



AFC news

www.ferromodellistichiasso.ch info@ferromodellistichiasso.ch

Periodico d'informazione Amici Ferromodellisti Chiasso | n°1 | autunno 2003

Editoriale



Il plastico sociale

Cari Soci,
nell'ultimo numero di AFC NEWS avevo raccontato delle intenzioni del nuovo Comitato di dare un impulso a tutta l'attività del nostro club. Anche il bollettino sociale sarebbe stato pensato e realizzato con criteri completamente nuovi. Devo francamente ammettere che anche al sottoscritto non fosse ben chiaro di quanto si sarebbe potuto fare e quale sarebbe stato il risultato finale. Pensavo che i problemi, che si sarebbero presentati, avrebbero forse ridimensionato le nostre ambizioni, forse non saremmo arrivati a fare tutto ciò che avevamo in mente o semplicemente a non rispettare i termini prefissati. Invece...! Ecco davanti ai vostri occhi (ma anche ai nostri) qualcosa che ha superato tutte le mie personali aspettative, le nostre, leggasi quelle del Comitato e lasciatemelo dire, credo anche le vostre. Un AFC NEWS in veste completamente nuova, moderna, accattivante e che si ripromette di migliorare ancora in futuro, segnatamente se potesse contare sul pre-

zioso contributo di ognuno di voi come ebbi ripetutamente a dire nel passato con il vecchio, chiamiamolo così, "giornalino". Non posso nascondere che questo risultato sia stato raggiunto con l'aiuto, l'impegno determinante di un nostro nuovo membro di comitato, persona alla quale si è potuto fare riferimento per le sue specifiche qualità e conoscenze nell'ambito delle pubbliche relazioni e della comunicazione. Tutto il comitato ha comunque lavorato molto al progetto. Lo scopo del nostro nuovo giornale, oltre a quello di informare i soci sull'attività dell'AFC, è anche di presentare noi e il nostro hobby al di fuori di una ristretta cerchia di persone quale è attualmente la nostra Associazione. Vogliamo farci conoscere mediante un prodotto di qualità che possa essere attrattivo e invogliare ad avvicinarsi al nostro club. Penso che ogni socio possa presentare con orgoglio un prodotto di questo genere ad amici e conoscenti, il modo più diretto e immediato per farci pubblicità. Il Comitato si

ripromette di avere nel futuro molti nuovi soci; io, personalmente, di rivedere o vedere tante vecchie e tante nuove facce alle nostre manifestazioni e, nei momenti delle nostre attività modellistiche, al plastico sociale. E ora buona lettura a tutti!

Umberto Zantrini

SCRIVETE SU AFC NEWS

L'invito formale e ufficiale, ma anche quello amichevole, è di mandarci foto, testi, racconti di viaggi, aneddoti, curiosità, qualsiasi cosa possa aiutare AFC NEWS a diventare sempre più ricco e più bello.

L'indirizzo di posta elettronica al quale spedire è info@ferromodellistichiasso.ch oppure Associazione Ferromodellisti Chiasso, casella posta 3101, Chiasso 1.

Umberto e Paolo ringraziano da subito.

IL PLASTICO AFC

Il plastico AFC

Il plastico della nostra associazione è l'orgoglio del club, la piattaforma sulla quale far progredire e rafforzare AFC e la speranza di rivedere molti soci e treni in movimento sul nostro vagone.

La cabina 1, quella che regolava e assicurava le entrate e le uscite dei treni lato Balerna e la gestione della rimessa locomotori, diventava alcuni anni fa la nostra sede.



Il vagone sede del plastico

Ubicata in una posizione sicuramente unica in Svizzera, alla "porta nord" della stazione di Chiasso, stazione internazionalmente conosciuta, all'inizio di quella che è la mitica linea del San Gottardo. Già il solo ammirare la circolazione dei treni e i movimenti di manovra da quel posto d'osservazione privilegiato è per

noi un costante e immenso divertimento. Queste magiche visioni ci spinsero sempre più verso la realizzazione di un plastico in H0 che riproducesse qualche particolare della linea del San Gottardo.

La "nostra" carrozza, parcheggiata sul binario sottostante la cabina 1, era diventata con il passare del tempo un deposito di ferraglia e di tante altre cianfrusaglie. Fu così che un giorno si decise di svuotare la carrozza di quanto essa conteneva e creare lo spazio per realizzare un plastico in scala H0.

Si fissò un obiettivo molto importante, che condizionò la costruzione del plastico in modo rilevante: realizzare un plastico che potesse permettere il funzionamento con i diversi sistemi di alimentazione disponibili sul mercato.

E cioè:

- alimentazione a due rotaie corrente continua,
- alimentazione a tre rotaie corrente alternata (sistema Märklin),
- alimentazione con sistemi digitali.

Momento principe per la costruzione del plastico fu la scelta del tipo di binario. Per rispettare però l'obiettivo delle molteplicità dei sistemi di alimentazione era

quindi imposta la scelta dei binari Märklin K. Le rotaie, isolate l'una dall'altra permettono anche il funzionamento con il sistema di alimentazione a due rotaie. Un solo tipo di scambi Märklin K ha le rotaie isolate e cioè i deviatori destra e sinistra "lunghi". Si dovette però modificare gli scambi prevedendo l'alimentazione del cuore e delle rotaie interne per garantire il funzionamento senza interruzioni dei treni anche con il sistema di alimentazione a due binari in corrente continua.



Il ponte arrivando in stazione

GRAZIE

Il Comitato desidera ringraziare quelle aziende che, con il loro contributo o con le loro realizzazioni, hanno aiutato e aiuteranno il Club a crescere, svilupparsi e raggiungere gli obiettivi che ci siamo posti nei prossimi anni:



**Banca Popolare
di Sondrio (SUISSE)**

DELCO MOBILI
S. ANTONINO



MONDAINE[®]

Tipografia Torriani



SDB
STRATEGIE E COMUNICAZIONE

Si iniziò con tante idee, poi con qualche disegno di tracciati realizzati con un computer, per poi dar seguito ai lavori veri e propri con la costruzione in legno del telaio principale (o tavolo di base). Fu un grande lavoro di falegname carpentiere. Poi si realizzarono i tracciati in legno per la posa dei binari. Strada facendo nuove e brillanti idee, dell'uno o dell'altro, portarono a modificare il tracciato iniziale arrivando così alla situazione di quello odierno, estremamente variegato e interessante sia per lo spettatore che per chi si diverte a far girare i modelli di treni.



L'ingresso in stazione

Bello, bellissimo il tracciato e bello, bellissimo il paesaggio; ma un aspetto importantissimo nella realizzazione del nostro plastico in H0 sono state la concezione e la realizzazione della parte tecnica, elettronica, per la gestione dei treni in movimento:

- diverse alimentazioni,
- gestione dei percorsi nella zona stazione con un banco di comando,
- gestione della sicurezza con i blocchi di tratta.

Interessante fu la realizzazione del banco di comando di tipo "domino", simile a quello utilizzato nella realtà presso le Ferrovie Federali Svizzere. A chi è addetto al movimento treni sono indicati in quale stato si trovano i vari dispositivi come segnali, scambi alimentazioni e stati di occupazione. Sullo stesso banco si trova pure il dispositivo di allacciamento alla rete di alimentazione che fornisce la tensione necessaria al funzionamento dei treni. La caratteristica fondamentale di questo impianto è, come già detto sopra,

che esso funziona sia con il sistema di alimentazione a due rotaie (corrente continua) sia mediante la presa di corrente a tre rotaie (corrente alternata o sistema Märklin), senza limitazioni di circolabilità dei treni. Per entrambi questi sistemi la tensione necessaria è fornita da un alimentatore tradizionale.

È però possibile alimentare l'impianto con sistemi digitali a due rotaie, secondo le norme NRMA (quindi digitale ROCCO, Fleischman, Lenz, Trix, ecc.) oppure con il sistema digitale Märklin a tre rotaie (protocollo Motorola). Per consentire una sicurezza adeguata ed evitare incidenti sono stati installati dispositivi che permettono di assicurare il distanziamento dei treni sulla linea (blocchi automatici).

Il funzionamento si basa su registri azionati da barriere ottiche a raggi infrarossi situate all'inizio e alla fine delle sezioni da proteggere. Mediante questo sistema è possibile gestire la circolazione fino a otto treni contemporaneamente.

Alcuni dati illustrano il lavoro compiuto su quest'impianto:

- sono stati posati più di 1000m di cavi;
- la centrale di comando si compone tra l'altro di 33 circuiti integrati CMOS, 45 transistor di potenza, 26 relais, 60 diodi luminosi LED (sul banco di comando), 66 diodi luminosi LED installati in 21 segali;
- sono stati realizzati 76 allacciamenti di alimentazione alle rotaie;
- sono stati posati 14 scambi a comando elettrico;
- sono stati posati 120 metri di binari di tratta e 20 metri di binari per scalo merci e deposito.

Per tutta la struttura portante, per quella dei binari e per quella del paesaggio abbiamo:

- fissato circa 60 m² di rete metallica fine,
- posato, fino ad oggi, circa 260 m di bende gessate per la struttura del paesaggio,
- posato una enorme quantità di legno nelle forme più svariate per la struttura portante principale, per i sostegni delle tratte di rotaia e per i sostegni del paesaggio.

Naturalmente tutto questo ha avuto dei costi; infatti possiamo dire che a oggi



Orgogliosi del lavoro fatto

abbiamo investito per l'acquisto del materiale:

- legno, rete metallica fine, gesso, colla,
- macchine utensili (trapano, sega elettrica, ecc.), diversi utensili,
- binari, scambi, segnali,
- componenti elettronici per la costruzione del banco di comando,
- componenti elettronici per la costruzione delle centrali di comando e dei sistemi di alimentazione,

la bellezza di più di Fr. 5'000.00, ricavati dagli introiti annuali delle tasse sociali, da numerosi versamenti spontanei di diversi nostri soci e da ricavi di manifestazioni quali ad esempio la borsa che organizziamo ogni anno presso l'albergo Parco Maraini in collaborazione con gli amici e colleghi di "Il Binario" di Lugano. Parecchio materiale è anche stato fornito gratuitamente; citiamo per esempio le grandi tavole di legno regalate dalle officine FFS di Bellinzona. E proprio alle FFS va un grazie sentito per la grande disponibilità e collaborazione dimostrata in tutti questi anni.

E il lavoro?

Questo è stato fornito tutto gratuitamente dai soci che hanno partecipato alla costruzione.

Quante ore? Tante, tantissime. Sabati e Domeniche, giornate intere e notti. Ma con grande divertimento e soddisfazione. E ora? Ora il plastico funziona. Ma abbiamo ancora molto da fare per il completamento del paesaggio. Per fortuna! Altrimenti cosa faremmo?

**Riccardo Veri
Gianluca Romanini**

NOTIZIE DAL CLUB

www.ferromodellistichiasso.ch, la nostra rete ferroviaria

Un sito pensato per diventare uno spazio per i soci e un punto di riferimento per tutti gli appassionati di ferromodellismo

Il sito del club ferromodellisti Chiasso, www.ferromodellistichiasso.ch, nasce con lo stesso spirito dell'associazione, che vuole essere sempre più presente e attiva nel campo del modellismo.



La storia del Club

La passione che accomuna giovani e meno giovani nella costruzione di un plastico in H0 rende questo hobby un momento di aggregazione sana e stimolante, garantendo l'acquisizione di nuove tecniche, come l'abilità nel modellare il legno e nel maneggiare attrezzature elettriche.

Possiamo meglio comprendere la cura e l'impegno nella realizzazione del plastico attraverso una sezione, dedicata, che offre numerose immagini che ci accompagnano attraverso la storia della sua costruzione.

L'obiettivo? Costruire un plastico in HO sul quale ogni socio AFC (e non solo) possa far girare i propri treni, siano essi funzionanti a corrente continua, corrente alternata (sistema Märklin), o digitale.

Sul sito sono inoltre presenti diverse altre sezioni che offrono ai navigatori una panoramica completa sull'associazione e sul mondo del ferromodellismo in generale.

La galleria immagini, in continuo aggiornamento nelle sue sotto sezioni, propone immagini di locomotive, temi ferroviari, paesaggi e vagoni. Tutte le foto possono essere ingrandite, per una migliore visione dei particolari.

Per chi fosse invece interessato alla storia dell'associazione, l'omonima sezione offre un rapido escursus dal 1976 ad oggi, accompagnato dalle immagini che ne testimoniano i momenti salienti.

Per fare di questo sito un punto di riferimento per chi ama il ferromodellismo sono state appositamente studiate sezioni per l'utente curioso alla ricerca di materiale.

Una pagina links presenta più di 150 contatti, tutti navigabili attraverso la rete; una sezione interattiva come il guestbook permetterà di lasciare un messaggio con consigli e suggerimenti ai membri del club oppure scambiare pareri e informazioni con gli altri utenti.

Interattiva è anche la bacheca, vero e proprio punto di incontro e di scambio per gli appassionati, che potranno scambiarsi materiale nel mercatino, consultare il calendario degli eventi e segnalarne di nuovi, scoprire e fornire indirizzi utili per costruire i propri modellini e coltivare questo hobby.

Chi preferisce invece il contatto diretto con i membri del comitato può accedere

all'apposita sezione dove troverà tutti gli indirizzi mail personali per ottenere informazioni precise e puntuali sulle attività del club.

A disposizione degli utenti anche due pulsanti particolari: la possibilità di iscriversi e diventare soci del club, e di ordinare il vagone dell'AFC per sostenere l'associazione.

Le scelte stilistiche sono state studiate per garantire all'utente la giusta facilità di navigazione per un sito che vuole essere un supporto informativo e interattivo.

Essendo rivolto un ampio pubblico, e non solo di settore, si è optato per un menu semplice e sobrio, facilmente individuabile.

Per gli esperti del modellismo alcuni ele-



La galleria fotografica

menti grafici saranno facilmente riconoscibili: è il caso delle icone ferroviarie presenti nella parte centrale del menu e, soprattutto, dell'orologio Mondaine, primo elemento a comparire sullo schermo una

volta digitato l'indirizzo www.ferromodellisti.ch.



La sezione "plastico"

Perfettamente funzionante e in orario, l'orologio si aggiorna automaticamente attraverso un sistema di programmazione che ne garantisce l'affidabilità e l'efficienza, come le caratteristiche reali del più rinomato orologio svizzero legato all'ambiente ferroviario.

Altro elemento principe, il binario laterale che accompagna il testo in tutte le pagine del sito e simboleggia il cammino del club, senza sosta verso nuove mete, con il sostegno di tutti i suoi membri.

Fabio Scartezini
Laura Rossi

LE FINANZE DEL CLUB

L'AFC non naviga in acque facili; per questo il Comitato ha messo in cantiere diverse attività per permettere la sopravvivenza del club, la sua crescita il completamento così del plastico sociale.

- abbiamo trovato alcune aziende sponsor
- ogni sei mesi pubblichiamo AFC NEWS con lo scopo di farci conoscere da una cerchia sempre più ampia di persone
- abbiamo messo in vendita, con etichetta speciale i vagoncini Märklin del club al prezzo di frs. 30,-- ciascuno
- abbiamo realizzato un piccolo pieghevole di presentazione del club che viene inviato a ditte e a persone per la ricerca di contributi aggiuntivi o speciali
- contiamo molto sui sostegni in denaro da parte dei soci
- abbiamo messo on-line un sito che ci apre una finestra ancora più grande verso il mondo dei ferromodellisti
- stiamo pensando alla realizzazione di un gadget da vendere.

Il conto corrente del Club



Banca Popolare di Sondrio (suisse)

6901 Lugano / succursale di Chiasso
Conto corrente N° 69 - 10314 - 2
Conto N° 0131673

LA GITA SOCIALE AL TECHNORAMA DI WINTERTHUR

In una giornata di pioggia e primi freddi una decina tra soci dell'AFC e del club di Lugano si sono recati a visitare questo spettacolare museo della scienza e della tecnica, basato su un concetto avveniristico di interazione tra spettatore e scienza.

Dobbiamo purtroppo rilevare un'assenza dei nostri soci sempre assai significativa, tanto che domandiamo se in fondo questa attività debba essere rivista o modificata. Fateci sapere per il futuro !!



PANETTONATA IN SEDE

Sabato 29 novembre 2003 per tutta la giornata abbiamo organizzato una panettonata - e anche "pandorata" - alla sede del club.

Sarebbe bello che i Soci venissero quel giorno, magari anche con i modelli da far girare sul plastico sociale, e si rivedesse un po' di voglia di stare insieme e di parlare di ferromodellismo.

Tutto è offerto gratuitamente dal Comitato. Quindi, mi raccomando, venite e fateci sentire che il rinnovato impegno che stiamo mettendo nel Club è apprezzato da voi.

CONCORSO MONDAINE[®]

In collaborazione con la ditta Mondaine di Zurigo di cui ringraziamo la signora Bircher, abbiamo organizzato un concorso con tre meravigliosi premi:

Orologio da polso Mondaine/SBB Big Size

verrà sorteggiato tra tutti i soci nel corso dell'assemblea generale del 31 gennaio 2004.

Orologio Mondaine/SBB pocket watch

verrà sorteggiato tra tutti i nuovi soci che si saranno iscritti entro il 31 ottobre 2004.

Orologio Mondaine/SBB Table cube

verrà messo in palio tramite un concorso, che si potrà trovare presto sul sito internet del club.



**Grande
Concorso**

Grazie ancora alla Mondaine e buona fortuna !

TECNICA FERROVIARIA

Le origini e il contesto attuale della trazione elettrica

La trazione elettrica è parte integrante della storia e dello sviluppo della rete ferroviaria. Ecco quindi un rapido viaggio attraverso di essa, con una fotografia della situazione attuale.

Nel 1879 fu presentata, all'Esposizione Industriale di Berlino, una piccola ferrovia costruita dalla Siemens & Halske. Il convoglio, circolante sui binari di questa strada ferrata, era trainato da un locomotore da 3 HP (alimentato da corrente continua a 150V) considerato come il primo mezzo ferroviario azionato dall'elettricità.

In seguito, nel 1881, furono aperte al traffico (a Parigi e a Berlino) le prime tramvie elettriche. Nell'ambito delle ferrovie sotterranee la trazione elettrica fu introdotta, nella metropolitana di Londra, dal 1890 (corrente continua a 500-600V).

È facile immaginare i vantaggi di questo tipo di trazione rispetto a quella a vapore specialmente nelle reti ove sono presenti lunghi tunnel (la rete sotterranea di Londra è entrata in servizio nel 1863).

Come norma d'alimentazione dei mezzi era molto diffusa la terza rotaia. Pure nell'ambito della trazione "pesante" ha fatto la sua comparsa l'alimentazione a terza rotaia: in Svizzera era (ed è ancora) utilizzata sulla ferrovia Martigny-Le Châtelard-Chamonix (1906). In Italia, dal 1902 al 1951, fu elettrificata con questo sistema la Milano-Porto Ceresio.

Con il passare degli anni l'esperienza dimostrò la superiorità dei sistemi a corrente continua e a corrente alternata monofase. I loro pregi sono la possibilità di utilizzare una linea di contatto unipolare (un solo filo) e il motore a collettore con eccitazione in serie (la cui caratteristica elettromeccanica si adatta in modo migliore alle esigenze della trazione ferroviaria).

Nei prossimi passi saranno indicati le caratteristiche dei principali tipi di elettrificazione utilizzati sulla rete ferroviaria europea:

Corrente continua 750V

Presente in Gran Bretagna (con alimentazione a terza rotaia) e su reti ferroviarie locali e/o di montagna (linea di contatto aerea).

Nelle reti urbane è utilizzato il valore nominale di 600V. Per tutte le reti a corrente continua l'energia è normalmente prelevata dalla rete industriale ad alta

Corrente continua 1500V

Presente in Giappone, Francia (5850 km), Olanda, ...

Quanto scritto in precedenza è valevole pure per questo sistema. A causa del pur sempre valore basso della tensione (le locomotive a corrente continua di grande potenza assorbono corrente dell'ordine di alcune migliaia di Ampère) le reti, con questo sistema, sono fortemente penalizzate dal numero di sottocentrali necessarie (la cui distanza può scendere fino a 6 km) come pure dalla pesantezza della linea di contatto.



tensione e convertita, in corrente continua, nelle sottocentrali situate lungo la linea. Le sottostazioni si trovano a distanza relativamente breve (per evitare cadute di tensione in caso di forti assorbimenti). Non è da sottovalutare l'effetto delle dispersioni di corrente nel terreno, che causano corrosione nelle strutture metalliche situate nei pressi delle linee.

Corrente continua 3000V

Presente in Russia, Italia (10500 km che coprono il 59% della rete e disimpegnano il 90% dell'intero traffico), Polonia, Spagna, Sud Africa, Brasile, Cechia, Slovenia, Belgio, ...

Questo sistema costituisce una soluzione valida perché riunisce i principali vantaggi della corrente continua e l'utilizzo di un'elevata tensione di linea in grado di mini-



malizzare gli effetti delle cadute di tensione. Le correnti assorbite dai veicoli motori di grande potenza sono pur sempre elevate e, di conseguenza, i limiti di potenzialità di questo sistema risiedono nella difficoltà di utilizzarle efficacemente su linee con velocità superiore a 200 km/h oppure su linee a forte pendenza (come potrebbe essere una linea con caratteristiche simili alla linea del Gottardo).

Corrente alternata monofase 15000V 16 2/3Hz (frequenza ferroviaria)

Utilizzata in Svizzera (100% FFS), Germania, Austria, Norvegia, Stati Uniti (12kV 25Hz).

La corrente alternata monofase consente il funzionamento, a bordo dei veicoli motori, di un trasformatore. In tal modo è possibile adottare un'elevata tensione di linea (a parità di potenza le correnti assorbite sono inferiori rispetto ai sistemi a corrente continua) e regolare la velocità di marcia mediante la variazione della tensione secondaria del trasformatore.

Punto delicato del sistema è il funzionamento del motore a collettore e questo giustificava (alle origini delle grandi elettrificazioni; in un'epoca situabile attorno al 1920) la scelta di una frequenza "speciale"

(16 2/3 Hz). Indirettamente il sistema, a questa frequenza, è penalizzato dell'onere degli impianti speciali di produzione e di distribuzione dell'energia, compensato, però, dalla possibilità di utilizzare linee di contatto "leggere" e dalla compatibilità con le esigenze dell'alta velocità (vedi ferrovie tedesche).

Un grande punto a favore di questo sistema è la possibilità di rendere "reversibili" gli impianti utilizzati (sia quelli fissi come pure quelli installati a bordo dei veicoli motori) consentendo la frenatura dei convogli con la restituzione d'energia elettrica alla linea di contatto.



Locomotiva di manovra policorrente tipo Ee934 (Ferrovie Federali Svizzere): L'equipaggiamento elettrico di questo veicolo consente il funzionamento del medesimo sotto le reti a corrente continua 1500V e 3000V come pure con corrente alternata a 15000V 2/3 Hz e 25000V 50Hz. Queste locomotive sono utilizzate nelle stazioni di frontiera (Chiasso, Ginevra, ...)

Corrente alternata monofase 25000V 50/60Hz (frequenza industriale)

Francia (6500 km), Russia, Giappone, India, ex-Jugoslavia, Cina, Romania, Gran Bretagna, Bulgaria, Ungheria, Cechia, Finlandia, Sud Africa.

A partire dagli anni 50 del secolo scorso (grazie ai progressi tecnologici) si è potuto,

partendo dalla rete francese, mettere in esercizio veicoli motori funzionanti a frequenza industriale (50 Hz). Le linee alimentate con questo sistema sono caratterizzate da impianti più semplici poiché le sottocentrali sono costituite da normali trasformatori monofasi collegati direttamente alla rete industriale.

Esistono, per contro, gli squilibri indotti sulla rete trifase ed il problema delle maggiori emissioni di "inquinamento" elettromagnetico. Analogamente al 15kV 16 2/3 Hz questo sistema è perfettamente idoneo in caso di forti assorbimenti dovuti all'uso di veicoli di grande potenza.

Gianluca Romanini

La tabella sotto indicata illustra l'estensione dei vari tipi d'elettrificazione

CORRENTE CONTINUA		
Fino a 1000 V	7.650 km	96.980 km 47.3 %
1000-2000 V	20.440 km	
Oltre 2000 V	68.890 km	
CORRENTE ALTERNATA MONOFASE		
15000 V 16 2/3 Hz	32.940 km	105.050 km 51.2 %
25000 V 50-60 Hz	72.110 km	
Altri sistemi	3.000 km (1.5 %)	

Hobby Models SA

märklin
Swiss Collection
2003

TUTTO PER IL VOSTRO HOBBY MODELLISTICO

CH-6834 Morbio Inferiore
Via AL Ponte 2 (di lato al SERFONTANA)
Tel. e fax 0041 91 683 08 73
hobbymodels@Ticino.com
www.hobbymodels.ch

NOTIZIE DAL CLUB

1 25 anni del Rangierbahnhof Limattal di Spreitenbach Sabato 6 settembre 2003

Una giornata memorabile per gli appassionati di treni

Vorrei partire con i complimenti più sentiti alle FFS che hanno organizzato una manifestazione semplicemente straordinaria, e di cui personalmente serberò un ricordo indelebile.

Difficile enunciare le mille cose da vedere e provare nell'uggiosa mattinata del 6 settembre: esposizione di buona parte del materiale rotabile SBB Historic, presentazione in anteprima della nuova locomotiva Märklin, visita alla centrale delle operazioni di separazione e composizione dei convogli merci, visione delle operazioni medesime, treni interni a vapore e S-Bahn, visita delle officine Cargo con presentazione del nuovo materiale rotabile, presentazione della Re 482, parata di Ae 6/6 e Re 6/6, bancarelle, un plastico ferroviario con tanto di ICN con



La quinta Re460 sponsorizzata da Märklin

telecamera incorporata, impianto di costruzione ferroviaria, simulazione con grandi gru dei lavori di ripristino di un vagone sulla rotaia, tantissimi ristoranti



Il nuovo carro Passager

con menu differenti, parco giochi per bimbi. Insomma una giornata indimenticabile!

Paolo Spalluto

UN NUOVO BINARIO... PER CONTINUARE UN SOGNO



Con questa iniziativa, acquistando un vagone "commemorativo SV EA 1989" del valore di Fr. 30.-, contribuite alla costruzione del plastico sociale.

Potete sostenere l'AFC anche attraverso un versamento con bonifico oppure diventando voi stessi soci del club.

Per informazioni: AMICI FERROMODELLISTI CHIASSO www.ferromodellistichiasso.ch
Casella Postale 3106, 6830 Chiasso 1 info@ferromodellistichiasso.ch

