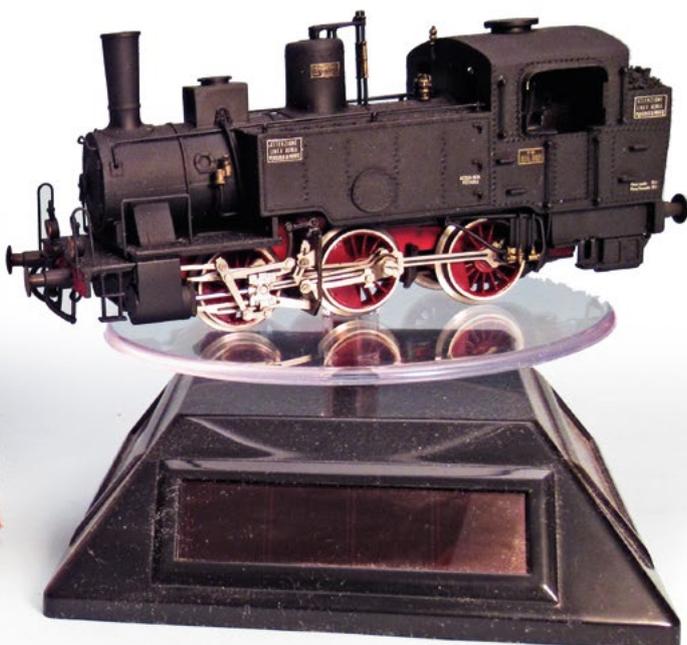
1993 L. 21.000

Gruppo automotore diesel tipo VE 08 delle D.B. composto da una unità motrice e da una folle. Accurata riproduzione del prototipo in servizio per collegamenti rapidi sulla rete delle D.B. Lunghezza cm. 50.

NOVITA

CONSEGNA DA STABILIRE





In alto: con questa immagine facciamo un... ritorno al futuro! Il futuro del 1959, s'intende. La locotender 835 Rivarossi è stata elaborata ricevendo gli aggiuntivi preparati dalla ditta tedesca Merker & Fischer, che ne predispose un apposito kit di montaggio. Tutto merito del compianto Enrico Milan, titolare della Modeltecnica di Rovigo, un negozio che era una miniera d'oro per tutti gli appassionati del treno e della ferrovia in miniatura.



Pagina opposta, in alto: se molti fermodellisti "maturi" sono particolarmente affezionati anche alle scatole dei modelli forse c'è un perché. Come l'estrema cura nella presentazione dei modelli più significativi del catalogo. Per Rivarossi probabilmente la confezione di maggior impatto estetico e di maggior successo prodotta fu quella del complesso TEE Breda. Sopra al coperchio della scatola, contenente il binato e un ovale di binari, è appoggiato il Catalogo del 1959 con la copertina che riproduce il bellissimo disegno di Amleto Dalla Costa, brillante grafico e consulente pubblicitario della Rivarossi.

A lato: sui tronchini dello scalo merci di Bellaria, l'infaticabile Cirilla (nomignolo con cui era affettuosamente chiamata la piccola 835) sta componendo l'Omnibus pomeridiano. Per ora, tre carri frigo Hgb e un carro F. Il bagagliaio Di verrà agganciato alla locomotiva titolare, probabilmente una vaporiera 940.





A sinistra il portale della galleria "Bellaria destra" è particolarmente complesso con i quattro muri d'ala. Il legno compensato (3 mm di spessore) è stato ricoperto con il cartoncino originale Faller, aggiungendo sul colmo dell'intero manufatto le lastre di coronamento realizzate con strisce di tiglio dipinte in grigio chiaro.

Nella pagina opposta il muro di contenimento del portale "Cecina sinistra" è composto da quattro sezioni con inclinazioni differenti, seguendo il corso della montagna prospiciente. Sempre ricoperto dal consueto cartoncino Faller, muro e portale sono sovrastati dal coronamento in sei tratti distinti.



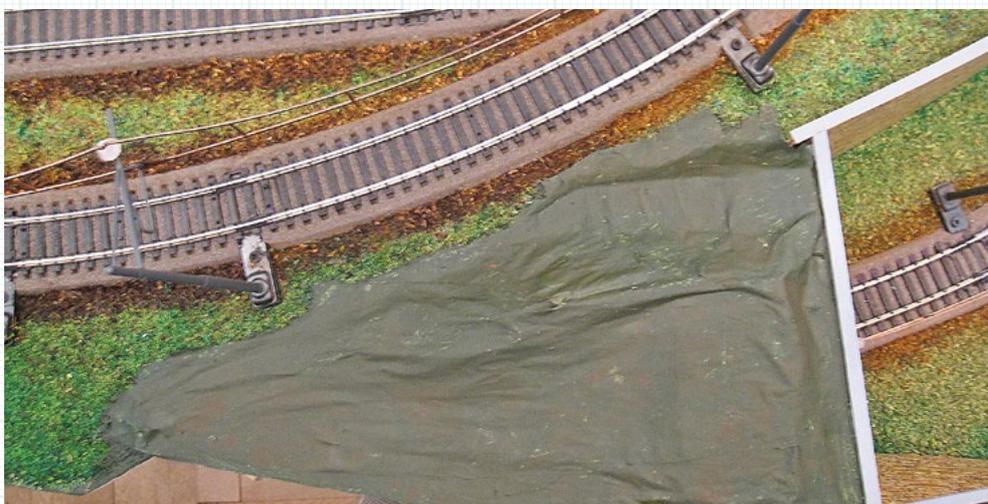
A lato: per una manovra pesante, sul piazzale di Cecina si è fatto ricorso a una locomotiva 940, qui ritratta mentre sposta sul fascio di smistamento una serie di pianali tipo Poz a carrelli carichi con semirimorchi della Ditta milanese Campari. Assieme ai semirimorchi, vi sono anche le motrici stradali FIAT 682 in colore rosso, a loro volta caricate su pianali a due assi.





1 Ecco la prima delle quattro fasi realizzative per la copertura dell'imbocco di galleria "Cecina sinistra". Dapprima un pezzo di compensato sottile viene fissato sui fianchi dello scavo e sull'ordinata interna. Si nota lo scanso preparato sul legno per ospitare la sommità del palo della linea aerea.

2 La seconda fase: incollato il legno, carta e colla vinilica s'incaricano di colmare gli spazi vuoti, sagomando le alture montagnose sul fianco dei tronchini di smistamento.



3 Asciutta la colla, con la tempera verde miscchiata al marrone viene dipinta la carta eliminando ogni traccia bianca e lucida dal terreno.

4 E infine tocca all'erbetta, imitata con la segatura tinta all'anilina, deposta sulla colla vinilica diluita.



La tradotta pomeridiana sta per partire da Cecina e la vaporiera 625 fa pressione prima d'affrontare la lunga rampa in salita all'interno della galleria. Il modello della 625, come gran parte delle vaporiere italiane Rivarossi Como, è rimasto in produzione molto a lungo, con numerosi aggiornamenti di dettaglio e addirittura con una nuova motorizzazione negli anni Ottanta, dopo oltre vent'anni di onorata carriera, rimanendo però sempre basato sugli stampi d'origine. Il modello qui illustrato è una delle prime produzioni, come si evince dal volantino della camera a fumo in metallo tornito, dalle maniglie dei fanali riportate e dalla coloritura in rosso vivo "fuori ordinanza" del carro.



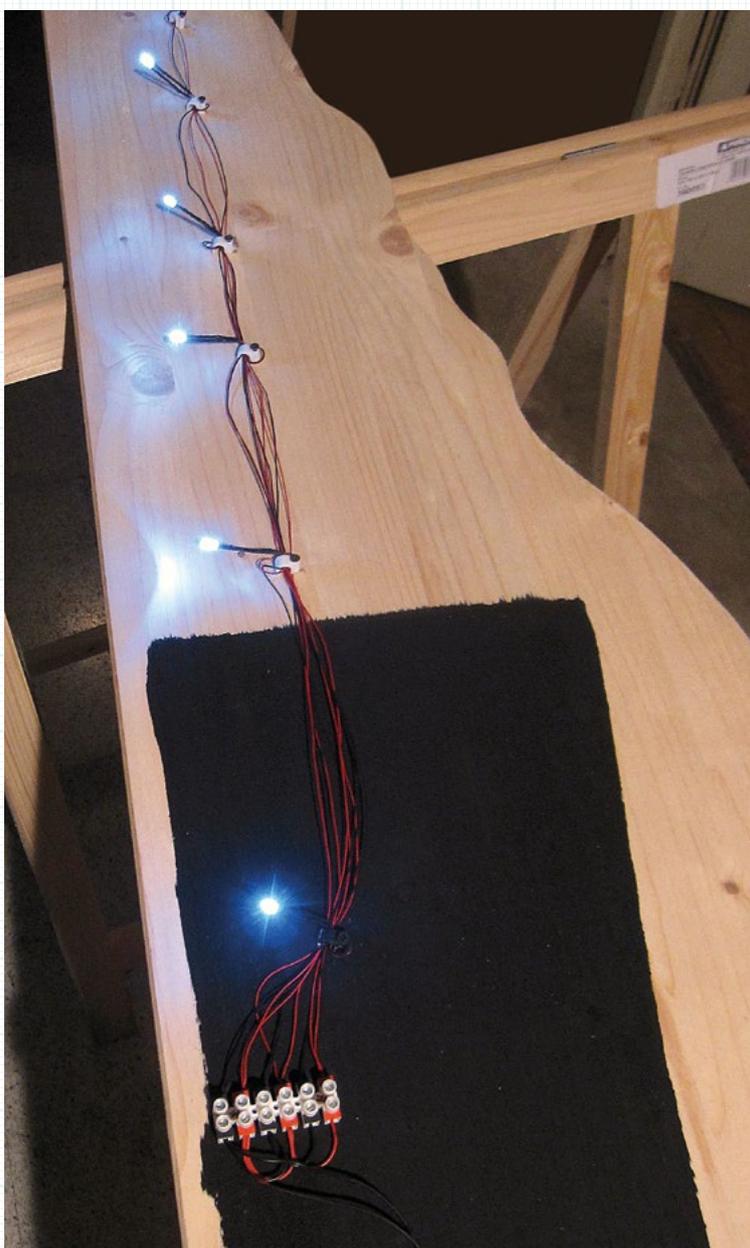




A lato: eccezionale presenza a Cecina di un Direttissimo con carrozze Az, Bz, bagagliaio Duz e vagone letti Tipo P. A causa dei lavori sulla linea aerea, il treno è stato affidato alla veloce e potente vaporeira 691, una delle stelle più brillanti della produzione Rivarossi, assieme alla S685 e alla 746 (un po' più giovane). Da notare che questi modelli non sono mai stati riproposti da Rivarossi in scala 1:87 esatta secondo le norme NEM (definite per lo scartamento H0 dopo che Rivarossi aveva già un discreto assortimento). Solo nel 2023 la Rivarossi-Hornby ha annunciato una 685 tutta nuova, in esatta scala 1:87. Per opportune scelte di mercato saranno riprodotte macchine di serie differenziate a quelle della Rivarossi "made in Como" che per riprodurre correttamente la S685 aveva puntato su locomotive ex 680 trasformate a vapore surriscaldato. E le altre? Se la 691 è stata riprodotta qualche anno fa da Os.kar, la 746 -a oggi- non è mai stata realizzata in 1:87 esatta su scala industriale.

In basso: è forse la foto del plastico originale del 1959? Sì? No? Eppure non solo le posizioni dei treni sono identiche, ma compare anche la retinatura fotografica tipica delle stampe negli anni Cinquanta... Si tratta invece di uno scatto del plastico attuale, utilizzando una vecchia fotocamera a pellicola, un'illuminazione appena sufficiente e uno scostamento... con l'accetta (da confrontare con la riproduzione a pagina 3!).





1 Il casello superiore ha ricevuto una base apposita già al tempo della costruzione del telaio, prevista a sbalzo nella zona dei tronchini di Bellaria. La base è stata forata al centro per consentire la discesa dei cavi elettrici d'alimentazione per le luci interne al piccolo edificio.

2 Anche la zona del casello superiore andava "ricoperta": dapprima alcuni tratti di compensato (qui già dipinti in verde) fanno da ponte tra la curva di transito e i tronchini di smistamento.

3 Sui "ponti" di compensato viene stesa la solita carta di quotidiani, poi ricoperta con la colla vinilica, a formare una robusta crosta dopo l'essiccazione.

4 La carta di giornale ha raggiunto anche la base del casello e il portale di galleria e la colla vinilica irrobustisce tutto l'insieme.

5 Al solito, il colore a tempera verde scuro prepara il fondo del terreno.

6 È arrivato il momento del casello, fissato sulla propria base in legno e collegato alla rete di illuminazione a corrente alternata.



Qui sopra: per assicurare un'efficace illuminazione dei binari e dei cablaggi sotto alla futura montagna, anche l'interno delle assi periferiche del plastico sono state munite di alcuni led alimentati a batteria e comandati da interruttore facilmente raggiungibile dall'operatore.



In basso: una terna di carri chiusi per il trasporto del vino con i portelloni aperti in modo diverso sulle due fiancate, a mostrare le due botti interne. Nella foto sono presentati assieme al n. 28 di HO Rivarossi dell'ottobre 1958: si tratta di uno dei tipi di carri più longevi dell'intera produzione, in quanto rimase in catalogo fino al 1986.





3 L'interno della galleria "Cecina destra" con l'ordinata di sostegno del tratto di canna, prima della chiusura superiore della zona montuosa con carta e colla.

4 L'irripetibile immagine inquadra i due binari in galleria, con il contatto aereo realizzato in filo di ferro zincato e, più in basso, uno dei pannelli di smistamento dei cavi elettrici per una facile ricerca di eventuali guasti.



1



4

1 Fissate le assi perimetrali del plastico, la zona visibile dall'imbocco della galleria è stata dipinta in nero opaco, così da nascondere l'interno della montagna e dare l'illusione di un vero scavo. I fanali illuminati delle locomotive Rivarossi in transito risaltano suggestivamente nel buio completo.

2 Anche dall'imbocco della galleria "Cecina sinistra" era possibile sbirciare all'interno della montagna: perciò anche in questa zona la parete posteriore è stata dipinta in nero.



In alto: l'imprudente fotografo ha appena il tempo di addossarsi al muraglione per non essere sfiorato dalla possente vaporiera 2-2-1 mentre prende velocità in uscita da Cecina con il suo treno passeggeri.

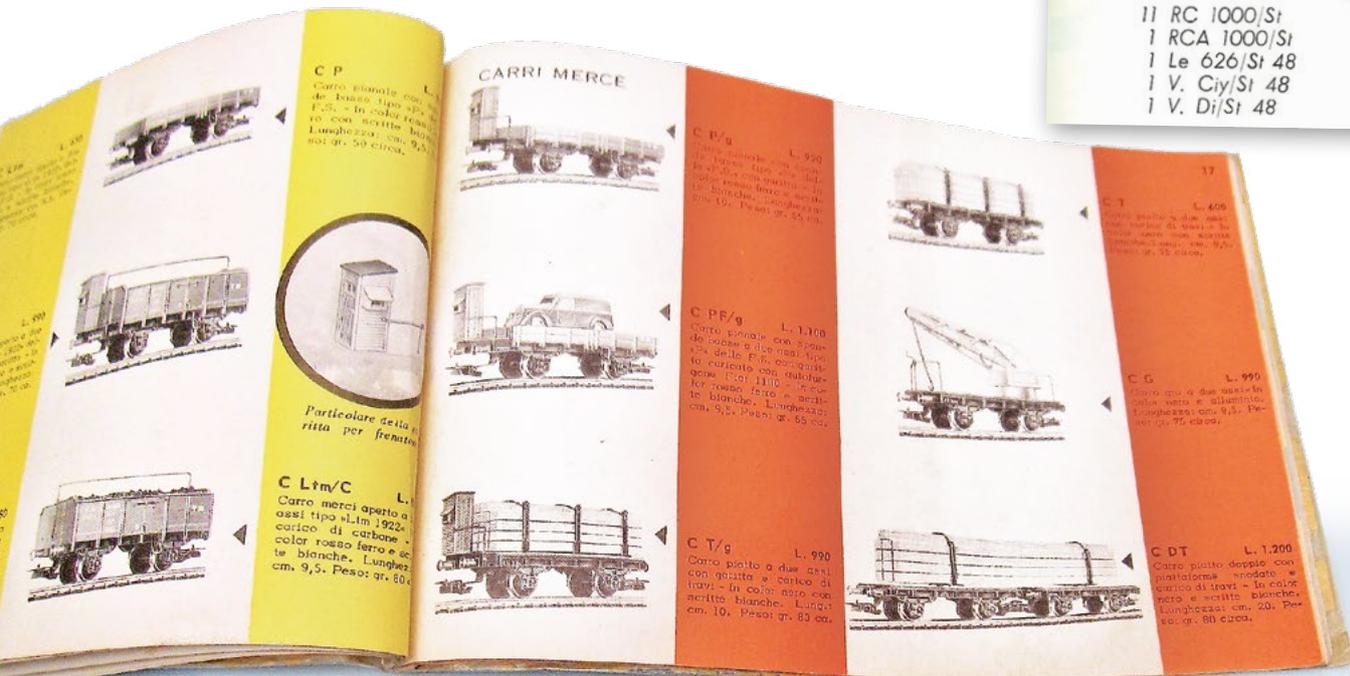
In basso: ecco la "regina" degli anni Cinquanta, ritratta sul Catalogo Rivarossi "Collezionisti" del 1959. Per chi si lamenta del caro prezzi di oggi invitiamo a dare una occhiata al listino prezzi. Visto? Riporta la non indifferente cifra di undicimila Lire, quando il salario medio d'un operaio difficilmente superava le trentamila lire al mese. E tutto questo per una locomotiva di fantasia!

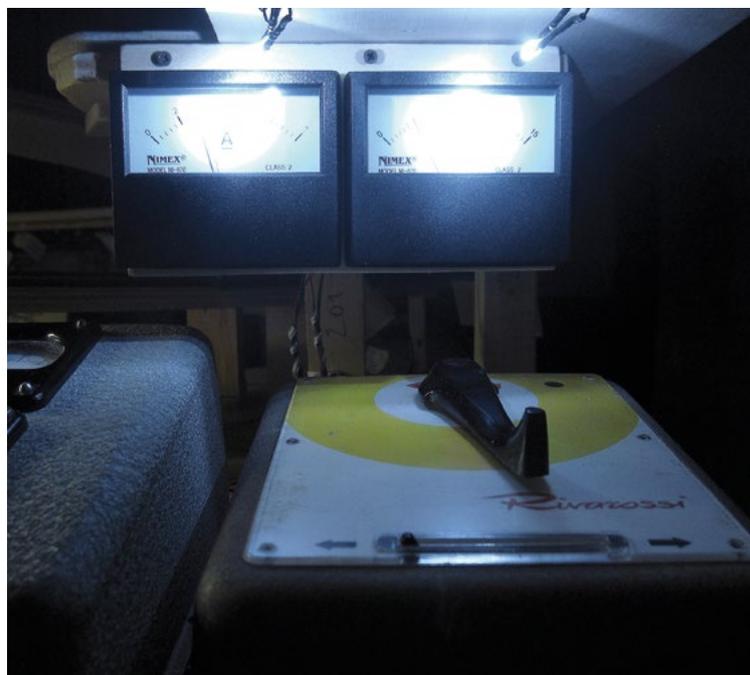
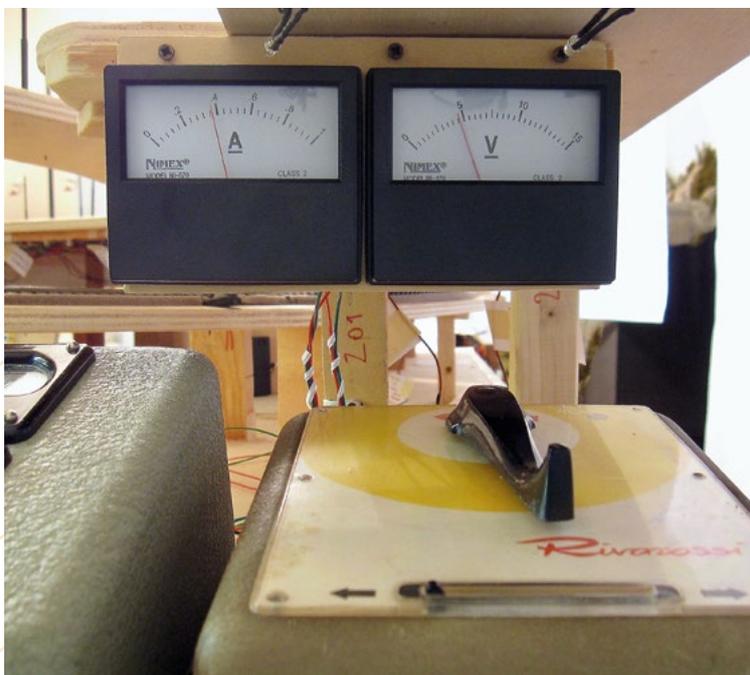




I. 626 D/St 48

11 RC 1000/St
 1 RCA 1000/St
 1 Le 626/St 48
 1 V. Cij/St 48
 1 V. Di/St 48





In alto: un solo VA Metro? Strumento introvabile? Si rimedia con prodotti moderni! Amperometro e voltmetro "appesi" sopra al trasformatore RT 2 che alimenta la linea aerea, mentre il VA Metro

originale controlla il funzionamento del binario. I soliti led bianchi illuminano i due quadranti nell'uso notturno.

Pagina precedente, in alto: sul secondo binario di Bellaria è in partenza un passeggeri trainato dall'anziana 626, uno dei modelli Rivarossi risalente al 1948 (modello dalla collezione Gianfranco Berto). In basso: due modelli tra i meno comuni e più ricercati nella produzione Rivarossi. La vistosa coppia di pianali con stanti snodati (bilico) per il trasporto di lunghe travi (C DT) e il carro con carico di travi e garitta per il frenatore (C T/g). Mentre il primo è rimasto disponibile dal 1949 fino al catalogo del 1960, il secondo ha avuto vita assai più breve: messo in vendita dall'aprile del 1952, già con il catalogo del 1959 non veniva più presentato, mentre il suo confratello senza garitta, assai più longevo, fa la sua ultima comparsa nel 1983. Nell'immagine, appaiono entrambi affiancati sulle pagine del catalogo 1958.

In basso: i tronchini alti della stazione di Bellaria sono una vera miniera di sorprese per gli appassionati del vapore. Si possono fotografare vecchie locomotive ormai a fine carriera oppure alcuni tender accantonati che hanno perso la loro macchina perché scaduta di revisione e demolita. Altre vaporiere invece sono tuttora in attività, come la 940 014, qui inquadrata in piena linea mentre è alla testa di una tradotta di carri F.



RITORNO AL PASSATO LE CURVE DI UN TEMPO

Archeologia ferroviaria sempre più di moda e di grande attualità. A qualche anno di distanza dal "moderno" plastico di Dubino. In molti viaggiatori del tempo tornano in un passato ancor più lontano. Destinazione 1959, quando i tecnici di Como presentarono una realizzazione diventata un capolavoro: il plastico delle curve. Nessuna "interpretazione", bensì una ricerca scrupolosa per un omaggio alla Rivarossi... usando prodotti originali!

MAURIZIO ALLEGRA, PIETRO SIDOSCHI
Foto P. SIDOSCHI e B. SABBATINI

Non potevano certo accennare al plastico di Dubino, realizzato nel 2016. Ricercatori nati, i due non hanno viaggiato di nuovo nel tempo, mettendo a segno un colpo ancor più audace: con il Fido Cronoscafo sono tornati nel 1959, per cercare informazioni sul plastico "Delle curve". In quell'anno, i tecnici Rivarossi scesero a costruire un complesso con ingombro davvero limitato, solo 160 x 160 cm, ma in grado di contenere e contenere nel "gioco del treno in casa" non soltanto le famiglie benestanti e fornite di appartamenti più grandi, ma anche gli appassionati con minori possibilità economiche e dotati di più limitati spazi abitativi da destinare al treno elettrico. In tal modo, realizzarono e mostrarono un plastico con molti binari di raddoppio e di smistamento in uno spazio limitato. La Rivarossi operava di più: i clienti alla realizzazione del circuito e al successivo acquisto di una macchina, quanto di rotabili da utilizzare sul tracciato, così da ottenere favorevoli ricadute sulle vendite e sulla produzione aziendale.



In alto: un modello ferreo nella produzione "Rivarossi" degli anni Cinquanta. L'architettura è fatta a NDR, e qui ritrae mentemore sul primo binario di Bellaria: il rotabile restato in catalogo fino al 1959, secondo la sua ultima comparsa sul "Catalogo Modelli" di quell'anno. In basso: un'immagine completa del plastico "Delle curve" di Bellaria, così come venne ritratto originario in un foglio pubblicato sul "manuale" "20 plastici Rivarossi" di Aldo Bianchi. Controllando l'immagine all'utente hanno notato l'assenza del bagagliaio "D" nel mezzo a sopra, ma non hanno osato "correggere" le maestranze d'allora riprodotto il treno con l'errore nella foto attuale.

IL FIDO CRONOSCAFO...



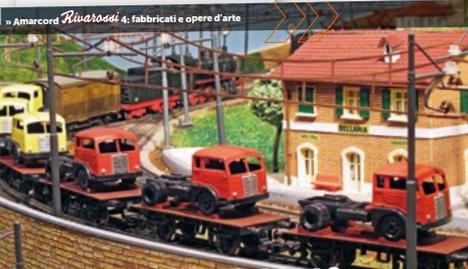
24 | Modellismo

TTM 91

» CHI, COME, DOVE, QUANDO E PERCHÉ!

Nella serie di articoli che abbiamo pubblicato su TTModellismo è stato affrontato un aspetto specifico del plastico delle curve per ciascuna delle sei puntate. Il tutto corredato da una dettagliata descrizione delle ricerche effettuate, dei dubbi sorti nell'osservazione delle immagini storiche e nelle discordanze tra quanto riportato nella descrizione del plastico sulle pubblica-

TTM 94



"PREISTORIA" IN HO FABBRICATI FERROVIARI

Prima che il "Sistema Rivarossi" comprendesse i macchinisti e gli edifici ferroviari complementari con il materiale d'armamento e relativa geometria, la casa di Como si appoggiava a produzioni artigianali oggi introvabili. O quasi.

MAURIZIO ALLEGRA, PIETRO SIDOSCHI
Foto P. SIDOSCHI e B. SABBATINI

I fabbricati ferroviari realizzati da Modelli e Rivarossi negli anni Cinquanta furono più volte migliorati, sia con le pressioni del Signor Alessandro Rossi, anche se i materiali di allora non consentivano le raffinatezze alle quali siamo abituati oggi. Dopo un periodo di abbandono analitico le stazioni si chiamavano "grandi", "medie", "piccole" o "di campagna", dal 1952 comparvero anche i nomi delle località rappresentate dai modellini: sarebbero fossero edifici di fantasia che non assomigliavano per nulla ai fabbricati veri. Come esempio, ad Albate esisteva - esiste tutt'oggi, anche se è posto nel Comune di Sienra - un Fabbricato Viaggiatori a due piani, ma il modellino presentato nel catalogo della Rivarossi fino al 1959, ma - già con il nome successivo - la Casa commissa presentò il proprio "sistema" coordinato di armamento, segnalazione ed ambientazione edilizia che rese architettonicamente la produzione in legno e cartoncino pressato. Di fronte alle nuove e superate realizzazioni i fabbricati primitivi sparirono dalla scena Modellismo e fin presto



In alto: coloratissimo treno Rivarossi fermato a Bellaria. La vettura n° 223 con il bagagliaio verde. Di fianco una novità di campagna a due assi cartacei con i motori Stradali FIAT 682. In basso: la casa matrona per modellisti Regio originale. Più a destra il modello Modelli del fabbricato viaggiatori di Albate. Risale al 1954 e rimase in catalogo fino al 1959: dettano l'architettura base (proprietà artigianali in proprio) sostituiti in seguito con i materiali di fabbrica. Anche realizzazioni in metallo del "Sistema Rivarossi".

44 | Modellismo 94

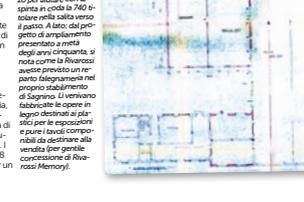


TELAI COME UNA VOLTA LA STRUTTURA DELLE CURVE

Tutti i tracciati compatti e atterrati sui se stessi partono dallo stesso embrione. E il plastico delle curve, di cui abbiamo visto la genesi nel numero precedente, oggi affrontiamo la costruzione, seguendo il progetto originale Rivarossi.

MAURIZIO ALLEGRA - PIETRO SIDOSCHI
Foto P. SIDOSCHI e B. SABBATINI

Per la costruzione dei plastici, la Rivarossi si era dotata nello stabilimento di Sagnino Monte Olimpino anche di un reparto di falegnameria, in grado di eseguire con cura tutti i lavori in legno previsti per ogni progetto. Il medesimo reparto eseguiva altresì la costruzione dei "telai componibili" per la vendita ai clienti che non fossero in grado di eseguire i propri lavori di falegnameria, rendendo quindi agevole la composizione dei piani d'ingaggio per la pista di armamento e paesaggio, senza occupare il tavolo da pranzo ed il bagno. I tavoli componibili del catalogo 1958 erano munite di gambe piegabili per un minore ingombro nello stivaggio.



In alto: a Bellaria stazione presso una locomotrice di reparto per stiva con la spinta in coda la 740-02olare nella sala verso il garage. A lato: del progetto di ampliamento presentato a metà degli anni cinquanta, si nota come la Rivarossi avesse previsto un reparto falegnameria nel proprio stabilimento di Sagnino. Un servizio che non fu mai realizzato. In basso: il tavolo componibile per le operazioni di montaggio e paesaggio, senza occupare il tavolo da pranzo ed il bagno. I tavoli componibili del catalogo 1958 erano munite di gambe piegabili per un minore ingombro nello stivaggio.

42 | Modellismo

TTM 92

zioni ufficiali dell'epoca e quanto verificato in pratica (ebbene sì, è stato svelato persino qualche artificio geometrico rispetto ai piani pubblicati). Una vera e propria ricerca storica di archeofermodellismo, tra aspetti che puramente piacevole ricordo (per esempio la facile reperibilità di un assortimento completo di accessori e fabbricati) e altri che ci fanno apprezzare i progressi fatti negli anni, come i rotabili dalla presa di corrente su tutte le ruote o l'estrema miniaturizzazione delle componenti che

permette raffinatezze allora impensabili. Semmai - rileggendo questa ricostruzione - fa riflettere la constatazione che si realizzassero molti più plastici operativi in quegli anni, quando la loro costruzione era oltremodo impegnativa - anche a livello economico - rispetto a quanti se ne facevano oggi, nell'era del DCC e dei binari realistici e raffinati. Incuriositi? I TTM citati sono tutti disponibili come arretrati presso la Duegi Editrice, e si possono acquistare anche on-line!

TTM 95



CERTE COSE CAMBIANO COME LA VEGETAZIONE...

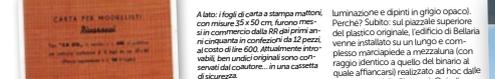
I modelli tecnici del paesaggio, alla fine, sono una semplice evoluzione di quelli dei "primordi". Ciò vale anche per le tecniche di posa della vegetazione: oggi non troppo dissimili da quelle di un tempo. Se rivoluzione c'è stata, questa è avvenuta nei materiali. E che rivoluzioni! Dalla semplice segatura colorata e agli alberi in plastica a prodotti super-rafinati per raggiungere un realismo che al tempo del plastico delle curve originale era irraggiungibile.

MAURIZIO ALLEGRA, PIETRO SIDOSCHI
Foto P. SIDOSCHI e B. SABBATINI

Il plastico "Delle curve" presenta un panorama decisamente montano dove boschi e prati la fanno da padrone: i rievoli montani iniziano già alle spalle della stazione di Bellaria, ma nei suoi pressi si vedeva soltanto due strade escono dallo scenario, forse dirette ai vicini centri abitati. Per realizzare questo tipo di paesaggio, i due contorni si sono atterrati al metallo costruttivo utilizzato dai tecnici Rivarossi del 1959. La segatura colorata, ad affinare l'effetto, è stata disposta dapprima nelle



46 | Modellismo



Al lato: i fogli di carta a stampa mattoni con misure 35 x 50 cm. furono messi a punto dalla RIVAROSSA negli anni Cinquanta in cartoleria di 12 pezzi al centesimo di lire 600. Attualmente introvabili, ben undici originali sono conservati dal collezionista, in una custodia di sicurezza.

piano terra e le finestre del secondo piano. Ottenuto un buon risultato con la facciata lato ferrovia, replicò anche la parete posteriore su un compensato del medesimo spessore, ed infine anche i fianchi del fabbricato (mm 18 x mm 75 d'altezza al colmo dei tetti), muniti di due sole aperture ciascuno. Maurizio era da tempo in possesso, conservando in una custodia di sicurezza del foglio di carta stampato con i mattoni in vista, prodotto dalla Rivarossi negli anni Cinquanta con la referenza SAN 476 e venduto a lire 500 in confezione da 12 fogli (attualmente introvabili). Estratto un foglio e riposti gli altri nel loro riquadro insieme al foglio di Manegione, lo ritaglio con le stesse dimensioni ed aperture delle pareti, incollandolo su questi ultimi con colla vinilica. Fissò le porte e le finestre realizzate in posizione, e con le persiane in verde scuro) negli spazi vuoti e un insieme tutti i mattoni aggiungendo una striscia di nastro adesivo bianco quale marcapiano sotto alle finestre superiori. Si usò come base fissa la decalcomania con la scritta "Bellaria" in stampello, preparato appositamente da un caro amico modellista univertuale alle altre "Capo Sta.", "Carabinieri" ed "Entefer". Prodotto il telaio a due file, una lettera originale in colore rosso scuro, risultò sempre di Rivarossi - il congegno, realizzato



La lamina vagliatura 740 consentiva di procedere a lento affilatura con il trapano in avanti alla testa di ogni lunga botola di carri curva tipo F.

luminazione e dipinti in grigio opaco). Perché? Subito, sul piazzale superiore del plastico originale, l'edificio di Bellaria venne installato su un luogo e in un piano identico a quello del binario al quale affacciarsi realizzato ad hoc, dalle maestranze della Rivarossi. Quanto nessuna base rettangolare per l'edificio, ma solo uno spazio dedicato sull'intera banchina in curva. Mica facile poiché tutto il piazzale superiore del plastico non è in piano, ma è costante discesa verso la destra dell'osservatore. Intero complesso del marciapiede deve compensare tale dislivello con una realizzazione in intercapedine molto accurata, tale da far risultare perfettamente orizzontale il fabbricato di Bellaria, aggiungendo alla banchina altresì tre larghi gradini sul retro e due sul lato destro. Finito? Macché! E i pali della linea aerea? Dalle foto originali, si nota chiaramente che dai pali - con braccio esterno - sono fissati all'interno della

collaborazione della Casa Madre con la Mod. It., una ditta artigiana, anch'essa di Como, che forniva fabbricati in scala piuttosto greca, in legno e cartoncino pressato, ma d'aspetto accettabile per l'epoca. Questi



Questo il Divieto con la 625 su una diramazione immaginaria, in stazione a Cecina la 424 si è posta in testa al treno, per proseguire verso Bellaria con una doppia trazione mista. Gli edifici di piazzale hanno effettuato rapidamente le operazioni d'ingaggio, un temporale e ormai prossimo.

44 | Modellismo 94

46 | Modellismo



In alto e a lato: prime prove di "binari componibili". Nel catalogo del 1957 comparivano "tavoli componibili", un'ingegnosa realizzazione della Rivarossi per rendere più agevole la posa dei binari e del passaggio su un piano d'appoggio adatto a qualunque tipo di materiale, senza occupare tavoli e tappeti di casa. Dotati di gambe regolabili, era possibile collegarli tra loro tramite lunghe lungherie dotate di innesti. Il loro costo medio era davvero alto: 17500 lire per il tavolo-base di forma quadrata con un metro di lato, quasi un metro con quello a rettangolo (1221 e 221 e quattro carozze Cy), mentre il piano superiore era in robusto e leggero Novalpan. Mediante innesti a coda di rondine, era possibile collegare i tavoli tra loro e con apposite profilunghe, componendo facilmente le varie svariate forme, sia per impianti provvisori che per plastici fissi. Ne fu coniato anche un efficace slogan: "Adattiamo il tavolo al tracciato, non il tracciato al tavolo!". Era quindi una buona idea, ma ebbe vita breve, in quanto piuttosto costosa (un solo tavolo costava 17500 lire, poco meno di un intero convoglio dal catalogo 1957 con la 221 e quattro carozze Cy), i plastici cominciarono soltanto sul catalogo generale del 1957

In basso: rimessa di Cecina, due locomotive e un autotreno pronto a prendere in carico la E 646 protetto da un grande arco di Dretto di mezzogiorno. Sullo sfondo il cartello di un meteo con carti fior.

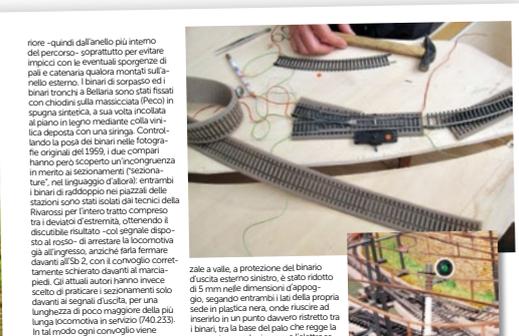


Una vista aerea su entrambi i piazzali ferroviari a Cecina e in corso una pesante manovra di pianelli a carrelli tipo Poz caricati con semitreno "Supercompartimento" e pianelli a due assi con le motorie stradali RAT 662, mentre sul primo binario di Bellaria stacca l'Acceleratore del ferro portomeggione trainato dal vaporetto 625

BINARI COME UNA VOLTA LA POSA DELL'ARMAMENTO

Il punto di svolta tra l'immaginazione e i primi treni che marciarono sui binari fu il momento di realizzare "Delle curve", un verniero abbandonato ai tavoli componibili, pur attenendosi ad un metodo costruttivo molto simile. Il plastico "Delle curve" ha un'orografia a ferro di cavallo che quasi abbraccia l'osservatore, in primo piano, la stazione a valle e la rimessa locomotive sono poste alla quota più bassa poi, sopra al grande muraglione di contenimento, l'occhio scorge la stazione superiore, mentre la montagna sovrasta tutte le linee ferroviarie, con abeti, prati e rocce. Fino a ben oltre il punto più elevato, domina l'intero paesaggio. L'imponente sviluppo verticale del progetto, dotato di tre pareti alte più di 400 mm, avrebbe costretto i tecnici a chinarsi e sgonfiarsi costantemente all'interno della struttura, rendendo scomoda e difficile la posa dei binari e l'installazione della linea aerea. Per prima venne quindi realizzata una base di appoggio in legno lamellare, tutta in piano, con furchi bassi (ciascuno da 80 mm) a filo superiore, rinforzata inferiormente con tavole e muratura di alcune aperture sul fondo. Soltanto dopo aver posato tutto il tracciato

47 **TTModellismo** 93



ore - quindi dall'anello più interno del percorso - soprattutto per evitare impacci con le eventuali sporgenze di pali e catenaria, qualora montati sull'anello esterno. I binari di sorpasso ed i binari tronchi a Bellaria sono stati fissati con chiodi sulla massicciata (Poco in spongia sintetica, a sua volta incollata al piano in legno mediante colla vinilica disposta con una siringa. Controllando la posa dei binari nelle fotografie originali del 1957, i due compagni hanno però scoperto un'incongruenza in merito ai sezionamenti "facciatucci", nel linguaggio dialettale, entrambi i binari di raddoppio nei piazzali delle stazioni sono stati isolati dal complesso tra i deviatori all'estremità, ottenendo il discarico risultato - così originale disposto al rosso - di arrestare la locomotiva già all'ingresso, anziché farla fermare davanti al 221. Con l'incognito, correttamente schierato davanti al marciapiede. Gli attuali autori hanno invece dovuto praticare i sezionamenti solo davanti ai segnali d'uscita, per una lunghezza di poco maggiore della più lunga locomotiva in servizio (140.233). In tal modo ogni convoglio viene fermato al posto giusto, senza costringere il manovratore - posto dietro l'alta parete posteriore e con scarsa possibilità di vista sui binari - a lunghe peregrinazioni per controllare d'aver liberato il tracciato al convoglio incrociante. A proposito dei segnali, 130.2 del piazzale

In alto: la posa dei binari sul plastico ha avuto inizio con l'installazione del primo deviatore sul piazzale della stazione superiore, fissato con chiodi. Sotto: allo scambio e già inserita la massicciata in spongia mentre i collegamenti elettrici per l'alimentazione di ciascuna rotaia devono ancora essere installati

Al centro: con gli spazi davvero ridotti, per inserire tra i binari i gegnetti di protezione sinistra al mercato proprio nell'agosto del 1959 (C. Brini), quindi le botti di colore grigio (C. MBE), con e senza la garitta. Anche la simpatica locomotiva a ruote, alle 853, 121 è utilizzata - come avveniva nella realtà all'inizio della sua carriera - nel servizio passeggeri, in questo particolare caso in testa ad un originale convoglio composto da carrozze "boschi" Cy (semplificate a due assi anziché a tre) e dal suo bagagliaio DL. La potente locomotiva 940 è spesso impegnata nelle manovre pesanti sui binari di Cecina.

TTModellismo 93 43

TTM 93

ACQUISTA ON LINE

PROVA IL NUOVO ABBONAMENTO **PREMIUM365**:
TUTTO TRENO + TTMODELISMO + TUTTO TRENO & STORIA

WWW.DUEGEDITRCESTORE.IT

TTM 96



zone in piano dei piazzali ferroviari - già prevalentemente dipinte con le temperie verde e marrone - riportando qualche difficoltà causata dalla presenza della linea aerea e dei pali a sostegno. Per evitare quindi di depositare la vegetazione anche tra le rotaie, la segaturia colorata è stata fatta scivolare dal cucchiaino sul velo di colla vinilica con l'aiuto d'un pennello sottile, quindi l'incollaggio è stato rinforzato facendo gocciolare sul tappeto erboso la consueta miscela acquosa con una goccia di un liquido antisciumo. Il risultato è stato robusto, evitando così la caduta di accidentalità grossa di colla sui binari. I materiali per intarsiare (betta e vegetazione) sono i medesimi già utilizzati nel 1957-59, poi infatti cominciarono ad essere commercializzati dalla Falser

1 **Paronissima completa della rete metallica stesa su tutta la zona montuosa del paesaggio e di alcuni modelli di paesaggio in scala di risulta, se ne negano alcuni dietro alla presenza di edifici appesi al centro del bordo superiore delle pareti perimetrali**
2 **Lungo i bordi interni delle pareti si è posato un nastro di legno su quale si innesta a file una lamina di legno, in modo da formare un guscio di protezione in costante tendenza a dilatarsi**
3 **Lucida sinistra del piazzale di Cecina, dove la zona della palata è stata lunga e definitiva per la presenza della pallinazione per il caricamento del quarto e quinto sulla sua fondazione e del vicino portale di gallina**
4 **I plastici utilizzati nella scala sono 30x 60 per i prati e terreni, segaturia tinta all'anilina e a malmezzata. Nell'immagine si intravedono i sacchetti di colla bianca. I numeri di codice sono: 130.2 (130.2) e 130.2 (130.2)**
5 **La deposizione della pignatura colorata ha avuto inizio dalle zone interne ai piazzali e si è estesa verso l'esterno, nella foto (a) è creata una parete attorno al fabbricato viaggiatori (sopra) fino ai muri di cinta delle porte e dei giardini**
6 **Le sottili strisce di vegetazione posate nell'incavo sul tappeto dei binari e dei deviatori, sono state stese con i pennelli di protezione e i pali di sostegno della catenaria hanno cominciato a essere montati e riverniti per il riciclaggio**

TTModellismo 47



RIVAROSSI RACCONTA LA STORIA IN 16,5 MILLIMETRI

Concludiamo questo viaggio nel passato con la puntata dedicata ai rotabili storici. Le ricerche archeologiche e fotografiche non sono finite, ci sono diversi aspetti poco chiari che nascondono piccoli misteri di un'epoca in cui i modelli ferroviari venivano "progettati" a lungo, e tra l'idea e la messa in commercio passava tanto tempo.

Maurizio Allegra, Piero Stedoch e Alberto P. Stedoch e B. Sabatini

Selezionare i convogli per il funzionamento "Delle curve" fu la parte più divertente, e il due a mezzo di maggio, suddividendo il compito tra treni passeggeri e merci - curve anche nei piazzali di stazione il costume a scegliere le "Controparte" Bz a carrelli a due assi Cy, unite al bagagliaio DL, tutto al traino del locomotore elettrico E 424.079. Il più colorata produzione Rivarossi. Un secondo locomotore, l'E 446.019, venne posato sui binari della stazione inferiore anziché in rimessa, nell'atto di uscire per prendere servizio. Sebbene la linea ferroviaria sia tutta elettrificata, non è stato dimenticato il servizio passeggeri a trazione Diesel, con l'aiuto dell'automotrice AN 1/R, prodotta dalla Rivarossi nella serie "per Colleoni" proprio in quel lontano 1959, in grado di eseguire il suo compito anche sul tracciato in salita, occupando il minor spazio possibile nei binari di raddoppio. Per la stazione merci si costruì un plastico uno dei convogli più adatti all'ambiente montano: un vaporetto 625.164, assieme al postale DL, traina una serie di pianelli (CT) in coda (l'intravalle: carni con carti GT) a luccio di produzione già con il catalogo 1959), mentre l'altrettanto raro carico doppio C OT - anch'esso con TBM, ma più lunghe - è in posizione di scanco assieme al pianello con la gru (CL), manovrato da una BS1 sui tronchi della stazione superiore. Altri tipi di convogli rivarossi si muovono tra Cecina e Bellaria al traino del vaporetto

6 **La notte del 1958 la Littorina AN 1/R viene proposta alla Rivarossi nella serie speciale "per Colleoni", immaginata in un'occasione di salgo assieme ad altre vecchie glorie. Il listino dei prezzi nel catalogo del 1958 è di lire 200.000, appena al di sotto della E 626 e della vaporetto 221.**

76 **TTModellismo**



940 (140.233) e i coloratissimi carri carichi di pasta Shell (C. Bi) in giallo limone, poi i carri Mobil, in rosso cammello, messi sul mercato proprio nell'agosto del 1959 (C. Brini), quindi le botti di colore grigio (C. MBE), con e senza la garitta. Anche la simpatica locomotiva a ruote, alle 853, 121 è utilizzata - come avveniva nella realtà all'inizio della sua carriera - nel servizio passeggeri, in questo particolare caso in testa ad un originale convoglio composto da carrozze "boschi" Cy (semplificate a due assi anziché a tre) e dal suo bagagliaio DL. La potente locomotiva 940 è spesso impegnata nelle manovre pesanti sui binari di Cecina.

In alto: il preciso legame tra i modelli di pasta Shell (C. Bi) in giallo limone, poi i carri Mobil, in rosso cammello, messi sul mercato proprio nell'agosto del 1959 (C. Brini), quindi le botti di colore grigio (C. MBE), con e senza la garitta. Anche la simpatica locomotiva a ruote, alle 853, 121 è utilizzata - come avveniva nella realtà all'inizio della sua carriera - nel servizio passeggeri, in questo particolare caso in testa ad un originale convoglio composto da carrozze "boschi" Cy (semplificate a due assi anziché a tre) e dal suo bagagliaio DL. La potente locomotiva 940 è spesso impegnata nelle manovre pesanti sui binari di Cecina.

In alto: coloratissimi treni "Rivarossi" marcia in treno a bell'ora. Si tratta di un treno composto da sei carri, il sistema della carteggiatura (C. Bi), quattro a due assi in coda, un pianello Poz a carrelli con la catenaria e il suo bagagliaio DL, un piano in legno giallo cammello. In alto: due modelli di treno non comuni nella produzione Rivarossi: i pianelli per il trasporto di Lungherie (C. OT) e il carico con carti di pasta (C. Bi). Mentre il primo è rimasto disponibile dal 1949 al 1960, il secondo ha avuto vita assai più breve: è stato lanciato ad aprile 1952, in sostituzione del catalogo del 1952, e non è mai stato commercializzato, mentre il suo sostituto - la garitta rossa - fu il 1953.

TTModellismo 77



**VUOI SAPERNE DI PIÙ
SU TRENI E FERROVIE?**

**VUOI SAPERNE DI PIÙ
SUI TRENI STORICI E TURISTICI
CHE TI FANNO SCOPRIRE UN'ITALIA
DIVERSA E MERAVIGLIOSA?**

**VUOI SAPERNE DI PIÙ
SUL MODELLISMO FERROVIARIO?**

DA OLTRE 35 ANNI

DUEGI EDITRICE

È IL PUNTO DI RIFERIMENTO

DEGLI APPASSIONATI DI TRENI E FERROVIE



* Promo valida fino a esaurimento scorte, sul acquisto di un abbonamento annuale con spedizione in Italia. Per ricevere, rinviare il coupon "Kumiland" nel campo "Diposto sconto" in fase di checkout. Viene spedito un DVD della produzione Duegi Editrice.

**VISITA IL NOSTRO SITO E FAI ACQUISTI ONLINE CON UN SEMPLICE CLICK!
WWW.DUEGIEDITRICESTORE.IT**

Duegi Editrice Srl ■ via Stazione, 10 - 35031 Abano Terme (PD)
tel. 049 711 363 ■ fax 049 8626077 ■ e-mail duegi@duegieditrice.it