

# *Bollettino* **FIMF** *60 anni*

Periodico bimestrale di informazione e tecnica a cura della  
Federazione Italiana Modellisti Ferroviari e Amici della Ferrovia

Numero 311

Anno LII - Maggio 2013 (III bimestre)

Poste Italiane S.p.A. - NO/Torino (3/2013)

Spedizione in abbonamento postale - 70%



**LE SEGUENTI DITTE, AFFILIATE ALLA F.I.M.F.  
SONO SPECIALIZZATE IN ARTICOLI  
PER MODELLISMO FERROVIARIO**

**ROMA**

HAPPY MODEL S.r.l. - Via S. Agnese 2/A - 00198 Roma

tel. 338 4365845 - info@cimf.it - www.cimf.it



**PERIODICI ITALIANI CONVENZIONATI CON LA FIMF  
CHE TRATTANO DI MODELLISMO FERROVIARIO E DI FERROVIE**

**MONDO FERROVIARIO** - Ferrovie, tranvie, storia e politica dei trasporti, turismo e modellismo ferroviario (11 numeri ordinari e speciali a colori). Un numero ordinario Euro 7,50.

Abbonamenti: ITALIA - 11 numeri Euro 57,00 - 22 numeri Euro 106,00

ESTERO - 11 numeri Euro 115,00

Pagamento: c/c postale n. 12736252 intestato a EDITORIALE DEL GARDA, oppure bonifico bancario: UNICREDIT BANCA SPA – cod. IBAN IT32N020085446000000745572 intestato EDITORIALE DEL GARDA via don Mazza 5-7 – 25015 Desenzano del Garda (BS);

tel. 0309110640 - fax 0309110624 – www.mondoferroviario.it – info@mondoferroviario.it

Per i soci FIMF l'abbonamento annuale alla rivista MONDO FERROVIARIO costa Euro 50,00, e sulle pubblicazioni dell'Editoriale del Garda è previsto uno sconto del 15%.

**Modello Speciale FIMF 2013**

In occasione e per celebrare i 60 anni della Federazione, grazie ad accordi con LineaModel, è disponibile per i soci FIMF il carro generatore nDVrec, prodotto progettato, stampato,



verniciato e tampografato completamente in Italia, al prezzo di Euro 60,00 cadauno.

La consegna è prevista per Novegno di settembre, in confezione personalizzata con etichetta riportante la dicitura "60°

Anniversario FIMF". Per la prenotazione scrivere a Claudio Dell'Amico - Casella Postale 130 - 54033 Carrara (MS) (e-mail: claudiodelamico1@alice.it)

Affrettatevi, perché la disponibilità è limitata e chi tardi arriva ... resta a bocca asciutta!

**Indirizzi e-mail dei Soci Fimf**

La posta elettronica è uno strumento comodo e veloce per comunicare ed è ormai universalmente diffuso: ma se i Soci non comunicano il proprio indirizzo alla segreteria, la Fimf non è in grado di raggiungerli con tale mezzo.

Da queste righe invitiamo dunque tutti i Soci ad inviare una e-mail alla Segreteria Fimf [fimfsegreteria@alice.it](mailto:fimfsegreteria@alice.it) specificando:

- nome, cognome e n° di tessera (a volte l'indirizzo e-mail è un acronimo irricognoscibile)
- se danno l'autorizzazione ad essere inseriti nella mailing-list dei comunicati Fimf
- se danno l'autorizzazione alla divulgazione, sempre nel rispetto della privacy

**Il "Bollettino FIMF" non è in vendita, ma viene spedito in omaggio  
esclusivamente ai soci della Federazione  
(Chiuso in stampa il 7 maggio 2013 - tiratura 1000 copie)**

# Bollettino FIMF

Publicazione bimestrale di informazione edita a cura della  
Federazione Italiana Modellisti Ferroviari e Amici della Ferrovia  
(sede amministrativa: via del Corvenale, 25 - 54033 Carrara MS)

## Direttore responsabile

Orazio Cipriani

## Redazione

Ing. Alceo Manino - Via I. Petitti 35  
10126 Torino, Tel. 011 673984  
e-mail: a.manino@automataspa.it

## Comitato di redazione

Alceo Manino - Paolo Beverini  
Giorgio Di Modica - Marco Icardi  
Pietro Merlo - Antonio Rampini

## Impaginazione e spedizione

Ing. Alceo Manino

## Stampa

Arti Grafiche San Rocco  
Via Carlo Del Prete, 13  
10095 Grugliasco (TO)

Pubblicazione registrata presso il  
Tribunale di Firenze con decreto  
n. 1473 del 16-5-1962.

Il Bollettino FIMF in Internet:

[www.interrail.it/fimf\\_new](http://www.interrail.it/fimf_new)

e-mail: [fimf@publinet.it](mailto:fimf@publinet.it)

Le opinioni espresse in articoli firmati  
o siglati impegnano esclusivamente i  
rispettivi autori, mentre la direzione  
non ne risponde.

Manoscritti e fotografie, anche se  
non pubblicati, non si restituiscono.  
La collaborazione è aperta a tutti i  
soci e vivamente auspicata: essa si  
intende gratuita.

Inviare alla redazione gli elaborati  
proposti per la pubblicazione. (Per il  
n° 312: entro il 14 giugno 2013).

Tariffe per pubblicità sul Bollettino:

- Pagina completa a colori, seconda  
o terza di copertina:  
euro 300,00 per 3 numeri,  
euro 500,00 per 6 numeri
- Mezza pagina a colori, seconda  
o terza di copertina:  
euro 150,00 per 3 numeri,  
euro 250,00 per 6 numeri

Condizioni speciali per le ditte iscritte  
alla FIMF

affiliata a



([www.morop.eu](http://www.morop.eu))



([www.associazionedsc.it](http://www.associazionedsc.it))

## Presidente

Ing. Piero Muscolino - Via Novara, 41  
00198 Roma - Email: [pieromuscolino@tiscali.it](mailto:pieromuscolino@tiscali.it)  
Telefono 06 8541746 - cell. 338 6347448

## Segreteria e Tesoreria

Cav. Alberto Parigi - Via Brigade Partigiane, 41  
54031 Avenza (MS) - [fimfsegreteria@alice.it](mailto:fimfsegreteria@alice.it)  
Casella postale 90 - Telefono 0585 846513.

## Biblioteca ed Arretrati (vedere a pag. 2)

Rag. Claudio Dell'Amico - Casella postale 130  
54033 Carrara - [claudiodelamico1@alice.it](mailto:claudiodelamico1@alice.it)

Anno LII - Maggio 2013 - N. 311

## Sommario

Biblioteca FIMF	pag. 2
Editoriale	pag. 3
Federazione DSC	pag. 4
I graffiti sui treni	pag. 6
La Scozia vista dai soci Fimf	pag. 8
Trasmissione a molla	pag. 14
Umbauwagen in servizio Italia-Germania?	pag. 15
Carro Va - Mensa e Dormitorio	pag. 18
Errata Corrige	pag. 19
Elaboriamo la Gr. 691 (Premio Ogliari)	pag. 20
La FIMF a Tropea 2013	pag. 27
La FIMF a Verona 2013	pag. 30
VI giornata delle Ferrovie Dimenticate	pag. 32
Lettere alla Redazione	pag. 34
Annulli e francobolli italiani 2012	pag. 36
Programma Morop 2013 a Berlino	pag. 38
Scheda Iscrizione Premio Ogliari 2013	pag. 39
Quote FIMF	pag. 40

## In copertina

Il ponte sul Firth of Forth in Scozia (cfr. pag. 8)  
(foto A. Manino, agosto 1972)

## In IV di copertina

Metro U1 sul ponte Oberbaum sulla Spree a Berlino, sede  
del prossimo Congresso Morop (cfr. pag. 38)  
(foto A. Manino, settembre 2010)

# BIBLIOTECA FIMF

## a disposizione dei soci

Fascicolo norme NEM: edizione italiana 2009, composta da 160 fogli formato A4 uniti con apposito rilegatore. Prezzo (spedizione e IVA 20% incluse): E 16,00. Fascicolo disponibile anche per chi non è socio della FIMF al prezzo di E 20,00.

La stessa edizione in formato pdf su CD, prezzo (spedizione e IVA 20% incluse): E 12,00 per i soci FIMF, E 15,00 per i non soci.

Fascicolo norme italiane FIMF per diorami modulari in scala H0: raccolta delle norme italiane per plastici modulari, composta di 28 fogli formato A4 uniti con rilegatore. Prezzo (spedizione e IVA 20% incluse) E 6,00. Fascicolo disponibile anche per chi non è socio della FIMF al prezzo di E 7,50.

Fascicolo norme italiane FIMF- ASN per diorami modulari in scala N: raccolta delle norme italiane per plastici modulari, composta di 25 fogli formato A4 uniti con rilegatore. Prezzo (spedizione e IVA 20% incluse) E 6,00. Fascicolo disponibile anche per chi non è socio della FIMF al prezzo di E 7,50.

«Elementi di elettrotecnica» a cura di G. R. - Fascicolo di 37 pagine formato A4 unite con rilegatore «ad uso dei cultori di fermodellismo». Prezzo (spedizione e IVA 20% incluse) E 10,00. Fascicolo disponibile anche per chi non è socio della FIMF al prezzo di E 12,50).

«La trazione elettrica trifase» di Antonio Sartori-Borotto - Raccolta riveduta e armonizzata di tutti gli articoli pubblicati in 20 puntate sul «Bollettino FIMF» in numeri in gran parte esauriti. Fascicolo di 127 pagine formato A4 con rilegatura a spirale per comodità di consultazione, 81 fotografie in b/n, 18 disegni al tratto, 21 tavole di mezzi motori. Prezzo (spedizione e IVA 20% incluse) E 20,00. Il fascicolo è disponibile anche per chi non è socio della FIMF al prezzo di E 25,00 (IVA e spese di spedizione incluse).

NB. Poiché i prezzi delle pubblicazioni succitate comprendono per ciascuna le spese di spedizione come «piego di libri», in caso di ordinazione contemporanea di due o più pubblicazioni l'interessato potrà dedurre dall'importo totale E 1,28 per ogni pubblicazione oltre la prima: Così per un ordine contemporaneo di tre pubblicazioni potrà dedurre dal totale E 2,56, di quattro pubblicazioni E 3,84, per l'ordine contemporaneo delle cinque pubblicazioni potrà dedurre dal totale E 5,12. Da queste riduzioni resta escluso il CD, che viaggia separatamente.

Indici del Bollettino FIMF (tre fascicoli, rispettivamente dal n. 101 al n. 150, dal n. 151 al n. 200, dal n. 201 al n. 250): vengono spediti a chi li richiede unendo tre francobolli da E 0,60.

Fotocopiatura di articoli comparsi su numeri esauriti del Bollettino FIMF, al prezzo di E 0,30 per ogni pagina (in francobolli da E 0,60), con un minimo di E 1,80.

I Bollettini arretrati vengono ceduti ai soci regolarmente iscritti a E 1,20 la copia. Sono disponibili i numeri: 104, 118, dal 120 al 129, 132, 133, 134, dal 136 al 183, dal 185 al 212, dal 214 al 273, dal 275 al 296. Annate complete: 1985 (dal 141 al 146), 1986 (147÷152), 1987 (153÷158), 1988 (159÷164), 1989 (165÷170), 1990 (171÷176): E 6,50 ciascuna. Due annate in blocco E 12,00, ulteriori annate E 5,00 ciascuna (tre in blocco E 17,00, quattro E 22,00, cinque E 27,00, e così via).

Annate 1991 (dal 177 al 182), 1993 (189÷194), 1994 (195÷200), 1995 (201÷206), 1996 (207÷212), 1997 (213÷218), 1998 (219÷224), 1999 (225÷230), 2000 (231÷236), 2001 (237÷242), 2002 (243÷248), 2003 (249÷254), 2004 (255÷260) E 7,00 ciascuna. Due annate in blocco E 13,00, ulteriori annate E 6,00 ciascuna (tre in blocco E 19,00, quattro E 25,00, cinque E 31,00, e così via).ll

**Ai prezzi sopra esposti aggiungere le spese postali:** fino a 18 esemplari E 1,28, superando i 18 esemplari le spedizioni diventano due (E 1,28 x 2 = E 2,56), superando i 36 tre (E 1,28 x 3 = E 3,84), e così via, a causa della necessaria distribuzione delle copie su più plichi, onde non superare il peso di 2 kg previsto dalle tariffe postali per il «piego di libri».

---

NB. I versamenti vanno eseguiti sul conto corrente postale n.19743418 intestato a: FIMF - Gruppo TIR-RENO - Bollettino FIMF (IBAN IT 17 L 07601 13600 000019743418 Banco Posta Massa, in caso di bonifico bancario), specificando la causale del versamento. Poiché il servizio dei conti correnti postali non sembra essere dei più celeri, la notifica delle Poste giunge alla Segreteria in forte ritardo sulla data del versamento, ritardo che si riversa - aumentato - sulle spedizioni. I soci sono quindi calorosamente invitati ad abbreviare i tempi, inviando a Claudio Dell'Amico - Casella Postale 130 - 54033 Carrara (MS) (e-mail: [claudiodelamico1@alice.it](mailto:claudiodelamico1@alice.it)) la fotocopia della ricevuta del versamento, indicando sullo stesso foglio l'elenco di quanto richiesto.

## **C**ari amici, Presidenti e Soci

*nell'ultima riunione del Consiglio di Amministrazione, tenutasi a Firenze il 9 marzo scorso, la FIMF, consapevole della necessità di un ampio rinnovamento ed un adeguamento ai tempi ed alle necessità attuali, si è impegnata a dare inizio a questa opera di aggiornamento mettendo in campo diverse iniziative.*

*La stesura di un sondaggio che verrà prossimamente proposto ai Soci di ogni club o associazione fermodellistica per raccogliere una visione più ampia e più aggiornata del mondo che ruota intorno al nostro hobby. Un sondaggio che vuole essere anche un censimento, mai fatto nel nostro paese, per conoscere e valutare le necessità, le aspettative, le opinioni, i progetti dei singoli o dei gruppi ed anche per contattarci, perché no.*

*A tale scopo la FIMF ha ritenuto opportuno delegare due Consiglieri, nelle persone di Giampiero Chiavelli ed Alessandro Giglio, come responsabili dei rapporti con i Club e le varie Associazioni. Lo scopo dichiarato è quello di contattare i Club ed organizzare delle riunioni mirate e specifiche per territorio ben definito, per ascoltare le proposte e i suggerimenti che possono essere di beneficio per migliorare l'attività e la funzione di coordinazione della FIMF.*

*Siamo consapevoli che la FIMF, per essere una grande Federazione, per essere al passo con i tempi, per soddisfare le aspettative di tanti Soci, ha estrema necessità della collaborazione di tutti i Club. E' per queste motivazioni che abbiamo ritenuto opportuno organizzare una prima riunione con tutti i Club della Toscana per conoscerci, per raccogliere le istanze, le proposte ma anche le critiche necessarie per migliorare il lavoro e la funzionalità della FIMF, a dimostrazione che la Federazione vuole essere presente e viva sul territorio.*

*E' fondamentale che questa prima riunione veda la presenza massiccia ed attiva dei Presidenti e dei Soci, a dimostrazione che la strada intrapresa è quella giusta. Molte volte è stato ribadito che la FIMF "siamo noi" ed il rinnovamento passa per il contributo di tutti con proposte positive e non con le solite lamentele che sentiamo puntualmente ad ogni Congresso. Non più "cosa fa al FIMF per me" ma "cosa ho fatto io per la FIMF".*

*Con la viva speranza di vedere un'ampia e nutrita presenza, Vi salutiamo cordialmente:*

**Giampiero Chiavelli:** [giampiero.chiavelli@alice.it](mailto:giampiero.chiavelli@alice.it)

**Alessandro Giglio:** [alessandro\\_giglio@yahoo.it](mailto:alessandro_giglio@yahoo.it)

### **Soluzione della copertina precedente**

La striscia azzurra rivelatrice del colore delle casse dell'acqua era sicuramente un indizio, ma uno sguardo alla copertina e alla didascalia del bollettino n° 270 del luglio 2006 non lasciavano dubbi: stesso autore della foto e ovviamente stessa locomotiva: H/G 3/4 n° 9 delle DFB (Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Ferrovie a Vapore del Furka). Una locomotiva dello stesso tipo, la n° 1 è la protagonista della copertina del bollettino n° 290 del novembre 2009.

## Federazione DSC - Documentazione, Storia, Cultura

*Pubblichiamo i più interessanti comunicati relativi alla documentazione ferroviaria che la DSC ha diffuso nell'ultimo anno. Adesso che la FIMF è diventata socia, tali documenti sono a disposizione anche di tutti voi che ricevete il bollettino e quanto segue ha lo scopo di invogliarvi ad approfittarne tramite il nostro referente Roberto Rava, e-mail ([robitreno@gmail.com](mailto:robitreno@gmail.com)). Per restare aggiornati su quanto di nuovo è disponibile in DSC, vi invitiamo a consultare il sito internet [www.associazionedsc.it](http://www.associazionedsc.it).*

### Archivio Disegni e Album FS

Un anno e mezzo fa abbiamo deciso di acquisire una grossa quantità di disegni, non più utilizzati, per evitare che andassero dispersi o distrutti. Si trattava di circa 3.100 disegni FS utilizzati per la manutenzione delle locomotive a vapore ed elettriche del periodo 1909-1960.

Anche in questa occasione, come in altre simili che conosciamo, il materiale esiste ma è praticamente inutilizzabile, perchè si è perso l'indice e non si conosce il contenuto dell'archivio.

Nei casi più fortunati avviene che il materiale non venga distrutto o disperso, ma preso in carico da qualche Ente (senza scopo di lucro) in grado di conservarlo. Purtroppo il risultato è solo un passaggio di mano del materiale e dei costi di conservazione, senza alcun vantaggio dal punto di vista dell'utilizzo fino a quando non si provvede alla catalogazione, cosa che per scarso interesse o risorse insufficienti non viene mai fatta.

Per evitare di ricadere in questa situazione, e consapevoli che sarebbe stato necessario un tempo piuttosto lungo, ci siamo posti come obiettivo irrinunciabile quello di arrivare a mettere on-line il materiale più significativo proseguendo secondo questa tabella di marcia:

- 1 - esaminare i disegni uno ad uno, catalogarli operando off-line su tabelle Excel e indicare quelli più importanti per la successiva fase di digitalizzazione.
- 2 - verifica e correzione delle informazioni registrate dai catalogatori.
- 3 - aggiornamento del catalogo on-line mediante importazione delle registrazioni in formato Excel.
- 4 - digitalizzazione dei disegni più significativi indicati dai catalogatori.
- 5 - archiviazione on-line disegni digitalizzati.

Alcuni nostri soci competenti in materia ferroviaria si sono distribuiti il lavoro e attualmente sono state completate le prime tre fasi.

Se effettuerete operazioni di ricerca troverete che nel settore ferroviario vi sono circa 4.000 disegni catalogati e che il glossario segnala molte nuove sigle di modelli per i quali è presente del materiale in archivio, con la indicazione se è anche disponibile il documento in formato digitale o solo su carta.

Fra tutto il materiale esaminato, sono stati individuati circa 400 disegni per i quali vale la pena di proseguire con le fasi 4 e 5 e per questi ci dovremo rivolgere ad un centro servizi attrezzato con scanner di grande formato, in quanto noi siamo autosufficienti per i formati A3 e A4.

Considerate le nostre disponibilità economiche, basate unicamente sulle quote di iscrizione, le ultime due fasi saranno effettuate in parte quest'anno e in parte l'anno prossimo, dando comunicazione non appena verranno completate.

Insieme alle novità sull'Archivio Disegni vi sono gli Album FS.

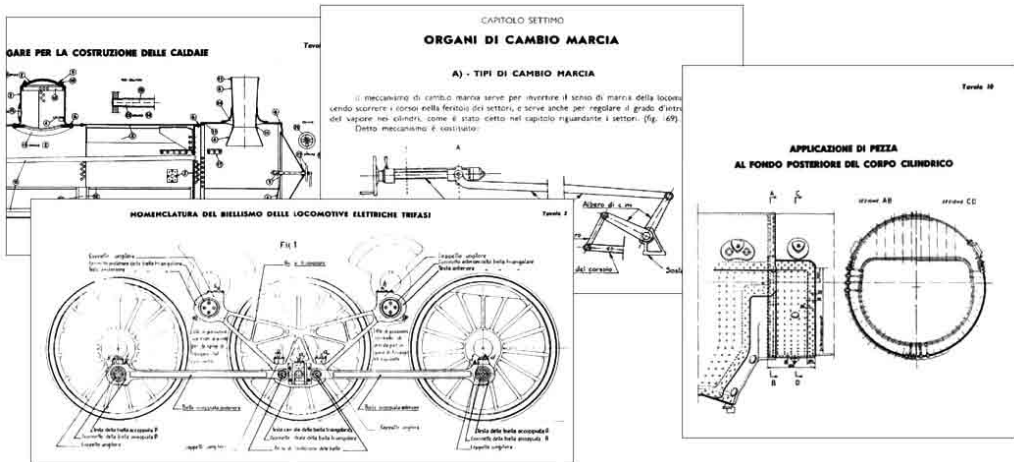
Grazie al nostro socio Daniele Pons, interessato soprattutto al materiale rotabile rimorchiato, potete trovare on-line vari Album FS relativi a carrozze, carri scoperti, carri coperti, carri serbatoio, carri speciali, carri di servizio. Ciascun album riporta l'indice delle categorie, dei numeri di servizio e i disegni schematici con le caratteristiche tecniche principali.

Nel materiale offerto da Daniele Pons vi sono anche le Istruzioni Tecniche FS con le Norme per la coloritura delle locomotive a vapore ed elettriche e del materiale rimorchiato, una vera chicca per tutti coloro che spesso si trovano in difficoltà davanti a questo problema.

### Istruzioni Tecniche FS

Nel 2011 l'Azienda Lucato Termica, operante nel settore degli impianti di riscaldamento industriali, è entrata a far parte della nostra federazione. A fianco dell'attività principale ha effettuato il restauro di alcune locomotive a vapore, fra le quali la 200.05 e la 240.05 delle FNM - Ferrovie Nord Milano. Nell'aprile 2012 è in fase finale il restauro completo della caldaia della locomotiva a scartamento ridotto Reggiane 400 della ARSI Azienda Regionale Sarda Trasporti, a fine maggio seguirà lo stesso intervento per la locomotiva gemella e in ottobre 2012 è previsto l'arrivo della S1313 Eb 315 dalla Svizzera.

Ringraziamo Giordano Lucato, titolare dell'Azienda, per averci messo a disposizione la notevole documentazione che ha raccolto nel tem-



po e che utilizza per effettuare, con la necessaria competenza, i lavori di restauro delle locomotive a vapore. Questo materiale ora è disponibile sul nostro sito e comprende numerosi documenti (che assommano a oltre 3500 pagine) che trattano principalmente del meccanismo motore in tutti i suoi particolari: caldaie, cilindri, stantuffi, sale motrici, trasmissione a bielle sia per locomotive a vapore che elettriche trifasi, ecc.

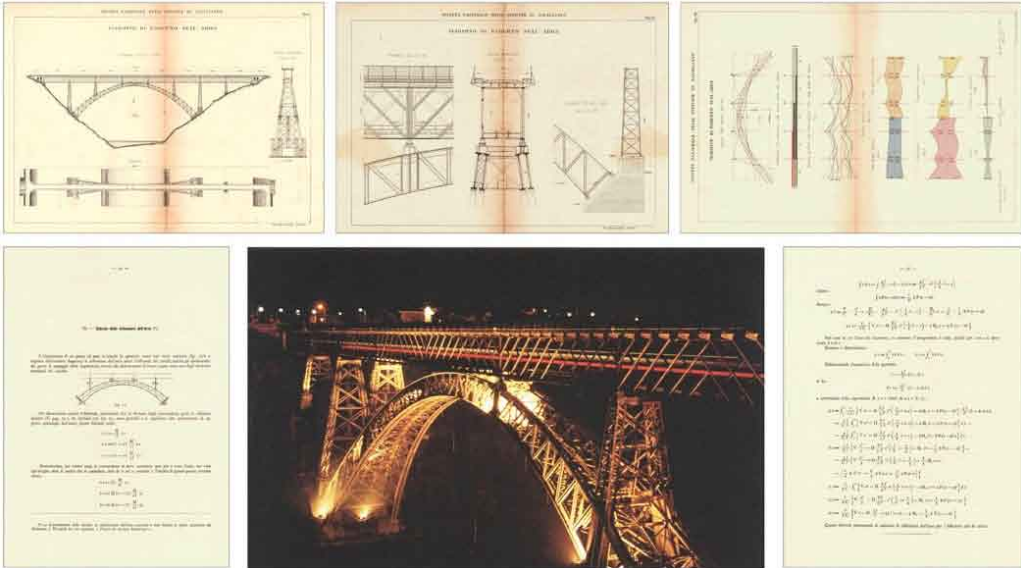
Vengono descritti in modo estremamente dettagliato e con numerose illustrazioni le caratteristiche generali e dei singoli componenti, i principi di funzionamento, le operazioni di manutenzione e di riparazione, le dimensioni e le tolleranze di lavorazione e le prove di collaudo. Viene inoltre precisata la corretta terminologia per identificare i vari componenti.

Oltre a questi documenti di tipo “istruzioni di testo” sono disponibili anche i disegni delle locomotive FNM citate sopra e alcune fotografie della 240.05 scattate durante la fase di restauro, in particolare la mandrinatura dei tubi bollitori.

I documenti possono essere ricercati con il termine generico “Istruzione” combinato con i termini normalmente in uso come: caldaia, motore, cilindro, distributore, bielle, ecc. (troncati in modo da omettere la desinenza finale maschile/femminile o singolare/plurale).

**Il viadotto di Paderno sull’Adda**

Il Ponte di Paderno d’Adda, testimonianza unica e irripetibile del processo di industrializzazione del nostro Paese, è fortuna-



tamente sotto la tutela della Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici della Lombardia.

Per un'opera di tale valore sarebbe auspicabile avere facilmente a disposizione la monografia, distribuita nel 1889 dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, che dimostra la perfetta conoscenza che c'era già nel 1880 nel campo della meccanica, della resistenza dei materiali e nella capacità di calcolo per la progettazione di strutture complesse. Desta ancor maggiore ammirazione il fatto che ciò avveniva un secolo prima che arrivassero i potenti strumenti che oggi abbiamo a disposizione, come il Personal Computer. Purtroppo questa documentazione, disponibile presso pochissime biblioteche, è praticamente inutilizzabile perché non è consentito maneggiarla per farne fotocopia e non è neppure disponibile una copia digitale.

Fortunatamente fra i nostri obiettivi vi è anche quello di sopperire a queste carenze e, grazie al nostro socio Alessandro Tuzza che ci ha messo a disposizione la copia da lui acquistata anni fa su un mercatino, ora il documento è disponibile in forma digitale sul nostro sito. Il documento, di 86 pagine, descrive le caratteristiche dell'opera e le condizioni dell'esecuzione. Sono illustrati in dettaglio i calcoli di resistenza, i calcoli di stabilità, le prove di collaudo statiche e dinamiche e le deformazioni riscontrate sotto carico.

Insieme a questo documento, prettamente tecnico, abbiamo caricato anche la pubblicazione realizzata in occasione del centenario della costruzione, nella quale sono fornite informazioni più generali di carattere storico e ambientale. Questi due volumi possono essere ricercati specificando semplicemente: *descrizione = viadotto paderno* oppure *ponte paderno*.

(Dalle Newsletter dell'Associazione)



Niente come i graffiti sui treni, sui muri delle abitazioni, divide l'opinione pubblica: chi obbligherebbe gli autori a cancellare i graffiti, chi li metterebbe in prigione senza processo, chi li punirebbe con una grossa multa. Una umanità formata al novanta per cento da benpensanti, ignari che dalla street-art sono nati Keit Haring e Basquiat; e al dieci per cento da writers doc, concordi con i benpensanti sul fatto che in genere c'è più intelligenza in una bomboletta di vernice spray che

nella testa di chi la usa. La loro esigenza è quella di far conoscere alla massa l'ambiente dei graffiti e discostarsi dall'idea che il graffito sia solo una scritta sul treno e/o sul muro di una casa.

I writers studiano un vero e proprio linguaggio sull'evoluzione delle lettere e strutturano la calligrafia come carattere distintivo, e ciò non per denigrare i mirabili anziani e le opere del passato, ma per esaltare con vigore le nuove forme artistiche di comunicazione, che nascono soprattutto dal mondo dei giovani.



Fra questi la fa da padrone sicuramente il writing, ovvero il graffitismo, l'arte di dipingere sui treni e/o sui muri.

E qui sbagliano almeno per quanto riguarda gli imbrattatori nostrani. A costoro non passa nemmeno per la testa di riqualificare nottetempo con affreschi estemporanei le vetture dei treni sonnacchiose nei loro depositi, gli edifici degradati o gli squallidi anfratti della

periferia, luoghi deserti e noiosi, o peggio infestati da dubbia gente. Ok, sarebbe quello l'autentico senso del writing metropolitano, però se anche per disegnare su un muro o su un vagone oggi bisogna avere nobili ideali e sprezzo del pericolo, allora tanto vale andare a fare il volontario nel Darfur. Il writer nostrano medio vuole unire il piacere trasgressivo di imbrattare un muro od una vettura ferroviaria, a quello più borghese della passeggiata serale nel centro storico e soprattutto a quello squisitamente canino della marcatura del territorio: ogni tot metri, il writer alza la bomboletta e fa il suo schizzo.

Solo che lo schizzetto del cane è invisibile e se ne va con una secchiata d'acqua, quello del writer è uno scarabocchio chiamato 'tag' e per mandarlo via ci vogliono vernice, pennello e tanto ... olio



Congresso FIMF 2012 - Deposito FER a Reggio Emilia (foto Alceo Manino)

di gomito. Ed il tag va ancora bene; il peggio è quando il writer è politicizzato e si cimenta con i simboli ideologici, grafismi di cui si è persa la manualità da almeno vent'anni. Svastiche storte che sembrano ragni spiaccicati, o la croce celtica che come disegno è meno impegnativo della svastica: il '+' lo impari alle elementari, una 'o' la sai fare anche se non sei Giotto. Il difficile è sovrapporre bene i due elementi, specie se è notte fonda ed hai bevuto più di due birre. Ecco perché ogni tanto si vedono sui muri una 'o' e un '+' non centrati, sghembi, a volte completamente separati. Più che croci celtiche, sembrano partite di tris abortite.

Oggi l'atteggiamento sembra cambiato, il writing non è più visto solo come attività illegale (pur se lo è imbrattare le pareti, i muri e le fiancate delle vetture ferroviarie, senza permesso),

ma come forma d'arte e molti writer espongono in galleria e sono assoldati per rivalutare l'aspetto delle città, soprattutto della periferia spesso degradata, dove i writer studiano un vero e proprio linguaggio sull'evoluzione delle lettere e sfruttano la calligrafia come carattere distintivo.

Tecnica, abbinamento di colori, scelte scenografiche contraddistinguono ognuno di loro e lo rendono unico, e per non invadere la proprietà privata, vengono scelti spazi pubblici, come i muri della ferrovia o dell'autostrada a una buona distanza di osservazione per chi passa.

**Mario Mancastropa**



Stazione di Motta Sant'Anastasia, novembre 2012; fiancata del D.443.1007 in livrea d'origine (foto Alberto Verdirame, da AFC Notizie n° 42)

## La Scozia vista dai soci Fimf

*Due contributi sul tema sono giunti alla Redazione quasi in contemporanea: tranne l'inevitabile ponte di Edimburgo sull'estuario del Forth, essi trattano aspetti differenti. Li pubblichiamo insieme, con un taglia-cuci del testo per il ponte sul Forth, approfittando dell'occasione per recuperare vecchie diapositive in un cassetto da più di quarant'anni.*

### LA LOCOMOTIVA WYLAM DILLY

Cominciamo con una vera e propria chicca scovata al Museo Nazionale di Scozia ad Edimburgo. Non essendo un classico museo ferroviario o dei trasporti in generale, non mi aspettavo di imbartermi in una così importante rarità, una locomotiva a vapore di ben 200 anni. Si tratta della poco nota "Wylam Dilly" costruita a Wylam sotto la direzione di William Headley per la ferrovia mineraria che collegava la miniera di Wylam al porto fluviale di Lemington on Tyne distante circa otto chilometri.



**Locomotiva Wylam Dilly fotografata al Museo di Edimburgo (foto Marco Famigli)**

Molto simile ad altri due esemplari più o meno coetanei, la sconosciuta "Lady Mary" e la più nota "Puffing Billy", conservata al Museo della Scienza di Londra, questa macchina aveva originariamente lo scartamento di 5 piedi (1520 mm.) e due soli assi con ruote prive di bordino dato che viaggiava su rotaie in ghisa costituite da longherine con orlo interno.

Benché presentasse alcuni problemi legati alla scarsa aderenza, questo esemplare, anche se con qualche piccola modifica, continuerà a trainare vagoncini carichi di carbone per altri 50 anni circa

e adesso è possibile vederla e toccarla nell'esatto stato in cui si trovava quando fu ritirata dal servizio nel 1867.

**Alessandro Dal Pino**

### IL PONTE SUL TAY

L'Ottocento può certamente essere definito come il secolo del ferro. L'opera in ferro più popolarmente nota è certamente la torre progettata dall'Ing. Alexandre Gustave Eiffel (Digione, 15 dicembre 1832 - Parigi, 27 dicembre 1923) per l'Esposizione Universale di Parigi del 1889. A noi però interessano soprattutto le opere di carattere ferroviario: ponti e tettoie per stazioni in particolare. Se l'Ottocento ha visto coprire i binari di molte stazioni con tettoie in ferro e vetro anche di grande imponenza, sono i ponti sui fiumi che hanno costituito un elemento di spicco nel panorama ingegneristico di quel secolo.

Il ponte sul Firth of Tay progettato dall'ingegnere Sir Thomas Bouch era stato inaugurato, con una maestosa cerimonia, il 1° giugno 1878. Era in quel momento coi suoi oltre 3 chilometri, il più lungo ponte del mondo, composto da travate reticolari per la maggior parte a via superiore, con alcune a via inferiore in corrispondenza del punto più profondo del fiume, al fine di consentire il transito dei velieri diretti al porto di Perth.

Il 28 dicembre 1879 una violenta tempesta investì quella parte di Scozia. I venti furono così forti che, oltre a scoperciare centinaia di case fecero crollare l'alta torre del Castello di Kilchurn. Il fortunale investì perpendicolarmente il ponte, causando il

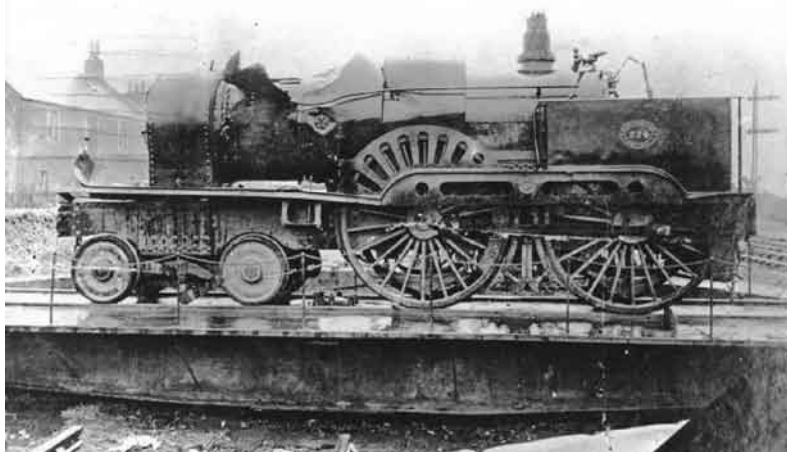
**Ponte sul fiume Tay prima del crollo: al centro le campate poi crollate (Wikipedia Commons)**



cedimento ed il crollo delle “travate alte”. I morti furono 75, in sostanza tutti coloro che caddero nel fiume. Si poterono recuperare solamente 46 corpi.

La commissione incaricata di scoprire le cause del disastro appurò che ci furono molti difetti nella progettazione del Tay Bridge, nei materiali e nei processi che contribuirono al crollo. Bouch dichiarò di aver ricevuto informazioni errate riguardo la spinta del vento, ma le sue successive dichiarazioni contraddittorie svelarono che in realtà non prese in nessuna considerazione il carico del vento. Proprio la sezione centrale del ponte, dove la ferrovia correva all'interno delle travature alte invece che al di sopra di quelle inferiori, per ottenere una luce maggiore possibile che consentisse passaggio delle alberature navali, si dimostrò, con il suo baricentro alto, sensibile e molto vulnerabile a venti in quota.

**La locomotiva North British Railway 224 recuperata dalle acque del Tay (Wikipedia Commons)**



vano la tredicesima campata del ponte, lunga 75 metri, era di scarsa qualità. Le indagini permisero



**Ponte sul fiume Tay il giorno dopo il crollo (Wikipedia Commons)**

di stabilire che le colate imperfette venivano contraffatte ai collaudi, anch'essi successivamente valutati come inadeguati.

La tesi che le ultime carrozze fossero deragliate ed avessero colpito le travature, causandone il collasso, avanzata da Bouch in sua difesa, fu respinta dall'inchiesta ufficiale che ritenne comunque inaccettabile che un ponte potesse essere così debole da collassare a causa di un solo deragliamento che, peraltro, non avrebbe spiegato il collasso di un tratto di quasi mezzo chilometro.

La locomotiva NBR 224, costruita da Thomas Wheatley presso le fonderie Cowlairs, sopravvisse al disastro, fu recuperata dal fiume e riparata. Rima-

se in servizio fino al 1919, con il soprannome di “The Diver” (la Tuffatrice). A causa del disastro nel quale fu coinvolta, molti conducenti superstiziosi si rifiutarono in seguito di guidarla attraverso il nuovo ponte ricostruito. Thomas Bouch morì, a soli 58 anni, 10 mesi dopo la tragedia, il 30 ottobre 1880.

immagine del ponte attuale (Wikipedia Commons)



Già nel 1883 iniziarono i lavori per il nuovo ponte, questa volta a doppio binario, che fu costruito a breve distanza dal primo e inaugurato il 13 luglio 1887. Questo ponte è tuttora in esercizio. Il 28 gennaio 2002, per la prima volta, la circolazione dei treni sul ponte fu interrotta precauzionalmente a causa dell'imperversare di una violenta tempesta di vento, con raffiche soffianti a 105 miglia orarie.

**Roberto Rava**

### IL PONTE SUL FORTH

Fra tutti merita un posto nell'Olimpo il Forth Bridge che scavalca una profonda insenatura in Scozia chiamata Firth of Forth, formata dalla foce del fiume Forth e dal mare che penetra profondamente nella costa. Il progetto affidato all'ingegnere Sir Thomas Bouch ebbe un avvio travagliato. Mentre ancora si stava procedendo alla realizzazione delle fondazioni, i lavori vennero sospesi a causa del crollo del ponte sul Firth of Tay, progettato dallo stesso ingegnere.

A seguito della morte del progettista, Sir Thomas Bouch, la ripresa dei lavori venne affidata agli ingegneri inglesi, Sir John Fowler e Sir Benjamin Baker, che ripresero il progetto del ponte a cantilever di Bouch rivedendone completamente i calcoli, facendo tesoro dei risultati dell'inchiesta relativa al disastro del ponte sul Firth of Tay. La realizzazione fu affidata alla Sir William Arrol & Co. di Glasgow che lo realizzò tra il 1883 e il 1890.

L'arditezza dell'opera e le difficoltà connaturate con l'operare nell'estuario di un grande fiume, richiesero un alto tributo di vite umane: 98 lavoratori persero la vita durante la costruzione e più di 450 rimasero feriti.

L'esperienza maturata col ponte sul Firth of Tay dalla quale, tra l'altro, era emerso che la ghisa era - per la tecnologia di allora - difficile da ottenere con qualità costante ed omogenea e che il ferro battuto sottoposto a determinati, particolari sforzi, non aveva doti prestazionali sufficienti, fece sì che per il ponte sul Firth of Forth fosse utilizzato

Vista d'insieme dei ponti sul Firth of Forth: a sinistra lo stradale a destra il ferroviario (foto Marco Famigli)





**L'interno del Forth Bridge appena terminato nel 1890 (Public Domain)**

l'acciaio. Fu così il primo ponte in acciaio di tutta la Gran Bretagna. La contemporanea Torre Eiffel fu costruita in ferro battuto.

Grandi quantità di acciaio furono disponibili solo dopo l'invenzione del processo Bessemer nel 1855. Fino al 1877 la camera di commercio britannica limitava l'uso di acciaio in Ingegneria strutturale, perché il processo produceva acciaio di resistenza non quantificabile; solo il processo Martin-Siemens sviluppato nel 1875 produceva acciaio di uniforme qualità. Le 64800 tonnellate di acciaio necessarie per il ponte furono fornite da due acciaierie in Scozia e una nel Galles.

Il ponte è considerato ancora oggi una meraviglia ingegneristica. È lungo 2,5 km e la doppia linea si eleva a 46 m sul livello del mare. Consiste di due campate principali di circa 520 m, due laterali di 200 m, 15 campate di avvicinamento da 50 m e cinque da 7 m. Ogni campata principale è composta da due braccia a sbalzo di 207 m che reggono una campata centrale a trave di 106 m. Le tre grandi strutture a sbalzo composte da quattro torri sono alte 104 m, 21 m di diametro e poggiano su fondazioni separate. Il gruppo

meridionale delle fondazioni dovette essere costruito a cassoni ad aria compressa ad una profondità di 27 m. Fino ad un massimo di 4600 furono i lavoratori impiegati per la costruzione.

Oltre alle 64.800 tonnellate di acciaio, furono utilizzati 18.122 m<sup>3</sup> di granito e oltre 8 milioni di rivetti. Il ponte fu aperto il 4 marzo 1890 dal principe di Galles, poi re Edoardo VII, che piantò un ultimo

rivetto dorato. Un'analisi effettuata sui materiali del ponte nel 2002, ha rivelato che l'acciaio è di buona qualità con sole piccole variazioni.

L'uso di sbalzi nella progettazione dei ponti non era una nuova idea, ma la magnitudine del lavoro di Baker fu decisamente pionieristica per l'epoca, ed ebbe seguito in altre parti del mondo. Molto del lavoro fatto non aveva precedenti, incluso il calcolo per l'incidenza degli sforzi di erezione, gli accorgimenti per ridurre i futuri costi di manutenzione, i calcoli per i carichi dovuti al vento, gli effetti degli sforzi termici sulla struttura e via dicendo.

Sul ponte la velocità è limitata a 50 mph (80 km/h) per treni passeggeri e 20 mph (32 km/h) per treni merci. Il peso limite per tutti i treni sul ponte è 1420 tonnellate, ma non viene applicato per i



**Particolare del ponte sul Forth (foto Alessandro Dal Pino)**



**Il verso della banconota da una sterlina scozzese del 1972: l'interesse è sul moderno ponte stradale, ma sullo sfondo si vede quello ferroviario (coll. A. Manino)**

frequenti treni a carbone, ammesso che il ponte non venga occupato contemporaneamente da due treni di questo tipo. Il codice per la tratta è RA8, che vuol dire che tutte le attuali locomotive britanniche possono attraversare il ponte, progettato per le ben più pesanti locomotive a vapore.

Il ponte viene attraversato fino da 200 treni al giorno (dati 2006).

#### **Roberto Rava**

La costruzione del ponte ha a suo tempo provocato forti proteste di gran parte della popolazione locale che vedeva nella mastodontica opera nascente una grave offesa al paesaggio. Non dimentichiamo infatti che siamo più o meno nello stesso periodo in cui a Parigi c'erano violente dimostrazioni contrarie alla realizzazione della Torre Eiffel, accusata di deturpare il panorama.

A proposito di giudizi estetici vorrei riportare sinteticamente due citazioni di insigni architetti che a proposito di questa che si può sicuramente considerare

una delle più colossali opere della storia dei ponti, così si esprimevano: "Il ponte di Forth è impressionante, ma non bello nel senso ordinario del termine. Benché le sue linee e proporzioni possano sembrare pesanti, scorrette e sgarbate, l'osservatore non può evitare di sentirsi impressionato dalla solidità di questa stupenda struttura."

Non così la pensava invece W. Morris che in maniera molto succinta lo considerava "il supremo modello di bruttezza".

Fortunatamente oggi la sua valutazione è decisamente all'opposto e si deve riconoscere che anche il paesaggio intorno allo stretto del Forth ha visto aumentare notevolmente il proprio valore da quando è stata costruita questa opera che sicuramente si può considerare uno dei più grandi successi dell'ingegneria dei ponti. Ci raccontava il nostro accompagnatore scozzese che perfino i piloti della Luftwaffe si rifiutarono di distruggerlo scaricando altrove le bombe a lui destinate.

Le 55000 tonnellate di acciaio hanno naturalmente bisogno di una accurata e costante manutenzione ed il lavoro di ritinteggiatura si può dire che non termina mai, tanto che in Scozia la frase "Dipingere il Forth Bridge" è una forma colloquiale per descrivere un lavoro senza fine.

**Alessandro Dal Pino**



**Le mastodontiche dimensioni del ponte sul Forth ben si vedono grazie al treno in questa immagine ripresa con il teleobiettivo (foto Alceo Manino, agosto 1977)**



### IL VIADOTTO DI GLENFINNAN

Se vi trovate nelle Highlands Occidentali e avete un po' di tempo a disposizione, non dovete farvi scappare un entusiasmante viaggio a vapore su un tragitto ferroviario da molti ritenuto tra i più spettacolari d'Europa; non per nulla è stato votato come il TOP RAILWAY JOURNEY nel mondo dai lettori del Wanderlust Magazine sia nel 2009 che nel 2010. Trovatevi alle 10,15 esatte alla stazioncina di Fort William dove potrete salire sul luccicante Jacobite Express, oramai universalmente conosciuto come il Trenino di Harry Potter. E' infatti questa la zona che ha fatto da sfondo grandioso alle gesta del celebre maghetto, tra brughiere battute dal vento, lividi specchi d'acqua, montagne maestose, orridi, valloni, boschi fittissimi e castelli misteriosi, che potrete ammirare comodamente dal finestrino durante le due ore scarse che occorrono per raggiungere il capolinea Mallaig, di fronte all'isola di Skye. Se invece il tempo è scarso cercate almeno di trovarvi verso le undici del mattino nella zona di Glenfinnan in prossimità del monumento eretto

nel 1815 in memoria dei soldati morti per le cause giacobite. Mentre degustate una "ottima" tazza di caffè curiosando tra la miriade di souvenirs esposti in bella mostra sugli scaffali del bar-emporio, sentirete ad un certo punto un inconfondibile e accattivante lungo fischio: è il segnale lanciato tradizionalmente dal macchinista per avvisare che lo spettacolo sta per iniziare. Infatti dopo qualche attimo, annunciato da ripetuti sbuffi di fumo, ecco lo sfavillante trenino imboccare lo scenografico viadotto in pietra di Glenfinnan, inaugurato nel 1901: ventuno arcate in leggera curva, poste a 34 m. di quota, che il convoglio percorre con andatura lenta e solenne conscio della vasta platea di ammiratori che lo sta osservando e immortalando. Uno spettacolo indimenticabile che ripaga abbondantemente la più o meno lunga attesa. Recandovi poi nella vicina stazione di Glenfinnan, potete anche visitare l'interessante West Highland Railway Museum ospitato in un vecchio fabbricato appositamente restaurato e ricco di interessanti reperti.

Per finire cosa c'è di meglio che gustare un ottimo gelato o qualche altra sfiziosità gastronomica? Ebbene non ci resta che avvicinarci al Chocolate Tram e farci tentare dalle tante golosità in bella mostra a bordo di questo curioso veicolo. Potete approfittare del breve tempo per la degustazione e fare un giretto intorno a questo caratteristico trammino di cui non so assolutamente nulla ma che ho incontrato per caso in una piazza di St. Andrews, caratteristico borgo scozzese famoso in tutto il mondo per i rinomati campi da golf (ben sette) ma anche per essere la sede della più antica università scozzese. Buon appetito.



Tram del gusto a St. Andrews (foto A. Dal Pino)

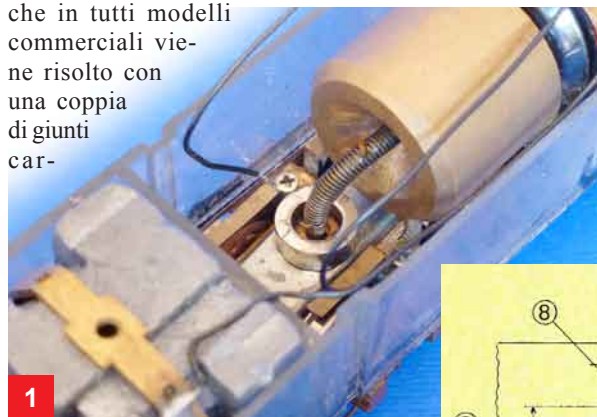
Alessandro Dal Pino

## Trasmissione a molla

Quando ancora Rivarossi non aveva prodotto il nuovo modello in scala esatta della E 428 decisi di prendere uno dei vecchi modelli con avancorpi fuori scala e riportarlo in scala esatta attraverso una serie di tagli e successivi incollaggi. Il lavoro fu pubblicato su iTreni n° 117.

Siccome l'interno del modello diventò troppo piccolo per ospitare il vecchio motore Rivarossi montato con asse verticale, decisi di utilizzare lo stesso motore ma montato con l'asse orizzontale e capace quindi di muovere tutti e quattro gli assi. Rimaneva il problema della trasmissione articolata del moto,

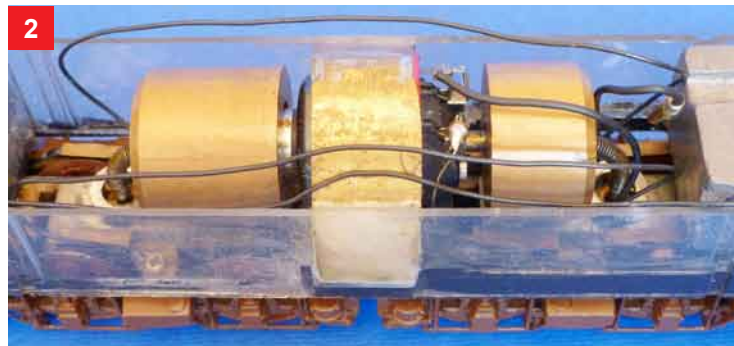
che in tutti modelli commerciali viene risolto con una coppia di giunti car-



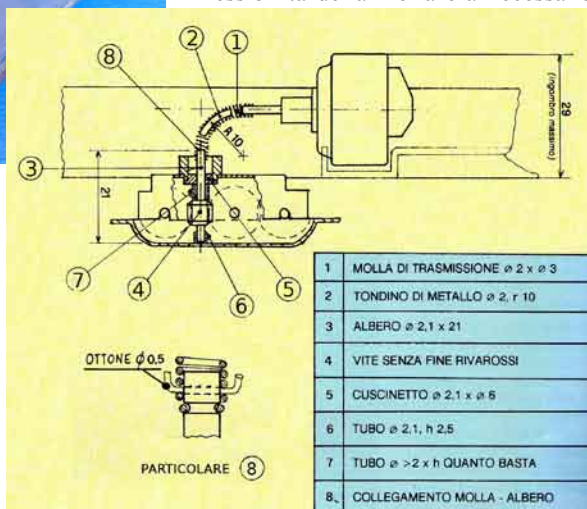
1

danici ed in mezzo l'alberino articolato. Questo sistema però richiede che la vite senza fine ed il motore siano coassiali, il che avrebbe comportato la ricostruzione dell'ingranaggio che dalla vite senza fine trasmette il moto alle ruote. Invece a causa dei pochi mezzi di cui disponevo, cercavo una soluzione più semplice lasciando la vite senza fine con l'asse verticale nella posizione originaria, che però si trova a formare un angolo di 90° con l'asse del motore. Mancava solo un nuovo alberino su cui calettare la vite senza fine, che trovai tra i rottami di apparecchi elettronici in disfacimento.

2



Era quindi necessario un sistema di trasmissione capace di trasmettere il moto tra assi ortogonali e per giunta articolato. Cosa inventare? Ed un bel giorno l'idea: una molla. Quindi cominciai a cercare varie molle, per esempio quelle estratte da penne a scatto, ed a fare qualche esperimento da cui dedussi che la molla doveva essere molto flessibile e quindi con spire a contatto tra loro perché doveva piegarsi a 90° opponendo pochissima resistenza (Fig. 1). La scelta cadde su una molla che faceva parte di una confezione di Meccano prodotto da Bral, dove veniva usata come cinghia per trasmettere il moto tra pulegge. Rimaneva però un problema: se da una parte la grande flessibilità della molla era necessaria



per non creare attriti e resistenze varie troppo forti, dall'altra quando era sottoposta alla coppia motrice del motore tendeva ad attorcigliarsi su se stessa.

E allora che fare? L'idea venne ud un mio amico che adesso è ingegnere ferroviario, il quale mi disse "perché non ci metti dentro un tondino di ferro?". Era l'idea giusta. Così con un pezzo di filo di ferro da 2 mm realizzai un po' meno di un quarto di cerchio con lo stesso raggio che più a meno assumeva la molla



libera e ce lo infilai dentro. Le prove confermarono la bontà dell'idea, il modello è stato usato diverse volte su alcuni plastici tirando anche lunghi treni senza mai dare luogo ad inconvenienti. Bisogna comunque ricordarsi di ingrassare bene il sistema, perché la molla ruota attorno al tondino.

La parte su cui ebbi più problemi fu il fissaggio delle estremità della molla agli alberi del motore e della vite senza fine. Per questo pensai di fare una scanalatura anulare a circa 2 mm dall'estremità dell'albero, in cui in si incastra la prima spira della molla, ed un foro da 0,5 mm ad 1 mm dall'estremità, in cui si inserisce un filo d'ottone che impedisce alla molla di sfilarsi. Non è che

sia il massimo questa soluzione, anche per la difficoltà di forare gli alberi, ma anche questa non ha mai dato problemi. Già che c'ero completai la motorizzazione con due grossi volani (troppo!) d'ottone che costruii al tornio dell'Istituto Tecnico Industriale quando lo frequentavo. Ricordi di una volta! La motorizzazione fu estesa anche agli assi dell'altro semicarro (Fig. 2), perché disponevo di un'altra E 428 da cui prenderlo: fu solo necessario prolungare l'albero del motore Rivarossi prima forando la bronzina con una punta da 2,5 mm e poi calettando sull'albero un tubetto d'ottone da 2,5 x 2 mm della lunghezza necessaria.

**Fabrizio Baroni**



## Umbauwagen DB in servizio Italia-Germania?

**N**on mi sorprende che la situazione "primi anni '60 del XX secolo" (vedi foto del titolo, di A. Pedrini), ricreata su mia richiesta dagli amici di marklinfan.net Pietro Chionna e Alberto Pedrini che ringrazio di cuore, possa lasciare molto perplessi la maggior parte dei nostri lettori.

Che ci fa un E626 FS al traino di un convoglio di Umbauwagen a tre assi della DB? non erano, e mai furono, carrozze idonee al servizio internazionale! Non ricevettero mai la marcatura RIC, che fin dalla prima edizione del **Regolamento Internazionale Carrozze** (1922) certifica il rispetto dei requisiti da esso previsti nella edizione in vigore (attualmente quella del 2001 aggiornata al 2011).

Ma di quali servizi internazionali stiamo parlando? Di regola solo i servizi previsti dall'EWP e relativi rinforzi sono obbligatoriamente appannaggio di

carrozze RIC: con EWP viene indicato l'"Elenco Europeo dei Servizi Diretti" (**Europäischer WagenbestellungsPlan**), fissato anno per anno in sede di programmazione degli orari dal FTE (Forum Trains Europe) nato nel 1996 dalla fusione delle preesistenti CEM (Conferenza Europea per gli orari del traffico merci) e CEH (Conferenza Europea per gli orari del traffico viaggiatori) che in precedenza fin dal 1872 ne avevano il compito.

Ma fin dalle prime edizioni, il RIC stesso prevedeva, ed ancor oggi prevede, la possibilità di usare carrozze "non RIC" in servizi internazionali straordinari, sia di vetture dirette che, soprattutto, a treno completo, previ accordi fra le Ferrovie interessate. Alcuni esempi da un più o meno lontano passato: fin dagli anni venti troviamo circolari FS con indicate le vetture da utilizzarsi per detti servizi in conse-



**Carrozze DB By in traffico turistico d'agenzia (Touropa) Italia-Germania a fine anni '50 (foto FS)**

**Nel traffico Italia-Germania** gli accordi prevedevano la possibilità di utilizzare carrozze che rispettassero la sagoma limite internazionale (larghezza m 3,150), anche del tipo con grandi compartimenti a corridoio centrale, con intercomunicanti protetti da mantici o tubolari in gomma, ed anche con intercomunicanti scoperti (sul tipo di quelli in uso un tempo sulle Nord Milano per capirsi), velocità massima 120 km/h e per i servizi a treno comple-

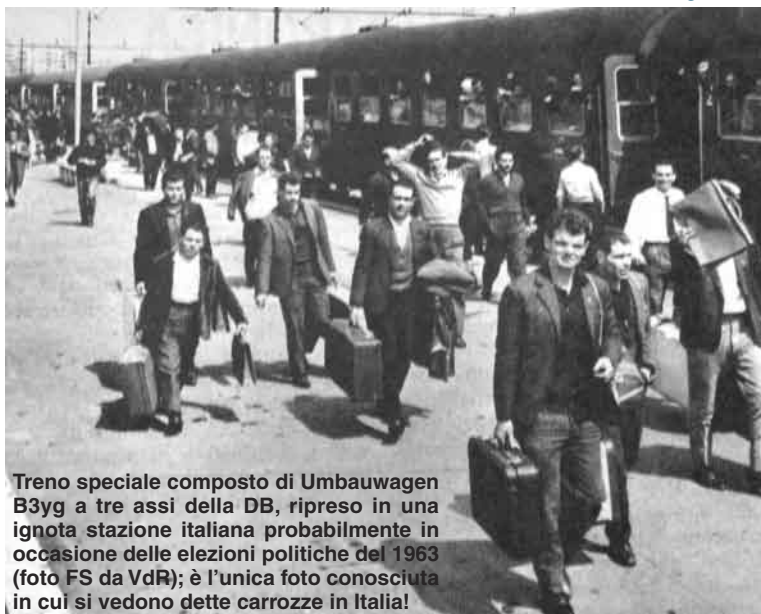
guenza dei sopradetti accordi, ed a partire degli anni cinquanta i treni turistici estivi provenienti da Francia, Svizzera, Austria, Germania, etc e diretti a località marittime italiane (Rimini in primis), spesso composti da carrozze non RIC (o RIC non ammesse normalmente in Italia).

Tale possibilità fu largamente utilizzata negli anni cinquanta ed ancor più sessanta in conseguenza dello sviluppo dell'emigrazione italiana soprattutto verso Svizzera e Germania. Essa generava conseguenti notevoli flussi di viaggiatori in occasione delle ferie estive ed ancor più natalizie e di fine anno, nonché in occasione degli appuntamenti elettorali, con la programmazione di numerosi treni completi straordinari composti da carrozze "non RIC" sia italiane (fino a metà anni '60 anche centoporte Bz 36000, Corbellini a carrelli e Bz 30000!) che estere.

**Treno speciale composto di Umbauwagen B3yg a tre assi della DB, ripreso in una ignota stazione italiana probabilmente in occasione delle elezioni politiche del 1963 (foto FS da VdR); è l'unica foto conosciuta in cui si vedono dette carrozze in Italia!**

to, nella stagione invernale: riscaldamento a vapore, con disattivazione della eventuale condotta e relative apparecchiature del Riscaldamento Elettrico a 1000 Vca tipiche della DB.

Fra le carrozze DB a 4 assi utilizzate ricordo: le B4y (30/50, 34/50, 42a/50, 43/50) a due grandi compartimenti da 72 posti e vestiboli a 4 porte; le B4ü (36/51 e 38/53) a 9 compartimenti (72 posti) e corridoio laterale; le B4n (59 e 64), le mitiche Silberlingen, a tre grandi compartimenti (96 posti), corridoio centrale, due vestiboli paracentrali, sulla rete FS ammesse a 120 km/h. Fino al gennaio



**Treno speciale composto di Umbauwagen B3yg a tre assi della DB, ripreso in una ignota stazione italiana probabilmente in occasione delle elezioni politiche del 1963 (foto FS da VdR); è l'unica foto conosciuta in cui si vedono dette carrozze in Italia!**



**Anche le B4n "Silberlingen" vennero utilizzate negli anni '60: qui sopra le vediamo invece a Trento nel 1993 in composizione ad un treno merci diretto a Verona per intervento di ricostruzione/rinnovo radicale presso le Officine Ferroviarie Veronesi o la Fervet di Castelfranco Veneto (confrontare anche la foto di P. Merlo in fondo alla pagina, sempre a Trento)**

1965 utilizzabili anche le carrozze DB a tre assi, limitate a 90 km/h (le UmbauWagen B3yg/54 appunto!) e carrozze con sedili in legno (le nostre Bz30000 ad esempio).

A fine anni '60, vista la insufficienza nei propri parchi di carrozze idonee al RIC, per soddisfare le esigenze straordinarie determinate dalle punte di traffico sopra considerate senza dover ricorrere di volta in volta ad accordi bi- o multilaterali ad hoc, alcune reti (FS, SBB, SNCF, ÖBB, CFL, DB, NS, SNCB e per qualche anno anche JZ) promossero la costituzione di un'apposita "Convenzione per utilizzo di vetture non RIC in traffico internazionale" (sulla carrozza identificate con una X in un rettangolo), entrata in vigore nel 1969 e rinnovata nel 1974 e nel 1982, che restò operativa fino ai primi anni '90. Anche detta convenzione non annullò

però la possibilità di ulteriori accordi specifici fra le varie ferrovie (fra FS e SBB ricordo l'accordo del 1984). Dagli anni '80/'90, con la contrazione del traffico viaggiatori in servizio internazionale, la minor esigenza di treni completi straordinari e insieme alla necessità dell'alimentazione della condotta ad alta tensione non solo nella stagione fredda (riscaldamento) ma in permanenza (climatizzazione, alimentazione servizi e gruppi statici etc), l'utilizzo di vetture non RIC in servizio internazionale divenne fatto sporadico fino a cessare del tutto.

Qualora l'argomento riscontrasse il favore dei lettori, potremo in futuro approfondirlo trattando anche il traffico con carrozze "non RIC" Italia-Francia, Italia-Austria ed Italia-Svizzera.

**Pietro Merlo**



## Carro Va - Mensa e Dormitorio per Treno Cantiere

Questo carro è stato già realizzato da alcune ditte artigianali, ma credo sia ugualmente utile riproporlo, perché può essere un buon modo per i principianti di iniziare a lavorare su un modello, specie se di recupero. Nel mio caso si è proprio trattato di questo, per cercare di salvare un carro tipo F a cui si era fessurata la porta (cedimento della resina?). Il fatto che avesse la presa d'aria singola a livello del pavimento mi fece tornare in mente di aver fotografato ormai due decenni fa un carro simile a Bardonecchia, in occasione di alcuni lavori all'armamento allora in corso sulla linea del Frejus. Una rapida ricerca "in archivio" ed ecco rispuntare la foto e dare l'avvio ai lavori.

Ho lisciato la porta originale del carro per rimuovere la chiodatura presente; questo mi ha dato modo di poter applicare un foglio di alluminio punzonato per imitare le nuove chiodature, unico strumento possibile per avere uno spessore accettabile nella zona dei vetri, altrimenti difficili da realizzare. Prima di applicare l'alluminio già lavorato ho provveduto ad aprire nella porta un rettangolo da 8 x 17 mm in cui ho posto, a modello finito e verniciato, un pari rettangolo di plastica semitrasparente.



Sotto il telaio si dovranno sistemare le particolari pedane di accesso: la prima direttamente incollata alla parte inferiore del longherone del telaio, la seconda retta da filo metallico da 3/10 sagomato e inserito nel fondo del



1 - Il carro reale fotografato a Bardonecchia nel giugno 1984. Sul carro sono presenti numerose altre scritte, difficilmente leggibili data l'angolazione della foto; sotto il triangolo rosso era scritto : UFF. LAVORI TORINO RES. TORINO DORA, mentre nell'ultimo pannello più in fondo: VIETATA MANOVRA A SPINTA.

2 - La porta lisciata e verniciata in chiaro risalta sulla colorazione del modello base in rosso vagone; bene in evidenza il rettangolo aperto dove sarà poi inserita la plastica trasparente per ottenere i finestrini a raso.

3 - La porta con i fori rettangolari dei finestrini montata sul carro, già trattata con una prima mano di vernice nera di fondo molto diluita.

4 - Il carro verniciato e completato, con un leggero velo di invecchiamento per aumentarne il realismo, seguendo l'esempio del carro vero.

vagone. I ganci sono di recupero da vecchi modelli Piko, portati a livello degli occhielli degli attuali ganci, montati su supporto unificato per gancio corto.

La porta presenta le dimensioni di 24 x 19,5 mm e nella sua parte alta, a 2 mm dal bordo superiore e laterale, reca due aperture (finestrini fissi) da 6,5 x 5 intervallati tra loro dalla chiodatura centrale. Incollata la porta con cianoacrilato, il tutto è stato verniciato in nero (smalto Molak 33), tranne il

tetto reso in argento molto sporco. Le scritte, realizzate con trasferibili da 1,5 mm della ditta R41, non sono complete e sono di dimensione un po' abbondanti, ma rendono comunque bene l'effetto generale del carro, che per la sua tipicità non mancherà di attrarre l'attenzione sul plastico o su un diorama. Il piccolo triangolo rosso indicante pericolo è tratto da un surplus di un kit di Linea Model.

**Paolo Ladavas**

## Errata Corrige

Nell'illustrazione in alto a pag. 12 del bollettino n° 309, qualche lettore si sarà chiesto dove sono gli zuavi citati nel testo. In effetti gli zuavi non ci sono, ma Pietro Merlo è andato a cercarli e li ha anche trovati nell'incisione di Janet Langet che vedete in questa pagina. L'inquadratura è la stessa, forse l'autore non è nemmeno andato sul posto ma ha copiato direttamente dal Bossoli; gli zuavi sono quelli dell'esercito francese giunto via nave a Genova da Marsiglia e trasferito in Piemonte via ferrovia attraverso il traforo dei Giovi nel 1859 allo scoppio della seconda guerra d'indipendenza.

Nell'articolo sulle ferrovie a scartamento ridotto della Bosnia-Erzegovina sullo scorso bollettino n° 310, alcuni caratteri (non tutti però) che rappresentano la trascrizione in alfabeto latino dei corrispondenti cirillici hanno giocato un brutto tiro allo stampatore: presenti sulla bozza

(li abbiamo controllati espressamente, si sa che possono creare problemi), sono invece spariti dalla stampa definitiva, rendendo illeggibili nel testo i nomi di alcune località. Kusače a pag. 7 e Ploče a pag. 10 hanno perso la č, Banovići a pag. 10 la ć, mentre Đuro Đaković a pag. 7 8 9 è rimasto senza la Đ e la ć.

Prendere appunti mentre le persone parlano obbliga inevitabilmente a semplificare: se poi non si ha a disposizione una registrazione per controllare, c'è il rischio di scrivere inesattezze. E' successo durante la riunione dei presidenti lo scorso marzo a Firenze, di cui si relaziona sul bollettino n° 310.

In particolare nel terzo capoverso di pag. 38, intervento di Giorgio Di Modica, è ovvio che il G.I.B. ha una sede, non potrebbe essere altrimenti! non ha invece un plastico sociale montato fisso, in quanto i pannelli sono di proprietà dei soci.





## Elaboriamo la Gr. 691 Del Prado (Premio Ogliari 2012)

Il modello Del Prado (DP in seguito) della locomotiva Gr. 691.022 risulta sufficientemente in scala N esatta, ma difetta per alcune ingenuità riproduttive, in quanto chi ha realizzato lo stampo ha evidentemente utilizzato acriticamente i disegni tecnici della locomotiva.



Per questo motivo troviamo ad esempio in primo piano alcuni particolari che dovrebbero risultare "più all'interno". La cosa è macroscopicamente evidente nei carrelli del tender (Fig. 1), per due dei quali è stata riprodotta solo la parte interna del telaio. E' perciò evidente che la prima elaborazione deve consistere nella riproduzione in resina dei corretti fianchi dei carrelli.

### Soluzione... Pacific

Dal confronto con i dati di letteratura (G. Cornolò, "Locomotive a Vapore", Albertelli 1998, pag. 340 e segg.) appare anche evidente che il tender riprodotto è quello previsto in origine, derivato da quello della Gr. 695 mai costruita. Quello definitivo (2'2'T29) fu un'evoluzione di quello della Gr.

690 (2'2'T22), e in scala N sarebbe circa 3 mm più lungo di quello del modello e con differente parte posteriore; fortunatamente le chiodature laterali sono quelle giuste, per cui sarà sufficiente rifare la parte posteriore della cassa.

Peraltro una completa elaborazione del modello comporta che locomotiva e tender siano messi in grado di muoversi (le ruote della locomotiva e del tender sono solo stampate in plastica) e possibilmente dotati di motore e trasmissione. La soluzione (relativamente) più semplice per il telaio motorizzato è trovare una macchina di rodiggio Pacific (2C1) il più possibile corrispondente.

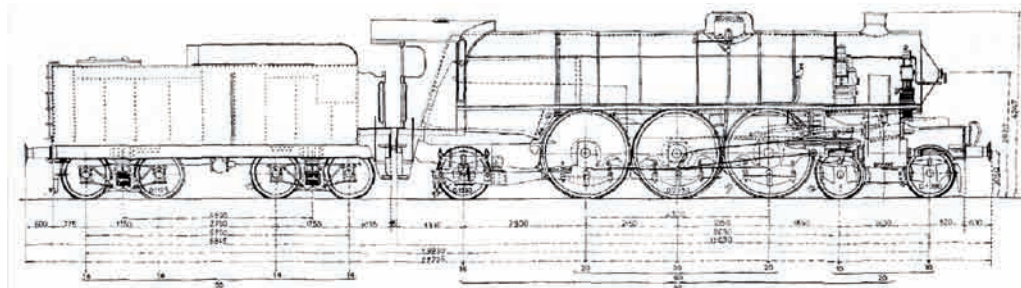
Dopo una disamina di ciò che offriva il mercato, la mia scelta è caduta sulla diffusissima vaporiera tedesca BR 01, l'unica tra i modelli di grande produzione che abbia il diametro e il passo delle ruote motrici quasi corrispondente al vero, anche se poi (vedremo) occorrerà intervenire pesantemente sul carrello anteriore e sul bissel.

Anche il numero di razze delle ruote motrici (20) risulta abbastanza corrispondente al vero (21).

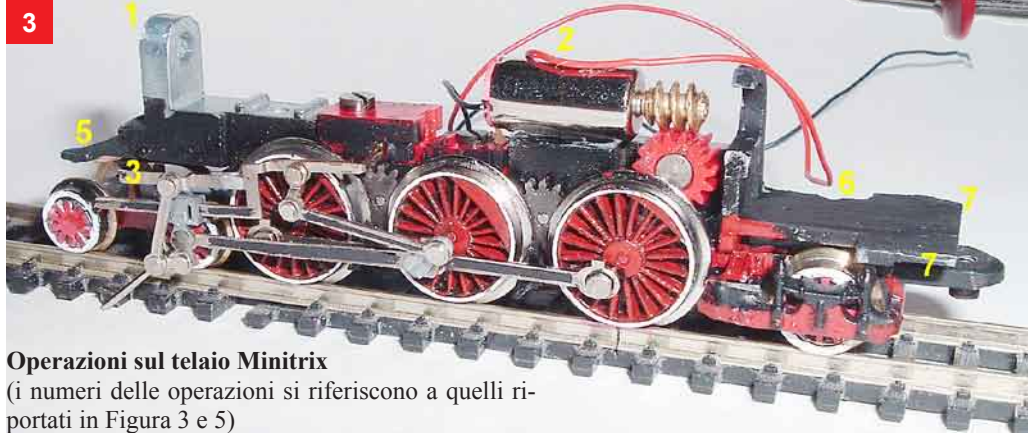
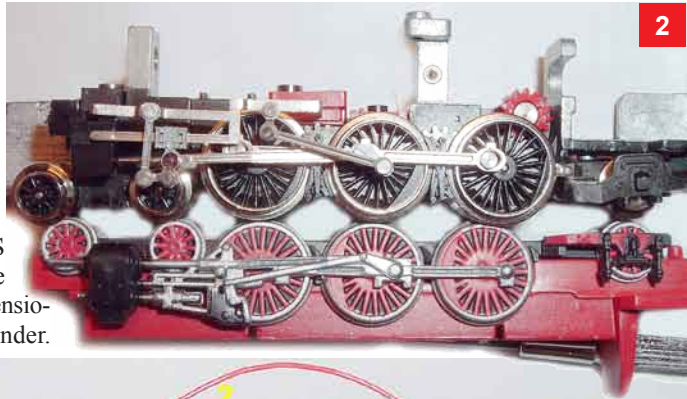
### Telaio Minitrix

Sono riuscito a trovare su ebay per pochi euro il solo telaio (con motore) di una BR 01 Minitrix (MT in seguito): ho visto subito che eliminando il motore e alcuni particolari, poteva benissimo essere contenuto nella cassa della Gr. 691 (Fig. 2).

Inoltre, si può adattare la vite senza fine del motore originale Minitrix a un micromotore, da posizionare



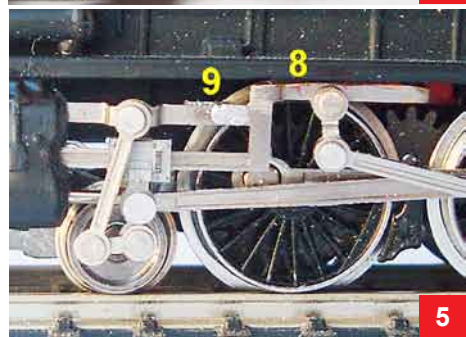
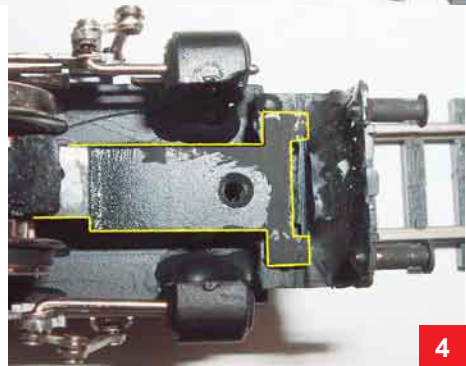
all'interno della caldaia: il primo tentativo l'ho compiuto con un motore tolto da una macchinina RC cinese (da pilotare via radio), ma la scarsissima potenza non consentiva di far girare gli ingranaggi; risultati sicuramente migliori si otterranno con un micromotore Faulhaber 0615N4,5S (diametro 6 mm) da alimentare tramite un circuito riduttore di tensione che può trovare posto nel tender.



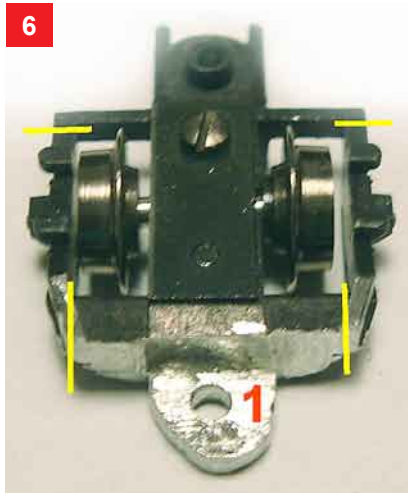
### Operazioni sul telaio Minitrix

(i numeri delle operazioni si riferiscono a quelli riportati in Figura 3 e 5)

- 1 sagomare con la moletta i vari supporti sulla parte alta per adattarli all'interno della caldaia DP;
- 2 tagliare il supporto centrale a livello del foro intermedio;
- 3 togliere il gruppo cilindri;
- 4 spianare la parte inferiore del telaio davanti alla vite del gruppo cilindri fino a livello delle alette piatte;
- 5 eliminare metà della larghezza del supporto del carrello anteriore realizzando una forcella (vedi sagoma in giallo in Fig. 4) che si possa incastrare nella parte anteriore della cassa;
- 6 eliminare il supporto posteriore e quello laterale del motore, lasciando libero tutto il pavimento della cabina;
- 7 eliminare su ciascun lato circa 1 mm del pavimento della cabina per farlo calzare dentro la cabina DP;
- 8 assottigliare di circa 3/10 mm i supporti alti della distribuzione, per poter avvicinare correttamente il telaio alla cassa; allo stesso scopo fresare leggermente la parte inferiore dei praticabili creando delle scanalature in cui possano parzialmente incastrarsi i suddetti supporti alti;
- 9 accorciare di 2 mm le aste dei cassetti della distribuzione vicino al supporto alto; si può utilizzare



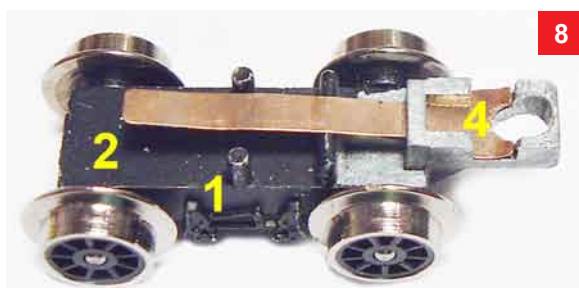
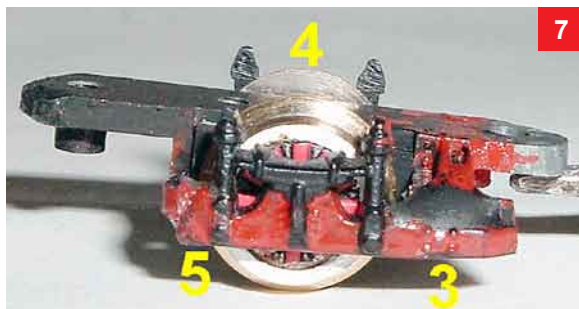
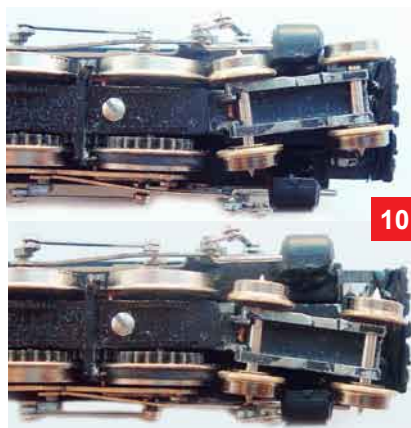
la parte tolta per rinforzare posteriormente la nuova saldatura.



### Carrello Bissel posteriore

Il bissel va avvicinato leggermente al terzo asse accoppiato (vedi Figure 6-7):

- 1 rifare la sede del perno di rotazione e consumare la parte di barra eccedente;
- 2 tagliare i lati del bissel: in senso longitudinale nella parte anteriore e in senso trasversale nella parte posteriore (linee gialle Figura 6);
- 3 dal modello tagliare i fianchi del bissel con tutto il supporto posteriore, da reincollare sul bissel MT con adesivo bicomponente;
- 4 sostituire l'assale con uno con ruote da 7,7 mm, a cui spianare le punte coniche e, se necessario, assottigliare il bordino;
- 5 ricavare dalle ruote finte DP le piastrine con i raggi e incollarle dentro il cerchione.



### Carrello di guida anteriore

Il carrello anteriore deve avere un passo minore, e ruote più grandi da 6,2 mm (quindi con l'asse più in alto), possibilmente con il bordino molto basso per non interferire con la ruota motrice anteriore (Figure 8 - 9):

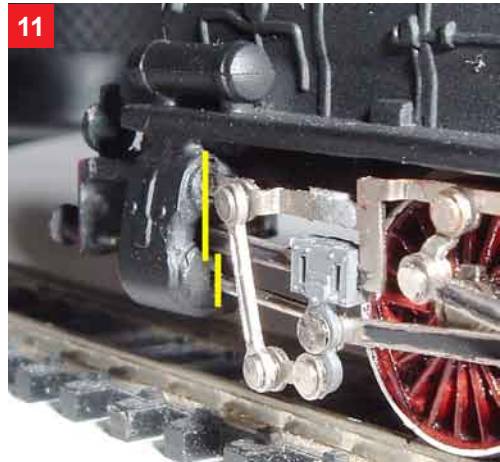
- 1 eliminare le strutture al centro dei lati del carrello MT,
- 2 realizzare un nuovo foro per l'asse anteriore, 1,5 mm più all'interno,
- 3 asolare i fori degli assi verso l'alto per accogliere il nuovo asse di diametro 1,5 mm e spostare la posizione il più in alto possibile,
- 4 asolare il foro di rotazione per avvicinare il carrello alla prima ruota motrice,
- 5 eliminare la chiusura originale del foro di rotazione e ricostruirla nella nuova posizione con una fascia di ottone riempita di stagno e riformata; contemporaneamente, fissare anche la lamella elastica che mantiene giù il carrello,
- 6 tornire il bordino delle ruote e spianare le punte coniche,



- 7 ricavare dalle ruote finte DP le piastrine con i raggi e incollarle dentro il cerchione,
- 8 inserire le ruote tenendo conto della polarità di corrente captata dall'asse,
- 9 eliminare la barra di contatto della lamella sotto il telaio, in quanto incompatibile con le ruote di maggior diametro,
- 10 assottigliare la parte posteriore del pancone per consentire la rotazione del carrello ed eliminare i respingenti e i tubi DP (Fig. 10); spianare le sedi dei respingenti, forare con punta da 0.95 dall'interno e montare nuovi respingenti torniti di benno002 (li trovate su ebay).

### Blocchi Cilindri

- 1 separare i due blocchi dei cilindri;
- 2 spianare la parte superiore di ogni blocco per allineare il centro dei cilindri allo stantuffo (Fig. 11);
- 3 forare il centro dei cilindri con una punta da 0.9 mm per il passaggio dello stantuffo;
- 4 i fori per l'inserimento dell'asta della distribuzione e dell'asta di scorrimento della testa a croce vanno eseguiti con una punta da 0.6 mm e poi asolati opportunamente; questi fori devono essere posti qualche decimo di mm più all'esterno rispetto al foro dello stantuffo al centro del cilindro;



- 5 smussare lo spigolo anteriore interno dei blocchi cilindri per accogliere la ruota anteriore a carrello ruotato;
- 6 incollare i blocchi sotto il praticabile con abbondante Pattex Extreme.



La Fig. 12 evidenzia le scanalature in cui alloggiavano i supporti alti della distribuzione (punto 8 delle operazioni sul telaio Minitrix).

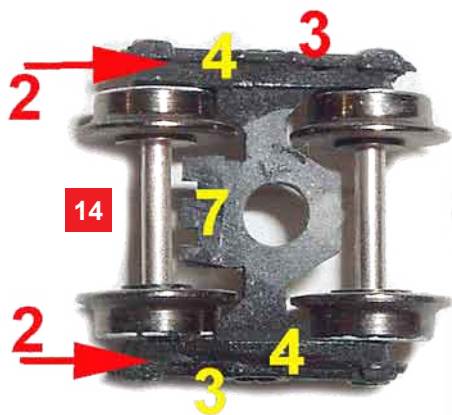
### Accoppiamento del Telaio alla cassa

Verificare che, infilando attentamente gli stantuffi, le guide delle teste a croce e le aste della distribuzione nei fori dei blocchi cilindri e poi infilando il telaio dentro la cassa, tutto entri con precisione; eventualmente fresare con una fresa cilindrica l'interno della caldaia e ridurre le parti del telaio sporgenti superiormente.

Incollare internamente ai fianchi della cabina due spessori per realizzare una battuta per il pavimento della cabina, che deve essere allineato alle modanature esterne alla base della cabina (Fig. 13).

Quando la cassa appoggia con questi spessori sulla piastra di pavimento, la caldaia deve essere perfettamente orizzontale.

Con piccoli e sottili cordoncini di Pattex Extreme si possono realizzare dei fermi per non far cadere il telaio quando si prende la cassa; per separare il telaio occorrerà allargare leggermente la cabina.



## Le modifiche al Tender

(Figure 14, 15 e 16)

### Carrelli

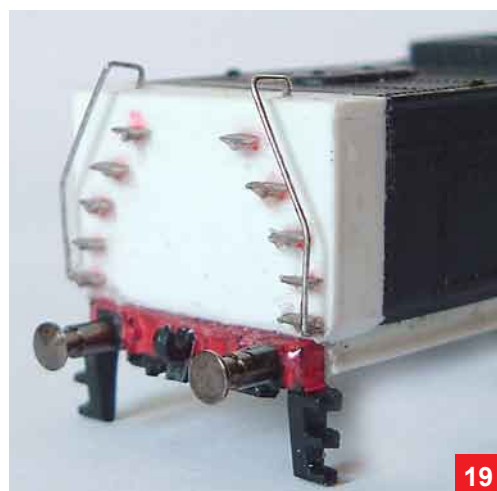
- 1 si possono usare dei carrelli tolti da carri merce USA, che hanno un passo solo 1 mm più corto di quanto necessario;
- 2 spianare il più possibile la parte esterna dei carrelli USA;
- 3 duplicare in resina i fianchi dei carrelli corretti;
- 4 incollare i 4 fianchi dei carrelli sui lati dei carrelli USA;
- 5 sostituire le ruote originali USA (tipicamente da 5,4 mm) con altre da 7 mm o almeno da 6,2 mm;
- 6 ricavare dalle ruote finte DP tramite computer, scanner, e stampa su carta adesiva 8 piastrine con i raggi; forarle al centro per far passare la punta conica e incollarle dentro il cerchione;
- 7 al carrello anteriore eliminare il gancio modellistico e il suo portagancio.

### Cassa

- eliminare la piastra sotto il pancone anteriore (lasciando solo i due respingenti piccoli) perché interferisce con il gancio sul retro del bissel;
- tagliare la piastra posteriore e scartarla;
- costruire con tre strisce di plasticard da 0,5 mm larghe 3 mm il prolungamento della cassa del tender; sotto deve rimanere aperta (Fig. 20);
- realizzare la parete posteriore con plasticard da 0,3 mm;
- incollare il tutto con abbondante Pattex Estreme nella parte interna;
- i 10 scalini sul lato posteriore sono da 1x1,5 mm e sono ricavati da una striscia larga 1 mm in alpacca da 0,25 mm; i supporti sono costituiti da testimoni di lastrina fotoincisa in alpacca infilati in fori da 0,35 mm e incollati

con attak; gli scalini sono poi tenuti in posizione con una goccia di attak e fissati con Pattex Estreme (Fig. 19);

- i mancorrenti posteriori (Fig. 19) sono in filo di acciaio da 0,35 mm, sagomati a dovere; vanno fissati con attak in fori fatti sulla parte superiore della cassa in posizione in asse tra i 2 ultimi scalini e sulla parete posteriore in basso vicino al primo scalino;
- realizzare con strisce plasticard da 0,25 mm x 1,5 mm i sopralzi della carboniera, lunghi quasi quanto la carboniera; incollare con attak e fissare da dentro con Pattex Estreme (Fig. 17);





5) tagliare dal pezzo DP le scalette anteriori lasciando la parte estrema del telaio;



- disporre due sottili strisce di Pattex Estreme verticali tra ciascun sopralzo e la base, per simulare le reggette.

#### Perni carrelli

- il perno del carrello anteriore è al posto giusto rispetto alla colonnina filettata esistente nella cassa;
- realizzare una barra di accoppiamento in lastrina di ottone, con passo dei fori 14,2 mm e diametri adatti alla vite per la colonnina filettata (2 mm) e per il perno sul bissel (mm 2,5) (Fig. 18).

E' perfetta la lastrina che costituisce il supporto del gancio dei carri SRG di Lineamodel, lasciata piatta, riempiendo le linee di piegatura con saldatura e forando il centro del quadrato con punta da 2,5 mm.

- il perno del carrello posteriore va avvicinato di 2 mm; approfittare dell'apertura della cassa effettuata al punto 7 per tagliare a raso la colonnina filettata posteriore e rincollarla con Pattex Estreme 2 mm più avanti;
- Per il corretto posizionamento dei carrelli USA interporre delle rondelle di spessore 1 mm.

#### Telaio

- 1) Ricostruire il telaio con strisce di plasticard di 0,9 mm incollate internamente alla cassa e sporgenti sotto di 1,5 mm (Fig. 20);
- 2) incollare alla base del telaio delle strisce di plasticard il più sottile possibile (0,25 mm) sporgenti di 0,6 mm, in modo da lasciare libera la rotazione dei carrelli;
- 3) tagliare i respingenti al pancone posteriore DP completo di scalette, spianare le sedi dei respingenti, forare con punta da 0,95 dall'interno e montare nuovi respingenti torniti di benno002 (ovviamente con il piatto convesso a destra e piatto piano a sinistra);
- 4) creare la sede del pancone tra la parete posteriore e il telaio, fissare con Attak e incollare con Pattex Estreme (Fig. 21);

- 6) rifinirle con mola e cutter per adatarle davanti e sotto l'estremità del telaio;

- 7) fissare con Attak e incollare con Pattex Estreme abbondante nelle parti non in vista;

- 8) smussare la parte interna posteriore per agevolare la rotazione del carrello anteriore,

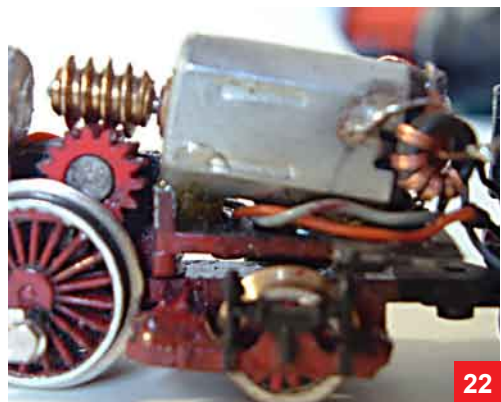
#### **Motorizzazione**

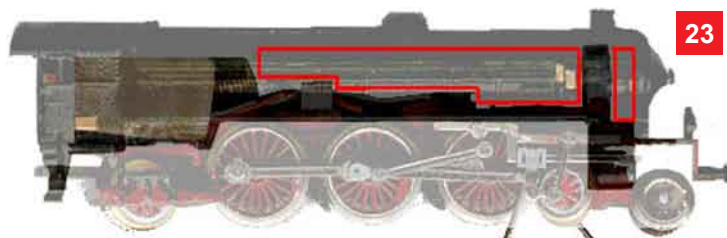
Dopo un fallito tentativo con un motore Faulhaber, è stato scelto il piccolo motore asportato da un telaio Dapol, sufficientemente piccolo per entrare agevolmente tra caldaia e cabina, allargando a sufficienza sia la sezione della caldaia che l'apertura della cabina (Fig. 22).

Al motore è stata ricaleettata la vite senza fine originale Minitrix, previa inserzione di un tubicino di ottone per adattare il diametro del foro a quello dell'asse.

Il motore viene incollato, inclinato, circa in corrispondenza del focolare, quindi tra caldaia e cabina, dove comunque non appare dai finestrini (Fig. 23). Nella cabina, ai lati del motore trovano posto le due induttanze e i relativi condensatori di filtro.

Lo spazio rimasto libero nella caldaia va riempito con una zavorra sagomata ad hoc (Fig. 23): nello





23

Nella figura in fondo all'articolo è evidenziato lo schema seguito.

Il polo positivo (rotaia destra) è captato sulla motrice dalle due lamelle originali striscianti sull'interno di due ruote motrici e sul tender

studio a destra era previsto di occupare anche il piccolo spazio nella camera a fumo, ma in fase realizzativa si è ritenuto che esso fosse superfluo.

La zavorra in metallo bianco è stata ottenuta per fusione, usando uno stampo in DAS ottenuto a partire da un master in polistirene ad alta densità (Fig. 24).

Il pezzo così ottenuto deve tuttavia essere abbondantemente limato per calzare sul telaio e dentro la caldaia.

La zavorra è fissata al supporto verticale del telaio con una vite.

#### Circuito elettrico

La velocità del modello è risultata un po' eccessiva e si è fatto ricorso all'usuale circuito riduttore di tensione, progettato per riprodurre a 12 V una velocità di 150 km/h, e di 130 km/h a 10V. In tal modo, anche in presenza sul tracciato di altri modelli relativamente troppo veloci, il modello dovrebbe marciare comunque a buona velocità.

24



25

Questo circuito ha trovato posto nel tender, collegato con tre fili alla motrice (Fig. 25). Per migliorare la captazione complessiva di corrente anche i quattro assi del tender sono stati dotati di contatti, realizzati come di consueto con un semplice filo arrotolato più volte attorno all'asse.

der da tre assi; il polo negativo (rotaia sinistra) è captato sulla motrice tramite il telaio dagli assi delle tre ruote motrici e dai due assi del carrello anteriore, e sul tender da un solo asse.

#### Verniciatura

- Fondo grigio nitro ad aerografo per cassa e

telaio del tender, i carrelli, il gancio di accoppiamento tra tender e motrice;

- smalto rosso pancone (rosso + goccia di nero) dato a pennello sul telaio del tender, parti in vista del telaio della locomotiva, ruote motrici, parti dei carrelli anteriore e bissel;
- smalto bianco a pennello sui cerchioni di tutte le ruote;
- nero opaco nitro ad aerografo su tutte le casse, previa mascheratura dei panconi e delle parti DP colore ottone;
- rifinitura a pennello in smalto nero opaco delle scalette e delle bielle;
- per finire, ripassate a pennello in smalto nero opaco le scalette e le bielle.

**Massimo Di Giulio**

**Captazione lato destro (rosso) con lamelle originali e su tre assi del tender; captazione lato sinistro (verde) tramite gli assi e il telaio**





## La Fimf alla IV Mostra-Fiera di Tropea 2013

Si è svolta a Tropea (VV), un'amenissima cittadina affacciata sulle coste calabre del Tirreno, nei giorni 12-13 e 14 aprile l'annunciata Mostra di Modellismo, giunta alla sua quarta edizione. Organizzata splendidamente dal "Gruppo Fermodellistico Tropeano" nei locali del Palasport comunale, gentilmente messi a disposizione dalla Amministrazione locale grazie all'interesse e alla sensibilità del Sindaco Prof. Gaetano Vallone.



Lo striscione del Gruppo Rhegium (foto Icardi)

Il "GFT" nasce nel 2008 per volontà e iniziativa di alcuni giovani appassionati di modellismo ferroviario di Tropea che già nel primo anno di fondazione diedero vita alla prima edizione della mostra. Il giovane gruppo tropeano è composto di cinque valorosi e intraprendenti appassionati; hanno saputo allestire questa mostra con molta cura, con grande professionalità e competenza, cui ha fatto da corollario l'immane e calorosa ospitalità

nei confronti degli espositori e di tutti i visitatori. Di loro ci piace ricordarne i nomi, essi sono: Davide Godano, il vero motore trainante del gruppo, ma ben sostenuto e coadiuvato da Saverio Ciccarelli, Luca Berardocco, Salvatore Incandela detto Totò, Pasquale Mesiano, con il contributo turistico organizzativo di Dario Godano.

Il GFT oltre all'organizzazione della propria mostra vanta una triennale partecipazione al Model Expo di Verona, allestendo il proprio plastico modulare in H0, riprodotto un tratto della linea ferroviaria tirrenica tra le stazioni di Parghelia e Tropea e fedelmente ambientata negli anni '70 grazie a rilievi topografici, a foto d'epoca e testimonianze locali.

Nutrito è stato il numero dei Club partecipanti alla manifestazione: oltre al GFT erano presenti il "Gruppo Modellisti Catanzaresi" che ha esposto alcuni diorami, un plastico in H0 ed uno in scala N; il "Gruppo Fermodellistico Rhegium" di Reggio Calabria con due impianti "mini", di cui uno in scala T ben raccolto in una valigetta e il



Presso il totem della FIMF, da sinistra a destra: Raffaele Teodoro presidente AMC (Associazione Modellisti Catanzaresi), Alessandro Giglio, Davide Godano del GFT, la Sig.ra Mariateresa Godano, Mimmo Caridi del Gruppo Fermodellistico Rhegium, Marco Icardi (foto Icardi)

plastico “Scilla”; ci piace sottolineare il forte spirito di appartenenza alla FIMF di questo gruppo il quale esponeva in bella mostra uno striscione riportante i loghi FIMF e MOROP, che risaltavano anche all’interno della valigetta contenente il mini circuito, opera di Mimmo Caridi e Orazio Cipriani.



**Scorcio del plastico modulare del GFT (Gruppo Fermodellistico Tropeano) con la stazione di Tropea (foto Icardi)**



**Il plastico in T (scala 1:450) del Gruppo Rhegium, con quattro Aln668; sul coperchio si vedono scritte e loghi Fimf e Morop (foto Icardi)**

Un impianto modulare Fremo del “Gruppo Fremo di Calabria” di ampie dimensioni e ancora l’Associazione Modellisti Reggini “Nino Campolo” con il suo Presidente, non solo il più giovane d’Italia, ma il primo Presidente donna di un

club fermodellistico, Renuka Campolo, e inoltre l’Associazione Ferroviaria Messinese e svariati impianti di privati.

Nutrita la presenza e la partecipazione di ditte produttrici quali Vittrains, Gieffeci, Hornby, Uteca, MFAL, Euromodel e Acme, come pure erano presenti le case editrici Duegi e ETR e gli immancabili banchetti di borse scambio. Buona è stata l’affluenza di pubblico e di curiosi che si affollavano nei pressi degli impianti funzionanti per la gioia dei più piccoli, entusiasti e affascinati dalle locomotive a vapore sbuffanti.

Non è mancata una discreta affluenza di fermodellisti calabresi ma anche siciliani, soprattutto da Messina e Palermo, molti dei quali hanno fatto tappa alla nostra postazione impegnandoci in lunghe chiacchierate soprattutto con chi aveva poca conoscenza della FIMF: infatti i bollettini messi a loro disposizione sono andati a ruba.

Una manifestazione nel complesso ben organizzata, in ampi spazi che hanno permesso ai visitatori di poter agevolmente visitare la Mostra e cimentarsi in lunghe riprese e scatti fotografici, una manifestazione nel segno dell’amicizia e della cordialità che ha saputo regalare tre giorni, sì di impegno, ma forieri di nuove conoscenze, di nuove amicizie e speriamo di stimolo a rinnovati rapporti tra i club del meridione e la FIMF.



**Renuka Campolo, presidentessa dell’Associazione Modellisti Reggini “Nino Campolo” (foto Giglio)**



Diorama del GFT riprodotto un tratto della linea Tropea-Lamezia (foto Giglio).

Scalo merci del plastico modulare "Fremo" del gruppo "Fremo di Calabria" (foto Icardi).

La vetrina con una selezione di modelli storici Rivarossi, filobus anni '50 compresi (foto Icardi)



L'impegno assunto nel corso dell'ultima Assemblea di divulgare la conoscenza della FIMF ha messo il primo tassello e speriamo vivamente di raccoglierne i frutti; noi ci siamo impegnati con buona volontà, anche a costo di qualche piccolo sacrificio logistico. Il prossimo appuntamento è l'11 maggio in occasione delle giornate Roco/Gieffeci a Prato ed a seguire un piccolo incontro a Reggio C. o a

Messina a fine giugno, per incontrarci con tutte le realtà della zona.

Volevamo poi esprimere un particolare ringraziamento per la calorosa ospitalità ricevuta oltre che dall'organizzazione, anche dalla nostra guida personale che ci ha condotto in visita alla città, il fratello Dario che ci ha svelato con competenza ma soprattutto con amore per la propria terra i segreti e la storia di Tropea.

Per mettere ancor di più in risalto il lavoro di squadra della famiglia Godano, un affettuoso grazie alla mamma, Signora Mariateresa, anche lei dispensatrice di notizie sui luoghi ed impareggiabile ospite durante tutto il periodo della mostra.

Un arrivederci alla prossima edizione

**Alessandro Giglio - Marco Icardi**

## La FIMF a Model Expo Italy di Verona 2013

- 1) Lo striscione FIMF sul plastico modulare H0 del Gruppo Fermodellistico Milanese.
- 2) Claudio Nastasi e Claudio Dell'Amico presso il punto di ritrovo FIMF nello stand del DLF di Verona.



1



2

- 3) Marco Viti al lavoro sul retro del plastico modulare del Gruppo Fermodellistico Piombinese, presente a Verona



3



4



5



con ben 77 pannelli.

- 4) Treno svizzero e faro costiero sul plastico modulare a norme FIMF del Forum E656.
- 5) Passaggio a livello di Pilzone sulla Brescia-Edolo in H0 modulare del Club Fermodellistico Bresciano.



- 6) L'opera omnia del Maestro Modellista Nazario Bobbo del Gruppo Fermodellisti Trevigiani.
- 7) La stazione di Campodazzo/Atzwang sul modulare FREMO del Club Fermodellisti Silandro.



- 8) I due ponti di Piteccio in scala 1:87, sullo sfondo il primo del 1863/64 poi distrutto dai tedeschi in ritirata e in primo piano quello ricostruito nel 1948/49, entrambi opera di Roberto Bisconti del Gruppo Fermodellistico Pistoiese «La Porrettana».
- 9) Presso lo stand ASN, il Maestro Modellista Mario Malinverno riceve da Claudio Dell'Amico il premio ViTrains sorteggiato fra tutti i votanti del modello dell'anno 2012.

(foto A. Manino)



Sul viadotto di Caprareccia  
(foto Fasciglione)

## VI Giornata delle Ferrovie Dimenticate

**D**omenica 3 marzo 2013 si è celebrata in tutta Italia la VI giornata delle ferrovie dimenticate.

Nel contesto delle numerose manifestazioni relative, il GRAF (Gruppo Romano Amici della Ferrovia) di concerto con Umbria Mobilità (Azienda che gestisce i trasporti pubblici nella Regione) ha organizzato a Spoleto un'escursione sul tracciato della ex Ferrovia Spoleto-Norcia, entrata in servizio nel 1926 e chiusa nell'agosto 1968 con grande rammarico per quanti ne avevano usufruito negli anni per motivi di lavoro, di studio o di commercio, riconoscendole l'indubbio merito di aver portato nella regione vitalità e benessere favorendo lo sviluppo economico e liberando dall'isolamento tanti piccoli centri prima raggiungibili con difficoltà.

Come da programma, il gruppo degli escursionisti del GRAF è giunto a Spoleto intorno alle 9,30, al punto stabilito per l'incontro nei pressi del centro commercia-

le Conad situato a poche centinaia di metri dallo svincolo Spoleto Nord della S.S. n.3 Flaminia; a questo gruppo se n'è aggiunto un altro composto da cittadini di Spoleto e dintorni. Gli escursionisti, guidati dal direttore del Museo della ex Ferrovia Luigi Fasciglione e dal geom. Paolo Capocci di Umbria Mobilità, hanno preso posto su un autobus dell'Azienda che li ha portati sul piazzale della ex stazione di Caprareccia; da qui hanno proseguito a piedi per raggiungere il non lontano imbocco della



Imbocco della galleria di valico  
Forca di Cerro lato Spoleto  
(foto Fasciglione)



Visitatori che fotografano la stazione di Caprareccia sul plastico della Spoleto-Norcia (foto La Manna)

omonima galleria (la più lunga di tutto il tracciato, circa 2 km) per una breve visita.

Quindi la comitiva è ritornata al piazzale della stazione per proseguire la piacevolissima passeggiata, in una splendida giornata di sole, lungo il tracciato in lieve discesa della ferrovia, ombreggiato dalla fitta vegetazione, percorrendo prima il viadotto di Caprareccia (il più lungo, con i suoi 140 m) per raggiungere dopo circa 4,5 km lo spettacolare viadotto di Cortaccione che attraversa una profonda vallata (il più alto, 60 m al pilone centrale, e lungo 120 m) e dopo un altro paio di km arrivare all'Osteria del Trenino, in località Licina, per la pausa pranzo.

Dopo il ristoro, percorso l'ultimo breve tratto dove termina il tracciato originale per entrare nel sistema viario cittadino, i partecipanti hanno raggiunto



La stazione di

Spoleto Città, ora sede del Museo (foto La Manna)

l'edificio sito nel piazzale della stazione FSN di Spoleto Città, nel quale è in corso di costruzione il grande plastico modulare della ferrovia, dove sono stati accolti dal Presidente del Mo.Fer.Club Spoleto Roberto Baldoni e dal sottoscritto, che hanno mostrato loro il plastico (già perfettamente operativo anche se ancora incompleto), rispondendo alle numerose domande dei visitatori che hanno espresso grande interesse ed ammirazione per quanto hanno visto, e nel contempo faticando non poco per contenere l'entusiasmo dei più piccoli alla vista dei convogli in movimento.

Infine i visitatori sono stati accompagnati all'edificio della ex-stazione di Spoleto Città, attuale sede del Museo della Ferrovia, nella quale sono in esposizione una raccolta di cimeli ed oggetti vari ed una ricca documentazione grafica e fotografica, che sono state presentate e commentate dal direttore Fasciglione e dal geom. Capocci; vi sono anche due salette video, dove è possibile visionare interessanti filmati d'epoca.



All'interno del museo (foto La Manna)



All'interno del museo  
(foto La Manna)

Concludo questa breve cronaca ringraziando quanti hanno voluto visitarci, con la speranza che siano rimasti contenti per aver trascorso una bella giornata, e che altri (magari dopo aver letto questa pagina) siano invogliati a fare altrettanto.

**Renato La Manna**  
(Mo.Fer. Club Spoleto)



✉ Lettere ✉  
alla redazione

e-mail 6 marzo 2013

*Leggendo l'editoriale del bollettino FIMF n.309 ho letto che siete sempre alla ricerca di articoli quindi ho preso spunto nello scrivere cosa per me è la ferrovia, Aggiungo altresì che la foto di Alessandro Rossi al Congresso FIMF a Palermo nel 1962, nel numero del bollettino FIMF n.297 è da brividi: i miei complimenti.*

*Vi porgo i miei più affettuosi saluti, a cui si associa tutto il Circolo Fermodellistico Palermitano.*

*Marcello Petrucci*

### La ferrovia è poesia

La definizione di ferrovia di norma è infarcita di dati tecnici solitamente composti da numeri freddi o da frasi prettamente tecniche, cose importanti non le voglio per niente svilire, ma di certo il concetto di ferrovia personalmente è molto più alto. Non sto qua a riportare cenni storici o ad elencare i passi fondamentali che la ferrovia ha prodotto negli anni, basti pensare che la rivoluzione industriale senza ferrovia non sarebbe stata tale, ma cerco di salire qualche scalino in alto.



Essendo specializzato nei video ferroviari, un bel giorno un mio amico mi disse “tu riesci a far diventare poesia un semplice passaggio di un treno”; chiaramente accettai il complimento, ma la mia risposta fu lapidaria, “guarda che la ferrovia è già poesia”.

Certo mi rendo conto che alcune cose si possono sentire solo se si ama veramente la ferrovia o si ha una certa sensibilità verso di essa. I riferimenti ferroviari che hanno sempre ispirato le mie riflessioni scritte sono due: le stazioni e le locomotive.



Anni fa mentre mi trovavo nello scalo di Brancaccio, di fronte a me immobile e imponente si stagliava la figura di un "caimano", per la precisione E656.015, locomotore che amo a dismisura; lo cominciai a guardare con occhio diverso rispetto al solito e se mi passate il termine ebbi l'ispirazione di dedicargli una poesia dopo essermi seduto sul marciapiede.

#### QUANDO TUTTO EBBE INIZIO

Gli oggetti son corpi senza vita senz'anima qualunque sia la loro fattura.

Ma a volte nel terso tempo nella fucina del creatore da masse informi e senza dono sorgono dei manufatti arditi.

Come se al suo interno ci fosse un core.

E lui nacque,

un privilegiato in questo universo combattuto.

Esso prese forma strana per il profano uomo non altro che metallo non altro che core non altro che forza.

Il suo arrivo lo sentirono fin su le stelle la sua partenza la sentirono fin giù all'inferno.

Non si parla del nulla o del divenire parliamo di una certezza di un fatto, fu pura e semplice realtà ... il caimano.

Molto spesso gli amici mi coprono di complimenti per la mia passione, ma io rispondo sempre che sono semplicemente una persona che ama la ferrovia, a cui piace con altri condividere questa passione che chiaramente viene trasmessa anche nel fermodellismo, dove per fortuna sono riuscito a mettere in atto i dettami di alcuni maestri, uno su tutti

#### Napoli Teatro Festival al Museo di Pietrarsa

Il **Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa**, sede espositiva di proprietà del Gruppo FS Italiane, unica per il fascino degli ambienti e la ricchezza dei materiali conservati, si trasformerà dal 4 al 23 giugno in un suggestivo palcoscenico teatrale per ospitare alcuni appuntamenti della sesta edizione di **Napoli Teatro Festival Italia 2013**.

Gli antichi vagoni faranno così da inedita cornice a spettacoli, saghe romanizzate e drammi come *Il Maestro di Cappella dei Mendicanti* di Mariano Bauduin, *Polvere ritorneremo* del giovane drammaturgo napoletano Claudio Buono, storia ricca di ironia e colpi di scena e *Nata sotto una pianta di datteri* con la regia di Di Luca e Pamela Villoresi come protagonista.

L'ex Reale Opificio Meccanico, fondato nel 1840 da Ferdinando II di Borbone e diventato Museo Ferroviario nel 1989, costituisce, grazie ad accurati interventi conservativi, uno dei più importanti complessi di archeologia industriale italiana.

l'indimenticato Pippo Tomaselli, che per decenni è stato il punto di riferimento del fermodellismo in Sicilia.

**Marcello Petrucci**

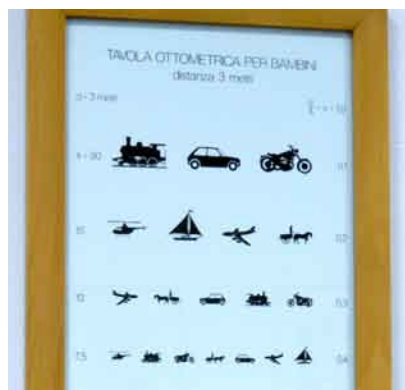
Circolo Fermodellistico Palermitano

E-mail 20 gennaio 2013

Allego una foto che dovrebbe riempirci di ottimismo. Se il primo oggetto da far riconoscere ai bambini durante la visita oculistica è una locomotiva a vapore, vuol dire che è ancora un oggetto conosciuto anche dalle nuovissime generazioni.

Francamente temevo ci avessero un bel telefonino! Saluti.

**Alessandro Dal Pino**



Otto padiglioni ospitano treni, locomotive, modelli, plastici, macchinari e oggetti d'interesse storico che, per più di un secolo, hanno scandito il progresso tecnologico nazionale. Fra i "gioielli" conservati al suo interno, la famosa "685" - la locomotiva alla quale era affidato il traino del Simplon Orient-Express tra Milano e Venezia; la riproduzione della locomotiva Bayard - orgoglio dei Borboni - e i vagoni simbolo del Regno d'Italia e della Repubblica come la carrozza n. 10 del Treno Reale, costruita dalla Fiat nel 1929 per le nozze di Umberto II di Savoia, divenuta «presidenziale» nel 1946 e donata al Museo da Francesco Cossiga nel 1989.

Pietrarsa è il luogo simbolo per la Fondazione FS Italiane, nata con lo scopo di valorizzare e preservare l'inestimabile patrimonio storico, tecnico e ingegneristico delle ferrovie, in modo da consegnarlo integro alle generazioni future, come memoria condivisa di progresso e coesione dell'unità nazionale.

**Alessandro Giglio**

## Annulli e francobolli ferroviari italiani del 2012

Rieccoci all'annuale appuntamento con l'elenco degli annulli figurati dell'area italiana che hanno qualche riferimento a ferrovie e tranvie, grazie ai comunicati di Poste Italiane sul sito <http://e-filatelìa.poste.it/marcofilìa/marcofilìa.shtml>. Dei circa 1500 annulli, un terzo in meno rispetto al 2011, quelli con riferimento alle ferrovie e tranvie sono 28 (ma sul n° 13 Valigia delle Indie si possono nutrire dubbi), riprodotti in figura da sinistra a destra e dall'alto in basso.

- 1) Filatelìa e Numismatica, Modena 12 gen
- 2) 100° Ponte Nossa-Clusone, Clusone 20 gen
- 3) Filatelìa Ferroviaria, Piacenza 27 gen
- 4) Giorno della Memoria, Palazzolo 29 gen
- 5) 5ª Ferrovie Dimenticate, Isernia 4 mar
- 6) 10 anni di collezionismo, Saronno 24 mar
- 7) 100° Tram Elettrico, Pisa 25 mar
- 8) 60° Vittime di Cannavinelle, Trivento 15 apr
- 9) Porte Aperte a Ponte Mosca, Torino 13 mag
- 10) Treno delle Dolomiti, Longarone 20 mag
- 11) 38° Fil Fer, Lucca 2 giu
- 12) 2ª Esposizione Modellismo, Trino 2/3 giu
- 13) Valigia delle Indie, Brindisi 12 giu
- 14) 100° Lanciano-Marina San Vito, Lanciano 1 ago
- 15) 32° Strage di Bologna, Bologna 1/2 ago
- 16) 32° Strage di Bologna, Sant'Alessio Siculo 2 ago
- 17) 105° Ferrovia del Renon, Collalbo 13 ago
- 18) 80° Trammino Stefer, Pisa 21 set
- 19) 38° Fil Fer, Reggio Calabria 3 ott
- 20) 100 anni loco FS GR 685, Pistoia 6 ott

- 21) 100° Busca-Dronero, Busca 13 ott
- 22) 150° Roma-Ceprano, Ceprano 1 dic
- 23) 60° Gruppo Fermodellistico, Genova 1 dic
- 24) 100° Sangritana, Lanciano 3 dic
- 25) Ricordo della Sangritana, Lanciano 7 dic
- 26) Trenatale del Renon, Collalbo 8 dic

Nel 2012 è comparso qualche francobollo italiano di argomento ferroviario. Il 5 maggio uno

dei nove francobolli per i 150 anni delle Poste Italiane rappresenta un postino che ritira la corrispondenza imbucata nella cassetta delle lettere a fianco della porta di salita di un tram; il relativo annullo "giorno di emissione" riproduce il logo delle Poste e non ha nulla di ferroviario.

Il 9 maggio per la serie "Visitate l'Italia" sui due francobolli da 0,60 e 0,75 è raf-



figurata una figura femminile che ammira dei tipici panorami italiani attraverso un ideale finestrino del treno; i relativi annulli "giorno di emissione" (n° 27 e 28) riproducono la vignet-

ta, dove però il finestrino è stilizzato in una linea rettangolare che non ha più immediato riferimento alla ferrovia.

Il 26 maggio è stata emessa una busta preaffrancata che commemora gli 80 anni della ferrovia Rimini-San Marino, con il relativo annullo del giorno di emissione (n° 29). Inoltre su richiesta del circolo filatelico Tres Tabernae di Cisterna di Latina il 12 giugno alle ore 21,00 è stato spedito un dispaccio postale straordinario da Rimini per San Marino, la cui corrispondenza ha ricevuto un annullo speciale figurato (n° 30). Il 16 ottobre anche San Marino ha

emesso il suo francobollo per gli 80 anni dell'inaugurazione della ferrovia con Rimini, con relativo annullo del giorno di emissione.

Per noi appassionati di rotaie il 2012 è stato dunque un anno proficuo, anche se non possiamo certo paragonarci per esempio con l'Austria. Per consolarci faccio il solito confronto con il tema scacchi, di cui è appassionato mio figlio minore: nessun francobollo e due soli annulli per il campionato italiano a Torino il 30 ottobre e per un torneo open a Vimercate il 24 novembre.

**Alceo Manino**



# Programma provvisorio del 60° Congresso Morop a Berlino dal 1 al 7 settembre 2013

Ebbene sì, avete letto bene, gli archetipi di efficienza e organizzazione, i primi della classe in tutto, i tedeschi, non sono ancora in grado di presentare il programma definitivo per il Morop del prossimo settembre! Nella riunione intermedia in Ungheria ai primi di aprile il rappresentante tedesco ci ha spiegato che il ritardo nulla ha a che vedere con il nuovo aeroporto di Berlino, ma era dovuto alla Deutsche Bahn che avrebbe comunicato i prezzi dei trasporti solo a fine aprile. Ho aspettato a scrivere queste righe fino al 7 maggio, il giorno prima di consegnare in stampa il bollettino; il sito della Federazione Tedesca BDEF [www.bdef.de](http://www.bdef.de) per notizie sul congresso rimanda al sito di Morop [www.morop.eu](http://www.morop.eu), il sito di Morop riporta solo il programma provvisorio presentato a Meursault l'anno scorso e per maggiori informazioni rimanda a quello della BDEF.

## **Domenica 1 settembre 2013**

- Lavori della Commissione Tecnica di Morop.
- Visita guidata alla città di Berlino.

## **Lunedì 2 settembre 2013**

- Lavori delle Commissioni Direttiva e Tecnica di Morop.
- Assemblea Generale di Morop.
- Viaggio a Potsdam con visita dei castelli e dei giardini.
- Cerimonia di apertura alla sera.

## **Martedì 3 settembre 2013**

- Al mattino visita alle officine della U-Bahn di Berlin-Britz.
- Al pomeriggio visita del plastico Loxx, il più grande impianto fermodellistico di Berlino.

## **Mercoledì 4 settembre 2013**

- Visita guidata al Museo della Tecnica di Berlino.
- Trasferimento con autotrice al deposito-museo di Berlin-Schöneiche e visita agli "Amici delle Locomotive a Vapore".
- Visita al plastico del Club Fermodellistico "Berlino 1932".

## **Giovedì 5 settembre 2013**

- Viaggio a Cottbus con visita delle officine di manutenzione delle DB; successivamente visita agli impianti tranviari di Cottbus.

Per gli accompagnatori, possibilità di scendere a Lübbenau per un idillico viaggio in barca nell'area protetta dello Spreewald.

## **Venerdì 6 settembre 2013**

- Viaggio con il tram della linea Schöneiche-Rüdersdorf da Berlin-Friedrichshagen con visita del deposito in Schöneiche.
- Cena di chiusura del Congresso.

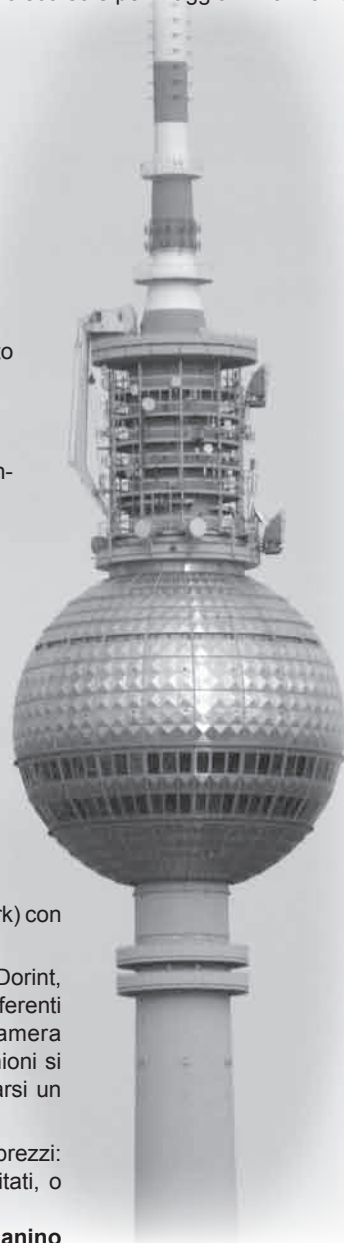
## **Sabato 7 settembre 2013 (Programma supplementare)**

- Viaggio a Buckow (nella "Svizzera" locale), da Münchberg (Mark) con una ferrovia locale elettrica.

Per i pernottamenti sono consigliati tre Hotel (Leonardo, Abacus, Dorint, però senza l'indirizzo non basta il nome per localizzarli) con differenti categorie di prezzo: 65/75, 80/90, 80/110, rispettivamente camera singola/doppia con colazione. A voce mi hanno detto che le riunioni si terranno alla Stazione Centrale, quindi è da valutare se prenotarsi un hotel in maniera indipendente.

Come vedete, programma provvisorio e nessuna indicazione di prezzi: chi è interessato si tenga informato visitando i due siti sopra citati, o scrivendo al sottoscritto.

**Alceo Manino**







# CONCORSO FRANCESCO OGLIARI 2013

## MODULO ISCRIZIONE

NOME..... COGNOME.....

RESIDENTE IN..... VIA/PIAZZA.....

CAP..... RECAPITO TEL. ....

E-MAIL.....

MODELLO PRESENTATO .....

SCALA .....

CATEGORIA:     *COSTRUZIONI*         *ELABORAZIONI*         *DIORAMI*

CONTENITORE PER ESPOSIZIONE     *SI*         *NO*

Il sottoscritto dichiara di aver preso visione del regolamento e di accettarne le condizioni.

Località..... data.....

Firma

.....

### NOTE:

- 1)La relazione tecnica dovrà essere consegnata unitamente al modello
- 2)Ritiro del modello entro la chiusura dell'Hobby Model Expo
- 3)Da inviare entro il 31 luglio 2012 a: [giampiero.chiavelli@alice.it](mailto:giampiero.chiavelli@alice.it)  
oppure per posta normale a: Ing. GIAMPIERO CHIAVELLI Via S.Simoni N° 30 00157 ROMA

# Quote FIMF 2013

<b>Cat. A - Socio Ordinario</b>	<b>Euro</b>	<b>25,00</b>
<b>Cat. B - Socio Junior (fino a 18 anni)</b>	<b>Euro</b>	<b>15,00</b>
<b>Cat. C - Socio Familiare (non dà diritto al Bollettino FIMF)</b>	<b>Euro</b>	<b>15,00</b>
<b>Cat. D - Pensionato ex-ferroviere</b>	<b>Euro</b>	<b>15,00</b>
<b>Cat. E - Socio Sostenitore</b>	<b>Euro</b>	<b>40,00</b>
<b>Cat. F - Società, ditte, enti</b>	<b>Euro</b>	<b>50,00</b>
<b>Cat. G - Socio Mecenate</b>	<b>Euro</b>	<b>100,00</b>
<b>Tassa d'iscrizione per i nuovi soci (una tantum)</b>	<b>Euro</b>	<b>6,00</b>
<b>Supplemento per spedizione del Bollettino all'estero:</b>	<b>Euro</b>	<b>16,00</b>

AVVERTENZE - Il versamento della quota deve avvenire **entro il 31 Gennaio** dell'anno di riferimento. Solamente per i soci di nuova iscrizione può essere eseguito in qualsiasi momento, assumendo validità retrodatata al 1° Gennaio dell'anno in corso (con diritto di ricevere i numeri disponibili del "Bollettino FIMF" già usciti nell'anno medesimo) e **scadendo alla fine dell'anno**.

Il versamento della quota sociale (rinnovo annuale o nuova adesione) va eseguito sul conto corrente postale n. 19743418 (IBAN IT17 L076 0113 6000 0001 9743 418), intestato a:

## **FIMF - Gruppo TIRRENO - Bollettino FIMF**

Il tagliando rilasciato dall'ufficio postale vale come ricevuta.

Per richieste di pubblicazioni edite dalla FIMF, vedere a pag. 2.

**Distintivi** - In caso di smarrimento, possono essere ottenuti al prezzo di Euro 4,00 (normale), Euro 12,00 (argento), Euro 12,00 (alato), più Euro 1,90 per spese di spedizione, dietro versamento sul conto corrente sopracitato.

### **Gli scopi della FIMF sono:**

- riunire tutti gli appassionati delle ferrovie reali e in miniatura;
- suscitare, soprattutto fra i giovani, l'interesse per il fermodellismo e le ferrovie;
- far conoscere l'opera dei più valenti costruttori di modelli o di plastici ferroviari per sollecitare l'emulazione e favorire lo scambio di informazioni;
- diffondere la conoscenza dei problemi ferroviari, tanto reali, quanto in miniatura, mediante continuo aggiornamento tecnico;
- promuovere l'unificazione delle caratteristiche tecniche del materiale mobile e fisso;
- pubblicare sul periodico bimestrale «Bollettino FIMF» articoli, notizie, comunicazioni, novità e suggerimenti dei soci che vogliono collaborare perché la ferrovia sia il miglior mezzo di trasporto e il modellismo ferroviario l'hobby preferito.

### **I vantaggi per i soci sono:**

- diritto a ricevere in omaggio il «Bollettino FIMF» (sei numeri annui);
- libero accesso alle mostre organizzate dalla FIMF e dai gruppi ad essa aderenti;
- diritto di partecipare ai concorsi per modelli e plastici ferroviari e di fotografia ferroviaria organizzati dai Gruppi aderenti alla Federazione;
- diritto di inserzioni gratuite nella rubrica "Occasioni" del Bollettino FIMF;
- diritto di partecipazione alla gita ferroviaria in occasione del Congresso annuale FIMF;
- facoltà di esprimere il proprio voto per la designazione del «modello dell'anno» e quindi di partecipare al sorteggio dei premi connesso alla votazione;
- distintivo d'argento per 15 anni di ininterrotta appartenenza alla FIMF;
- distintivo speciale alato per 25 anni di ininterrotta appartenenza alla FIMF;
- pergamena per 40 anni di ininterrotta appartenenza alla FIMF.
- medaglia-ricordo per 50 anni di ininterrotta appartenenza alla FIMF.

**INFORMAZIONI ED ADESIONI** - Tramite uno dei Gruppi aderenti alla FIMF (vedasi elenco in terza pagina di copertina), oppure direttamente presso la segreteria della FIMF (cav. Alberto Parigi - via Brigate partigiane n. 41 - 54031 Avenza [MS], tel. 0585 846513).





Floating Lounge

AT&T

656