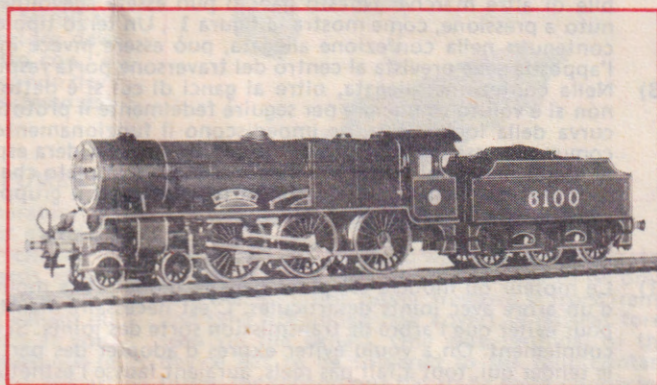


**Riproduzione HO
della locomotiva a vapore
4-6-0 "ROYAL SCOT"
delle
L.M.S. Railways**



La pressante necessità di disporre di un tipo di locomotiva per i treni passeggeri espressi sulla linea della costa occidentale del paese, indusse, nel 1926, la "London Midland and Scottish Railway" ad affidare a Sir Henry Fowler lo studio di una tale motrice.

Il progetto di Sir Fowler prevede due possibilità: una locomotiva con rodiggio 4-6-0 a 3 cilindri "compound" ed un'altra con rodiggio 4-6-2 a 4 cilindri "compound". Nessuno di questi validi progetti ebbe l'approvazione dell'organo operativo della LMS; pertanto si optò per una motrice con rodiggio 4-6-0 a 3 cilindri semplice espansione.

Di questo nuovo modello venne ordinato un primo lotto di 50 unità. La LMS classificò questa locomotiva come "6 P" ma, per tradizione, la identificazione della classe avvenne anche con un nome.

Si scelse quello della capostipite 6100 che, come tutte le altre locomotive, venne dedicata ad uno dei tanti Reggimenti dell'Esercito Britannico. Il nome fu "Royal Scot".

La 6100 uscì dalle officine di Queens Park della North British Locomotive Company nel mese di luglio 1927. Entro l'anno tutte le prime 50 "Royal Scot" presero servizio.

Un secondo lotto di 19 unità fu consegnato nel 1930.

Può essere interessante conoscere come nel 1933 la locomotiva 6152 scambiasse nome e numero con la 6100 e come tale, più alcune carrozze LMS, venisse inviata in Canada e Stati Uniti per prendere parte alla Esposizione Mondiale di Chicago. Oltre Atlantico e con il suo convoglio, percorse diverse importanti linee tra cui quella di valico delle Montagne Rocciose, in trazione semplice, percorrendo complessivamente 11.194 miglia.

Il nome ed il numero non vennero cambiati al suo ritorno.

Fintantochè non si provide, in seguito ad una radicale ricostruzione di questa locomotiva, sulla piattaforma anteriore della 6100 "Royal Scot" rimase la tradizionale campana "all'americana" per ricordare il suo viaggio oltre oceano.

Il modello propone la motrice nella versione e nei colori originali della fine degli anni venti.

Dati caratteristici del prototipo 6100 "Royal Scot".

Rodiggio
Cilindri (3)
Pressione del vapore in caldaia
Forza di trazione
Peso totale loco + tender in ordine di marcia
Classificazione L.M.S.
Anno di costruzione
Costruttore

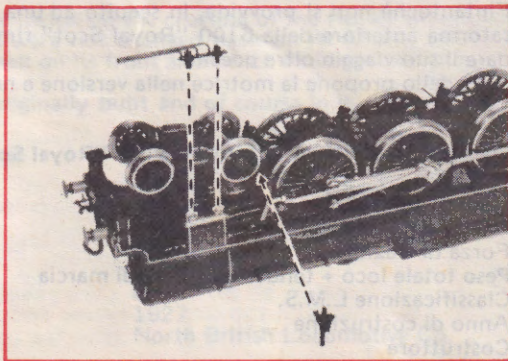
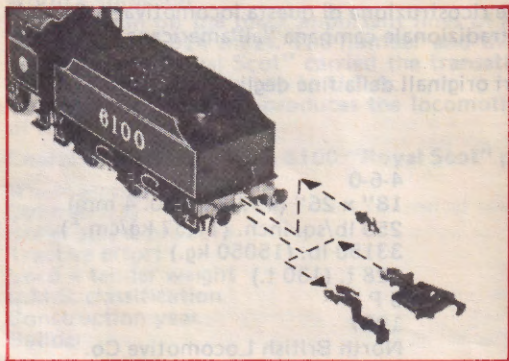
4-6-0
18" x 26" (457.2 x 660.4 mm)
250 lb/sq. inch. (17,57 kg/cm.²)
33150 lb. (15050 kg.)
128 t. (130 t.)
6 P
1927
North British Locomotive Co.

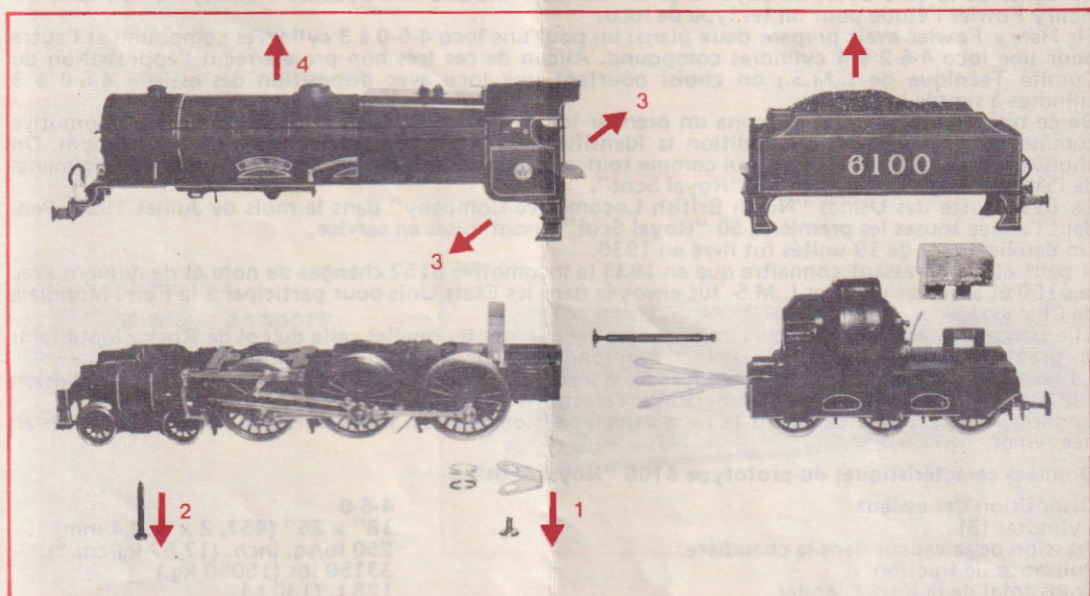
AVVERTENZE IMPORTANTISSIME – AVIS TRES IMPORTANTS VERY IMPORTANT NOTICES

- 1) L'apparato motore del modello è alloggiato nel tender ed il moto viene trasmesso alla locomotiva per il tramite di un albero con giunti snodati. E' opportuno maneggiare la locomotiva e il tender tenendoli allineati onde evitare che l'albero di trasmissione fuoriesca dai giunti. Se ciò accadesse è però molto semplice ripristinare l'accoppiamento. Abbiamo volutamente evitato l'adozione di particolari elementi limitatori del gioco tra locomotiva e tender che, per nulla realistici, avrebbero falsato l'estetica del modello.
- 2) Il modello è corredato da un secondo tipo di gancio adatto all'agganciamento di materiale rotabile di altre marche. Questo gancio può essere agevolmente sostituito all'originale Rivarossi tenuto a pressione, come mostra la figura 1. Un terzo tipo di gancio, fisso, ma di estremo realismo, contenuto nella confezione allegata, può essere invece innestato, in sostituzione degli altri, nell'apposita sede prevista al centro del traversone porta respingenti del tender.
- 3) Nella confezione allegata, oltre ai ganci di cui si è detto, vi sono alcuni elementi aggiuntivi cui non si è voluto rinunciare per seguire fedelmente il prototipo. Essi però, limitando l'iscrizione in curva della locomotiva, ne impediscono il funzionamento sulle curve a raggio stretto; potranno comunque essere applicati dal modellista che desidera esporre la locomotiva nella sua collezione. Si tratta dei ceppi freno per il primo asse accoppiato che possono essere innestati nelle apposite sedi previste sul telaio e dei condotti sottostanti il gruppo cilindri anche per i quali sono predisposti i fissaggi a pressione.

- 1) Le moteur du modèle est placé dans le tender et le mouvement est transmis à la loco au moyen d'un arbre avec joints désarticulés. C'est nécessaire maintenir la loco et le tender toujours alignés pour éviter que l'arbre de transmission sorte des joints. Si ça va venir c'est très simple rétablir l'accouplement. On a voulu éviter exprès d'adopter des particuliers limitatifs du jeu entre la loco et le tender qui, tout à fait pas réels, auraient faussé l'esthétique du modèle.
- 2) Le modèle est fourni avec un deuxième type d'attelage pour l'accoupler avec modèles d'autres marques; cet attelage peut être aisément remplacé à l'original Rivarossi comme montré dans le croquis. Dans la boîte il y a aussi un troisième type de attelage fixe, mais extrêmement réaliste, qui peut être appliqué dans son propre siège prévu au centre de la traverse porte-tampons du tender. En plus dans la boîte il y a des autres particuliers auxquels on n'a pas voulu renoncer pour reproduire fidèlement le prototype. Mais dès qu'ils limitent l'inscription en courbe de la loco en empêchant son fonctionnement sur les courbes à faible rayon, ils pourront être appliqués par le modéliste qui veut étaler sa loco. Il s'agit des sabots du frein pour le premier axe accouplé et qui peuvent être appliqués dans ses sièges prévus sur le chassis et des conduites au dessous des groupes-cylindres pour lesquels sont aussi prévus les sièges.

- 1) The motor of the model is placed inside the tender and movement is transmitted to the loco by mean of joint coupling. Be careful in handling loco and tender keeping them aligned so as to avoid that the transmission shaft comes out from the joints. Would it happen, it's very easy to reestablish the coupling. We have expressly avoided to adopt devices limiting the movement among loco and tender; furthermore they would not be realistic and would have spoiled the model aesthetics.
- 2) The model is supplied with two spare couplers: one for models of other makers which can be easily substituted to the Rivarossi original one as shown on the figure; the other spare coupler extremely realistic can be fitted in the proper foreseen seat at the center of tender buffer beam. The model is supplied with other particulars, contained in the box, which we did not want to omit to faithfully reproduce the prototype. These particulars limit the negotiating of sharp curves of the loco, but can be fitted by the railway fan who want to exhibit the loco in his collection. These particulars are: the shoe brakes for the first coupled axle which can be applied in the proper seats on the frame and the ducts under the cylinders group for which have already been prepared proper seats.





Dovendo eseguire alcune operazioni di manutenzione (lubrificazione, sostituzione della lampadina, cambio delle spazzole, del motore ecc.) si rende necessario rimuovere, dai rispettivi telai, sia la caldaia con cabina come la carrozzeria del tender.

Per ogni operazione separare la locomotiva dal tender togliendo la vite che impernia la barra d'aggancio alla locomotiva. Nel successivo rimontaggio ricollocare nell'ordine i diversi elementi precedentemente smontati.

Locomotiva

- Togliere la vite in prossimità del blocco cilindri.
- Con l'eventuale aiuto del cacciavite allargare un fianco della cabina, all'interno di un predellino, quanto basta per sganciare i denti d'incastro che la tengono posteriormente al telaio.
- Separare la caldaia con cabina dal telaio.

Tender

- Con l'eventuale aiuto del cacciavite, allargare leggermente le fiancate laterali della carrozzeria per disimpegnarla dagli incastri che la tengono al telaio.
- Sollevare verticalmente la carrozzeria dal telaio.
- Per sostituire le spazzole del motore occorre rimuovere la zavorra del tender tenuta al telaio da incastri laterali.

Pour l'entretien du modèle (lubrification, remplacement des ampoules etc.) il faut ôter des respectifs chassis la chaudière avec cabine et la caisse du tender. Pour chaque operation séparer d'abord la loco du tender en dévissant la vis pivot de la barre d'attelage. En assemblant de nouveau, remettre les pièces à sa place dans le même ordre suivi pendant le démontage.

Locomotive

- Dévisser la vis du groupe-cylindres.
- Au moyen d'un tournevis forcer légèrement une côté de la cabine, vers l'extérieur, ainsi de la déga-ger des ergots qui la tiennent au le chassis.
- Séparer la cabine avec chaudière du chassis.

Tender

- Au moyen d'un tournevis forcer légèrement vers l'extérieur les côtes de la carrosserie pour la déga-ger des ergots du chassis.
- Soulever verticalement la carrosserie du chassis.
- Pour remplacer les charbons du moteur il faut enlever le lest du tender engagé au chassis par des ergots.

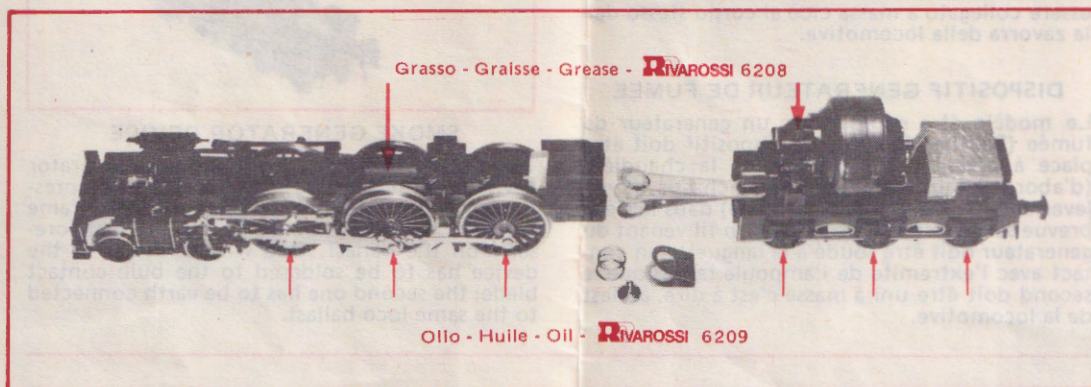
For the maintenance of the model (lubrication, bulbs replacement) take off from their respective frames the boiler with cab and the tender body. Separate first loco by undoing the king screw of the draw bar. When reassembling place again the parts in the same order as previously done when disassembling.

Locomotive

- Undo the screw placed in the cylinders group.
- By means of a screw driver force slightly outwards one cab side, inside the step, in order to disengage it from the, chassis pegs.
- Separate the boiler with cab from the frame.

Tender

- By means of a screw driver force slightly outwards the body sides to disengage them from the pegs holding it to the frame.
- Lift upright the body from the frame.
- To replace motor brushes disengage tender ballast hold to the frame by lateral pegs.



- Lubrificare gli ingranaggi con grasso Rivarossi 6208. Lubrificare i supporti degli assi e gli snodi del biellismo con olio Rivarossi 6209.
- Lubrifier les engrenages avec de la graisse Rivarossi 6208. Lubrifier les supports des essieux et embiellages avec l'huile Rivarossi 6209.
- Lubricate the driving gears and valve gear with Rivarossi 6208 grease. Lubricate the axles bearing with Rivarossi 6209 oil.

Lampadina - Ampoule - Bulb

RIVAROSS 111096 - 14 V.



- Per sostituire la lampadina occorre dapprima rimuovere la carrozzeria indi sfilare la lampadina dalla sua sede facendo attenzione a non deformare le moilette di contatto.
- Pour remplacer l'ampoule, enlever la carrosserie et extraire de son emplacement l'ampoule en veillant de ne pas déformer le ressort de contact.
- To replace bulb, take off the body and slip the bulb out from its holder. Take care not to distort the contact blade.

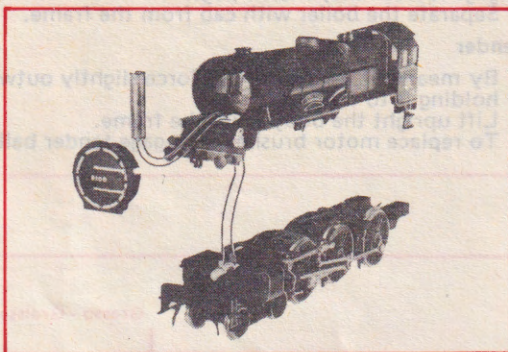
DISPOSITIVO GENERATORE DI FUMO - DISPOSITIF GENERATEUR DE FUMEE SMOKE GENERATOR DEVICE

DISPOSITIVO GENERATORE DI FUMO

Il modello è predisposto per accogliere un dispositivo generatore di fumo (esempio Seuthe Nr. 99). Il dispositivo deve essere collocato all'interno della caldaia (previo smontaggio di questa dal telaio e rimozione del coperchio per camera fumo) nella sede prevista sulla zavorra e tenuto in loco a leggera pressione. Il terminale di un cavetto proveniente dal generatore deve essere saldato alla linguetta a contatto con l'estremità della lampadina mentre il secondo deve essere collegato a massa cioè al corpo stesso della zavorra della locomotiva.

DISPOSITIF GENERATEUR DE FUMEE

Le modèle être équipé avec un generateur de fumée (Seuthe No. 99). Le dispositif doit être placé à pression à l'intérieur de la chaudière (d'abord il faut la démonter du chassis et enlever aussi le couvercle parfumée) dans le siège prévue sur le lest. Le terminal d'un fil venant du generateur doit être soudé à la languette en contact avec l'extrémité de l'ampoule tandis que le second doit être uni à masse c'est à dire, au lest de la locomotive.



SMOKE GENERATOR DEVICE

The model can be fitted with a smoke generator device (Seuthe No. 99). Device has to be pressure placed inside boiler (remove it from frame and take off smoke box cover) in its seat foreseen on the ballast. One wire terminal of the device has to be soldered to the bulb contact blade; the second one has to be earth connected to the same loco ballast.

DATI DI FUNZIONAMENTO - DONNEES DE FONCTIONNEMENT - ELECTRICAL DATA

Tensione massima - Tension max. - Max voltage 12 V corr. cont. d.c.
Assorbimento massimo - Consommation max. Max. absorption 0,45 Amp.

PARTI DI RICAMBIO - RECHANGES - SPARE PARTS

Lampadina - Ampoule - Bulb	Rivarossi 111096
Motore - Moteur - Motor	Rivarossi 118318
Spazzole per motore - Charbons - Brushes	Rivarossi 109550

AVVERTENZA - ATTENTION - CAUTION

Per qualsiasi revisione al motore oppure per pezzi di ricambio originali rivolgersi presso il proprio Rivenditore di fiducia

Pour une révision au moteur ou bien pour obtenir des pièces de rechange originales, veuillez Vous adresser à Votre fournisseur habituel.

If an overhaul of the motor was necessary or for any need of original spare parts please apply to your dealer.

En 1926 l'urgente nécessité de disposer d'un nouveau type de locomotives pour trains voyageurs sur les lignes de la côte ouest du pays força la "London Midland and Scottish Railway" à confier à Sir Henry Fowler l'étude pour un tel type de loco.

Sir Henry Fowler avait préparé deux plans: un pour une loco 4-6-0 à 3 cylindres compound et l'autre pour une loco 4-6-2 à 4 cylindres compound. Aucun de ces très bon projets reçut l'approbation du Comité Technique de L.M.S.; on choisit pourtant une loco avec disposition des essieux 4-6-0 à 3 cylindres à simple expansion.

De ce nouveau modèle on ordonna un premier lot de 50 unités. La L.M.S. classifia cette locomotive comme "6P", mais selon la tradition la identification de la classe était faite aussi par un nom. On choisit celui de la première loco qui comme toutes les autres était dédiée à un des nombreux régiments de l'Armée Anglaise. Le nom fut "Royal Scot".

La 6100 sortit des Usines "North British Locomotive Company" dans le mois de Juillet 1927. Pendant l'année toutes les premières 50 "Royal Scot" furent mises en service.

Un deuxième lot de 19 unités fut livré en 1930.

Il peut être intéressant connaître que en 1933 la locomotive 6152 changea de nom et de numéro avec la 6100 et avec des voitures L.M.S. fut envoyée dans les Etats Unis pour participer à la Foire Mondiale de Chicago.

Elle parcourut comme ça plusieurs importantes lignes entre les-quelles celle du col de Rocky Mountains en tirant sans aucun aide le train; la loco avait parcouru à la fin de son exhibition 11.194 milles.

Le nom et le numéro ne furent pas modifié à son retour et jusqu'au moment d'une complète revision elle fut équipée de la cloche à l'américaine caractéristique, en souvenir de ce voyage aux U.S.A.

Le modèle reproduit fidelement la loco dans la version et selon les coloris originaux de la fin des années vingt.

Données caractéristiques du prototype 6100 "Royal Scot"

Disposition des essieux	4-6-0
Cylindres (3)	18" x 26" (457,2 x 660,4 mm)
Pression de la vapeur dans la chaudière	250 lb/sq. inch. (17,57 kg/cm. ²)
Puissance de traction	33150 lbs (15050 kg.)
Poids total de la loco + tender	128 t. (130 t.)
Classification L.M.S.	6P
Année de construction	1927
Constructeur	North British Locomotive Co.

By 1926 the need for a large express engine for the West Coast route was becoming a pressing problem and convinced the "London Midland and Scottish Railway" to entrust the task of boulding a new type of locomotive to Sir Henry Fowler.

Sir Henry Fowler prepared plans both for a 3 cylinder compound 4-6-0 and a 4 cylinder compound 4-6-2. Unfortunately these highly promising designs were vetoed by the Operating Department of the LMS and as new engines were needed in a hurry a 3 cylinder simple 4-6-0 was chosen.

A first lot of 50 locomotives of this type were ordered. The LMS classified this locomotive as "6P" but class identification, accordingly to the tradition, was made also by a name. They chose the name given to the first loco, the 6100, which, like all other locos, was dedicated to one of the English Army Regiments: the name was "Royal Scot".

The 6100 was built by the Queen Park Works of the North British Locomotive Co. and was consigned on July 1927. Within that year all 50 "Royal Scot" class locos were put on service. A second lot of 19 units was delivered by 1930.

It's interesting to know that, in 1933 No. 6152 exchanged name and number with No. 6100 and as "Royal Scot", together with some LMS coaches, was sent to the U.S.A. for exhibition at the Chicago World Exhibition.

The loco ran on the most important lines of America including the crossing of the Rocky Mountains and toured 11.914 miles. The number and the name were not changed back on its return. Until rebuilding the "Royal Scot" carried the transatlantic bell on its front end which had been presented in commemoration of its trip to U.S.A..

The model faithfully reproduces the locomotive as originally built and of course in its original livery of the Twenties.

Characteristic data of the 6100 "Royal Scot" prototype

Wheel arrangement	4-6-0
Cylinders(3)	18" x 26" (457,2 x 660,4 mm)
Boiler steam pressure	250 lb/ sq. inch. (17,57 Kg/cm. ²)
Tractive effort	33150 lbs (15.050 Kg.)
Loco + tender weight	128 t. (130 t.)
L.M.S. classification	6P
Construction year	1927
Builder	North British Locomotive Co.