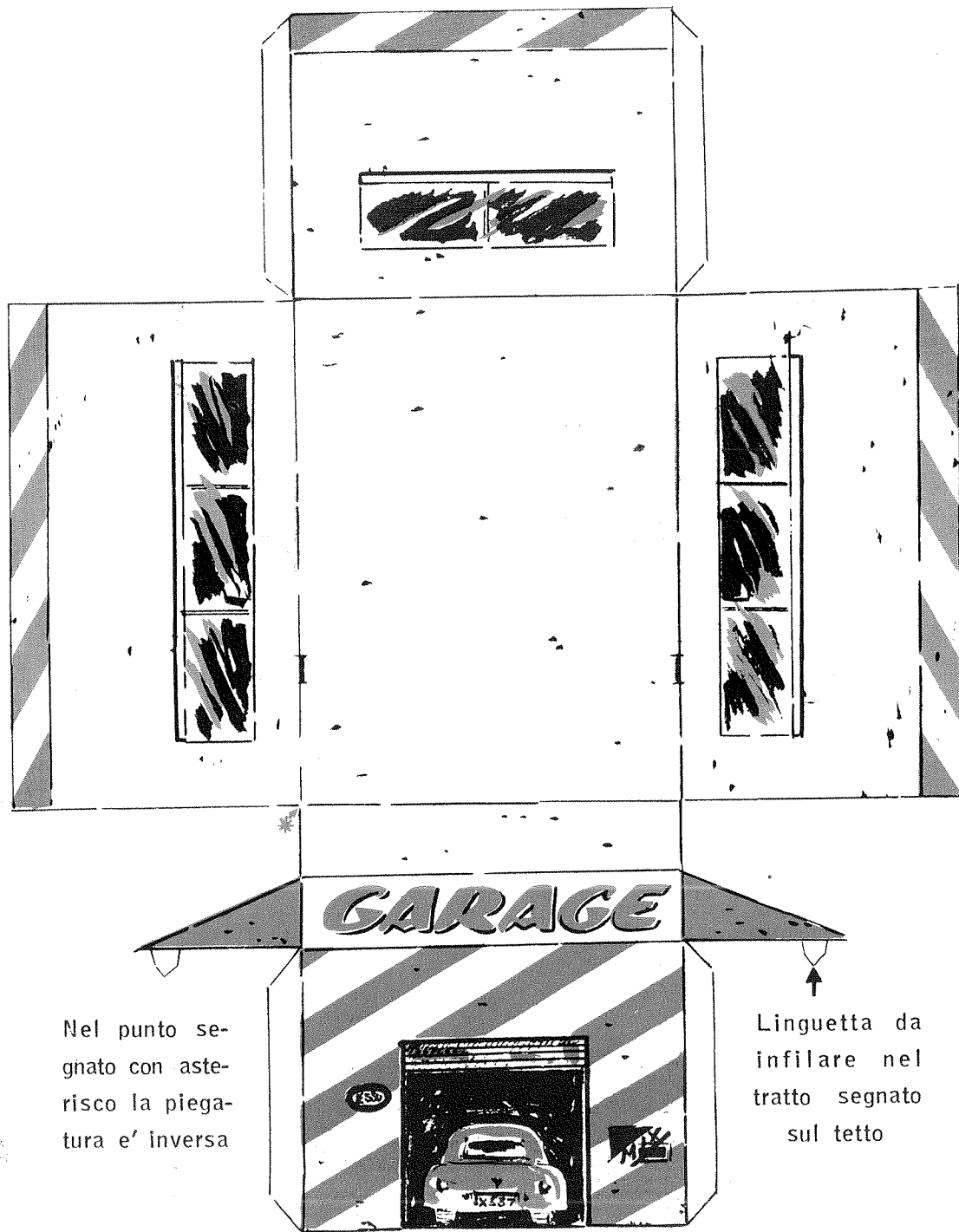




PER ISTRUZIONI MONTAGGIO VEDI PAG. 18



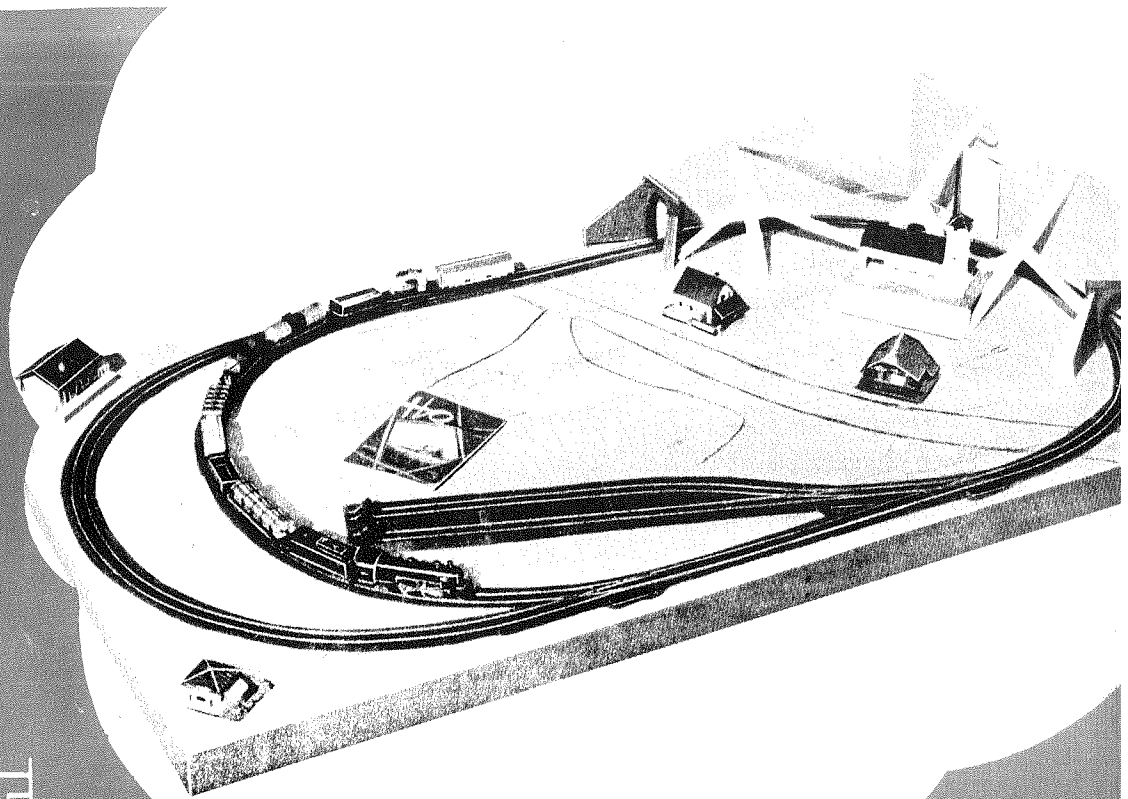
Nel punto segnato con asterisco la piegatura e' inversa

Linguetta da infilare nel tratto segnato sul tetto

MOD.102



Ogni rivista HO contiene una costruzione per plastico



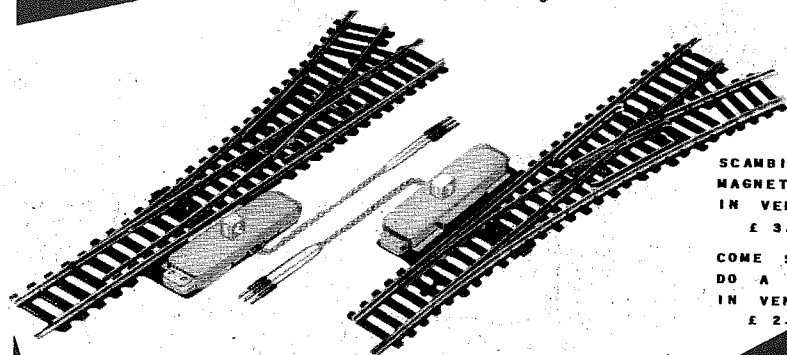
HO

giugno
1954

Rivarossi

anno I n°2

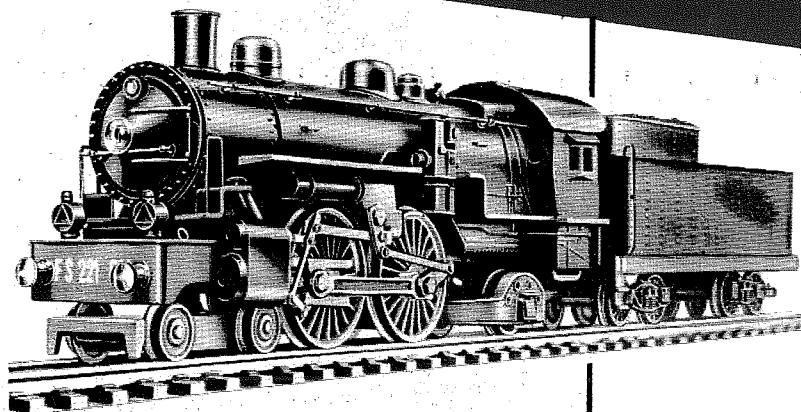
L.150-



SCAMBI A COMANDO ELETTRO-
MAGNETICO TIPO "SD-SS 120"
IN VENDITA AL PUBBLICO
A £ 3.600.- LA COPPIA

COME SOPRA MA CON COMAN-
DO A MANO "MS-MCS 120"
IN VENDITA AL PUBBLICO A
£ 2.200.- LA COPPIA

LOCOMOTIVA PER TRENI VELOCI DI GRANDE REALISMO



L 221 - FUNZIONAMENTO 6-16 V. C.A. SU TRE ROTAIE
A £ 12.900.- AL PUBBLICO.

L 221/R - FUNZIONAMENTO 4-12 V. C.C. SU DUE ROTAIE
A £ 10.500.- AL PUBBLICO.

Rivarossi

RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

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

Rivarossi

EDITORIALE

Incoraggiati dal successo riportato dal primo numero di questa nostra rivista iniziamo ora la pubblicazione di due nuove rubriche. La prima, 'Album di Famiglia', consisterà in una serie di saggi fotografici corredati da brevi descrizioni; le immagini di veri treni sono sempre interessanti per l'amatore, e servono inoltre di ispirazione alla costruzione e al miglioramento del proprio plastico. La seconda rubrica, 'Studiamo un tracciato', illustrerà con disegni e descrizioni ai nostri lettori una serie di circuiti interessanti e di varie dimensioni. Continuano naturalmente le altre rubriche; di particolare interesse le prime fotografie del plastico iniziato nel numero scorso.

A tutti coloro che ci hanno scritto per darci il loro incoraggiamento, la loro critica, il loro contributo e il loro plauso, va un nostro 'grazie di cuore'; continuino a scriverci ed anche gli altri lo facciano; ci sarà di grande aiuto nel migliorare ad ogni numero questa rivista.

ABBONAMENTI

L'abbonamento annuale per 6 numeri pubblicati bimestralmente inizia dal n.1. La quota è di L. 800.- da versare direttamente a noi o sul nostro C.C. postale 18/6801. I numeri singoli a L. 150.- ciascuno potranno essere richiesti presso i migliori negozi del ramo o a noi direttamente inviandoci L. 150.- Abbonatevi fin d'ora e siete così sicuri di non perdere nemmeno un numero.

IN QUESTO NUMERO

Costruiamo un plastico	pag. 4
Album di famiglia	» 8
Studiamo un tracciato	» 12
Elettricità	» 14
Vetrina della novità	» 15
Vagone postale	» 16
Flash (Concorso fotografico)	» 17
Mondo modellistico	» 18
Una tavola di costruzione	» 20

NEL PROSSIMO NUMERO

Terza puntata di Costruiamo un plastico.
Un'altra tavola costruttiva a colori
Seguito di tutte le altre rubriche

costruiamo un

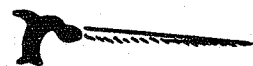
PLASTICO

Chi abbia seguito attentamente le istruzioni contenute nella prima puntata di questo articolo sarà certo giunto alla fase di costruzione illustrata nella fig. 1.

Vi si vede chiaramente il piano del plastico con la tela vetrata incollata al piano stesso, quale massicciata per il binario.

Oltre a un effetto estetico questo sottofondo ha un enorme vantaggio pratico: quello di attutire il rimbombo provocato dal movimento del treno, il vostro convoglio, con una costruzione siffatta, scorrerà liscio e

silenzioso e vi sarà possibile udire il caratteristico ritmico tichettio delle ruote sulle congiunzioni dei binari; come in realtà!



Sempre nella fig. 1 si possono notare le aperture rettangolari praticate nel piano, come suggerito nella prima puntata, in corrispondenza delle marmotte degli scambi a scopo di manutenzione o di applicazione del comando elettrico, qualora si fosse iniziato

l'impianto con scambi forniti di comando a mano.

Nella fig. 2 si vede il plastico in una fase più avanzata e cioè durante il collaudo del binario. In questa illustrazione si può anche notare come sia stata iniziata la costruzione della montagna dopo applicati i portali di galleria e i relativi muri di sostegno.

Dato il poco spazio disponibile per la parte montuosa del plastico, anziché costruire una zona elevata a due spioventi, si è preferito costruire il monte con un'unica inclinazione verso il davanti del plastico. Con questo artificio si darà un maggior senso di profondità al paesaggio.

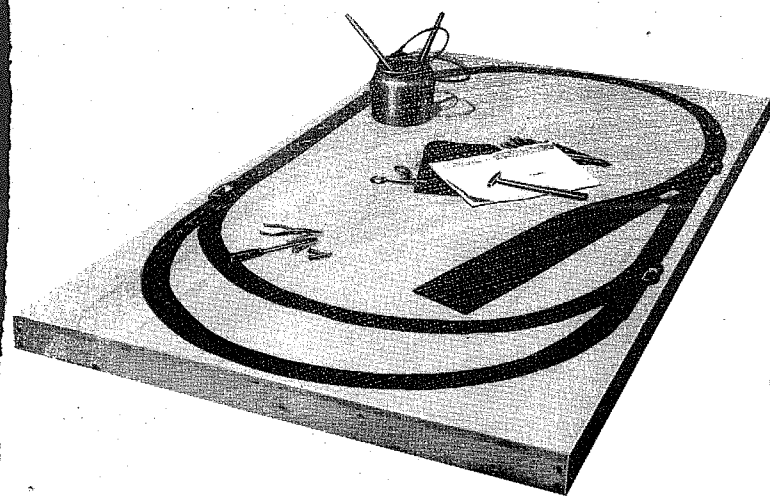


Fig. 1

Inizio costruzione della montagna e applicazione dei portali di galleria (elenco pag. 6)

Lo sfondo di questa montagna è supportato da due tavole di 1 cm. di spessore e di 21 cm. di altezza nel punto più alto che vanno opportunamente ritagliate nella parte superiore, seguendo una sagoma irregolare che formerà il profilo della montagna stessa. I due pezzi inchiodati e incollati fra loro ad angolo retto vengono quindi incollati con colla da falegname nell'angolo

del piano di supporto a filo con l'esterno del piano stesso. Nel pezzo più lungo vi sarà ricavato in precedenza uno sportello di cm. 12x30 indispensabile per poter introdurre una mano dall'interno della montagna quando questa sarà ultimata, a scopo di manutenzione o pulizia del binario.

Dopo si procederà ad incollare i portali di galleria e i muri di sostegno nel posto prescelto e chiaramente visibile nella fig. 2, mediante colla cellulosica (tipo Kalamit o simili) dato che la colla da falegname non fa presa sul materiale sintetico di cui sono composti detti portali. Sempre con lo stesso tipo di colla vanno fissati i muri di sostegno. Sarà bene fare attenzione durante le incollature di non far cadere gocce di colla sui binari; qualora nonostante ogni cura ciò dovesse avvenire occorre asportarle immediatamente, perché se dovesse indurire sul binario comprometterebbe il buon funzionamento dei treni e sarebbe assai difficile da togliere. Altro importante particolare nel fissare i portali di galleria è quello di tenerli perfettamente centrati ed ortogonali rispetto al binario stesso, qualora fossero spostati le locomotive e i vagoni potrebbero

urtare durante il funzionamento contro i fianchi degli stessi e ne risulterebbe sicuramente una fuoruscita dal binario. Ora si potranno incominciare a fissare i supporti trasversali per la montagna; riferitevi per questo alla figura di copertina. Questi supporti sono dei listelli di legno di cm. 2x2 e vanno inchiodati e incollati fra il piano e il fondo della montagna in modo che all'incirca seguano

quella che sarà la forma della montagna finita. Si faccia attenzione a lasciare sufficiente spazio al di sotto dei listelli stessi per il passaggio dei treni. Sarà bene anzi provare a far passare il treno, prima di fissarli definitivamente, per evitare errori.

Dalla figura di copertina risulta anche che a questo punto della costruzione, sono stati fissati con colla sul plastico alcuni fabbricati. Verrà fatto a qualcuno di chiedersi: ma non è meglio fissarli alla fine quando il plastico è già quasi finito? L'esperienza ci ha mostrato che, se ciò è possibile, non da poco quei risultati estetici che invece vogliamo raggiungere. Infatti i fabbricati fissati in precedenza verranno incorporati nel paesaggio in modo perfetto, come vedremo nelle prossime fasi di costruzione; fissandoli dopo, invece, si ha l'impressione che così siano solo appoggiati sul paesaggio e non ne facciamo invece parte.

Una casa vera ha delle fondamenta perciò 'entra' nel terreno; questo è quello che vogliamo ottenere anche noi. Tutta la differenza che passa fra un bel plastico e un



Fig. 2

plastico brutto consiste proprio in questi piccoli particolari.

Per ottenere un bel risultato occorre cercare di riferirsi il piu' possibile alla realta' e di riprodurre ogni cosa nel nostro lavoro con la massima fedelta' possibile.

La chiesa per dare un maggior movimento al paesaggio e' stata lievemente sopraelevata rispetto al piano, mediante l'interposizione di due blocchetti di legno. Giunti a questo punto del lavoro abbiamo ormai un plastico funzionante con un primo abbozzo di quello che sara' il paesaggio.

Nella prossima puntata termineremo l'applicazione dei fabbricati e inizieremo la formazione del terreno.

Molto lavoro interessante ci attende ancora.

Alcuni suggerimenti pratici Come vi avevamo promesso fin dal primo numero, questa serie di articoli non e' una esposizione teorica; il plastico lo stiamo costruendo come dimostrano le prime foto pubblicate, vogliamo ora mettervi a parte di alcuni utili esperienze fatte durante questi primi lavori.

Per fissare il binario al piano abbiamo usato i chiodini SFN 972, che ci verranno utili piu' avanti per altri lavoretti, infilandoli negli appositi fori ricavati sui traversini di ogni sezione di binario. Abbiamo notato che quattro chiodini sono sufficienti per ogni sezione e che e' preferibile tralasciare di metterli nei fori del traversino centrale di ogni sezione; questo ad evitare di far imbarcare il binario.

Altra norma abbastanza importante da seguire e' quella di dare un paio di mani di vernice al sotto del plastico; il legno sara' protetto e risentira' meno degli sbalzi di temperatura e degli aumenti e diminuzioni dell'umidita'; il sopra verra' protetto dal

paesaggio, comunque nel tratto interno della montagna un po' di vernice non nuocera'.

Ci siamo poi scordati di dirvi che occorre inserire una presa di corrente 'PCR' al punto di giunzione di due sezioni di binario; noi l'abbiamo fatto nel tratto sotto la galleria, poi abbiamo ricavato nel piano un foro di un centimetro e mezzo di diametro accanto al binario e abbiamo fatto uscire i fili del 'PCR' al di sotto collegandoli poi a un trasformatore raddrizzatore tipo 'RT/R' per la prova dei treni sulla linea. Di tutti i collegamenti che andranno poi fatti via, via che si procede con la costruzione, parleremo piu' avanti, ma questo era indispensabile se si voleva far circolare un treno.

Elenco materiali usati nella seconda fase di costruzione:

1 tavola cm. 100 x 21 x 1 circa
1 » cm. 60 x 21 x 1 »
1 listello cm. 200 x 2 x 2 »
Vari pezzetti di legno

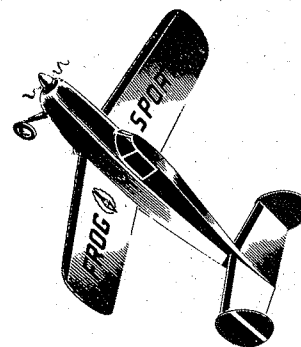
TOTALE L. 500.- circa

1 PCR		L.	100.-
2 portali di galleria	art. 556	»	640.-
2 serie pezzi muri di sostegno	» 551	»	900.-
1 stazione « Bellaria »	» S 02	»	1.900.-
1 chiosco Coca Cola (Faller)	» 212	»	560.-
1 chiesa	» S 034	»	1.950.-
1 casa (Faller)	» 283	»	1.900.-
1 casa (Faller)	» 272	»	1.650.-
1 casa (Faller)	» 250	»	560.-

TOTALE L. 10.160.-

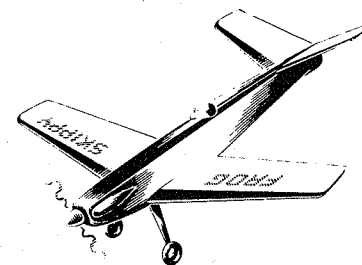
SPORTY

AEROPLANO AD ALA BASSA A DOPPIO
TIMONE. APERTURA ALARE CM. 30.5.

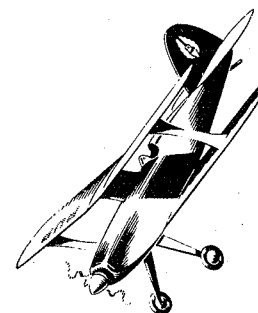


SKIPPY

AEREO AD ALA BASSA CON PIANI DI CO.
DA A 'V'. APERTURA ALARE CM. 30.5.



MODELLI VOLANTI FROG
IN SCATOLA DI MONTAGGIO
A L. 600.- AL PUBBLICO

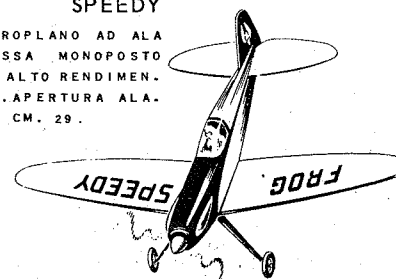


PUP

BIPLANO DA ACRO-
BAZIA DI GRANDE
STABILITA'.
APERTURA ALARE
CM. 24.5.

SPEEDY

AEROPLANO AD ALA
BASSA MONOPOSTO
DI ALTO RENDIMEN-
TO. APERTURA ALA-
RE CM. 29.



LINES BROS LTD.
LONDRA

giocattoli e modelli montati
o in scatole di montaggio

Agenti esclusivi per l'Italia

RIVAROSSI S. p. A. COMO

in vendita nei migliori negozi

FERROVIA A CREMAGLIERA DEL
MONTE GENEROSO SUL LAGO DI
LUGANO (SVIZZERA).

DISLIVELLO MT. 1343 DALLA STA-
ZIONE DI CAPOLAGO A QUELLA DI
GENEROSO VETTA (MT. 1614 S.M.).
PENDENZA MEDIA OLTRE IL 14%.
QUESTA LINEA COSTRUITA A
SCOPO TURISTICO E' STATA
INAUGURATA NEL 1890.

LA STAZIONE DI PARTENZA A
CAPOLAGO.

LA STAZIONE DI ARRIVO GENE-
ROSO VETTA MT. 1614.

album

di famiglia

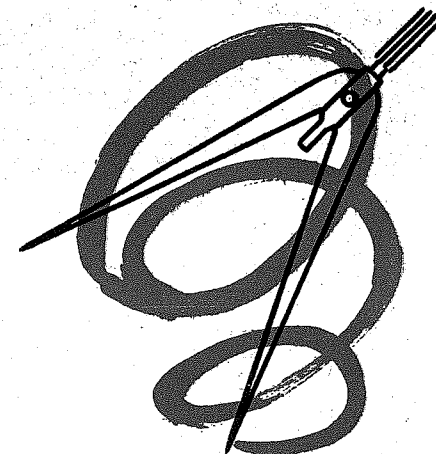
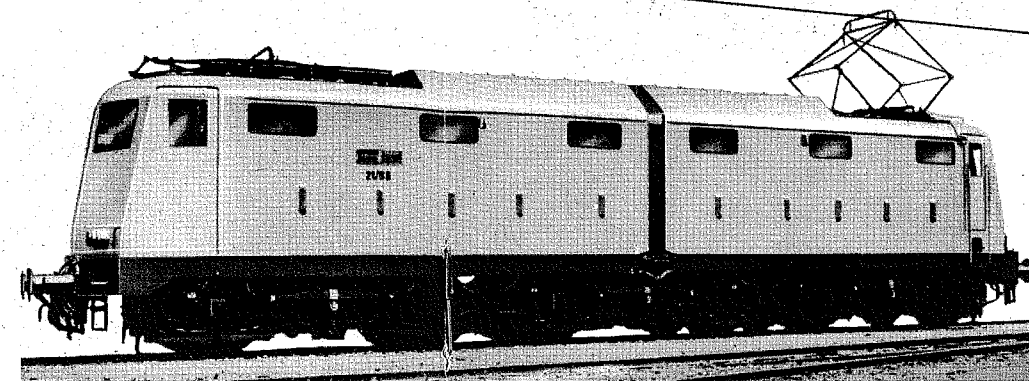
LA CARATTERISTICA INCLI-
NAZIONE DELLA PICCOLA LO-
COMOTIVA OTTENUTA PER DA-
RE ALLA CALDAIA UN ASSET-
TO ORIZZONTALE LUNGO LA
MAGGIORANZA DEL PERCORSO.

UN PUNTO DEL TORTUOSO
TRACCIATO.

LA STAZIONE INTERMEDIA DI
BELLAVISTA (MT. 1221).

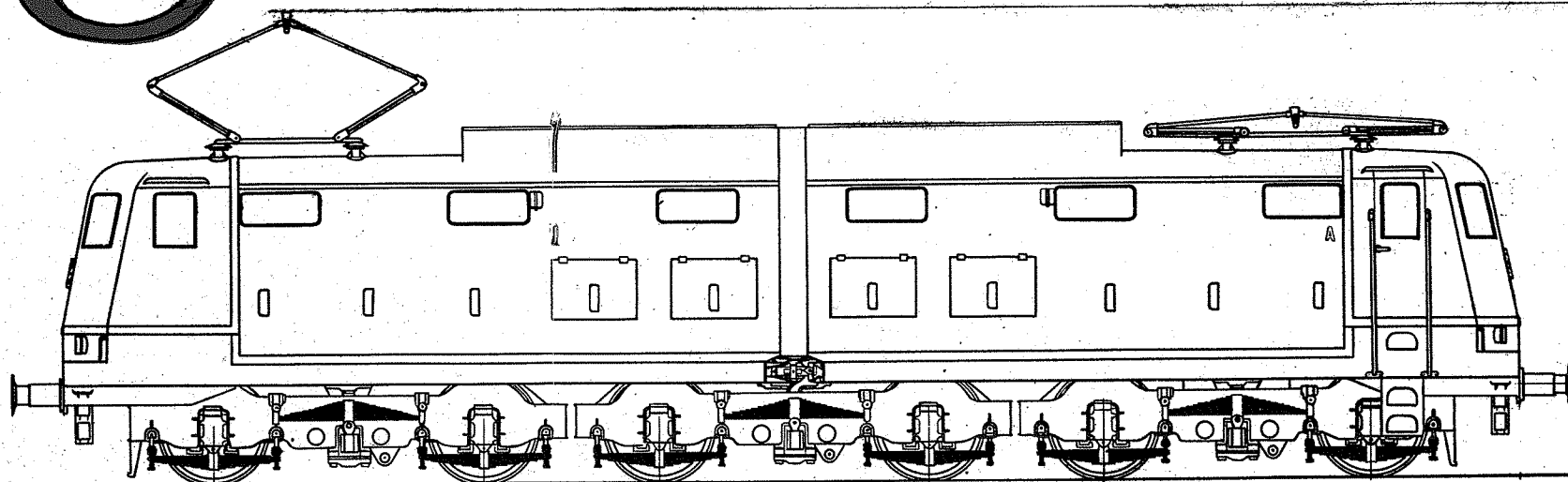
IN PROSSIMITA' DELLA VETTA.

Riproduciamo il disegno originale del locomotore GR E 636. La scala è 1/80 rispetto al vero e cioè in grandezza naturale per le ferrovie HO. Un modello di questo locomotore non esiste in commercio, ma riteniamo che un modellista volenteroso possa realizzarlo abbastanza facilmente acquistando una scatola di montaggio (SM 424) ed alcuni pezzi staccati come ad esempio una carrozzeria 424 (SFN 493), un carrello folle (SFN 986) e una coppia di fiancate per lo stesso (SFN 507). Infatti le parti estreme della carrozzeria del locomotore GR E 424 ed i carrelli dello stesso sono identici al 636. Occorrerà quindi tagliare con un seghetto da traforo le due carrozzerie ed applicare il terzo carrello per ottenere un bellissimo 636.



g.r. 636

Sconsigliamo però dal tentativo chi non abbia già una certa pratica di costruzioni modellistiche. Se qualcuno avesse già realizzato un progetto del genere ce ne mandi la descrizione e possibilmente delle chiare fotografie. Noi le pubblicheremo volentieri ed egli farà certo cosa grata agli altri modellisti.



studiamo un tracciato

Lo schema che e' riprodotto qui a fianco rappresenta un plastico di una certa importanza. E' stato pero' studiato in modo tale da poter essere ridotto nella sua lunghezza totale qualora ci si accontenti di far circolare e manovrare treni non troppo lunghi. Infatti le quattro stazioni essendo in piano possono essere ridotte in lunghezza fino a un massimo di 80 cm. La lunghezza totale del plastico diventerebbe in tal caso di mt. 4,10; naturalmente la lunghezza massima dei treni scendera' da mt. 1,60 a 80 cm.

Molte altre variazioni possono essere apportate al circuito qualora lo si desideri. Così com'e' disegnato, il circuito e' formato da sezioni di binario e da scambi Rivarossi dei tipi 'RD 20', 'RC 80', 'RC 120', 'SD-SS 120' (o MSD-MSS 120), ma il modellista piu' avanzato potra' realizzarlo anche costruendo da se' il binario mediante l'uso di profilato e di striscie di fibra. Questo tracciato potra' servire di guida anche a chi avesse già binari d'altre marche; naturalmente dovra' apportarvi quelle modifiche che richiederà il materiale di cui dispone. Terminate queste considerazioni di carattere generale, vediamo un po' piu' da vicino le caratteristiche del percorso. Questo consiste in un anello che rappresenta la linea principale e di una linea secondaria di montagna. Sulla linea principale sono poste la stazione di 'Valle' e quella piu' importante di 'Cittadella', stazione di transito la prima, di transito e di testa la seconda. Infatti da 'Cittadella' si diparte la linea secondaria che con gallerie a spirale e arditi viadotti passando per la fermata turistica di 'Poggio', conduce al centro climatico di 'Montalto'. I piccoli numeri segnati nel diagramma indicano le quote relative al piano dei binari. La stazione di 'Valle' e' posta a quota '0' 'Cittadella' a quota '4', la pendenza risulta del 2% circa. Sulla linea di montagna invece la pendenza e' lievemente su-

periore al 3% ed infatti da quota '4' di 'Cittadella' si sale a '14' a 'Poggio' e a '22' a 'Montalto'. Sul disegno come si vedra' e' anche suggerita la decorazione del paesaggio. E' consigliabile data l'ampiezza del plastico, onde non avere una struttura troppo pesante, di costruire il piano di appoggio, a differenza di quanto suggerito per plastici piu' piccoli, usando il sistema così detto 'aperto', cioè iniziando con un telaio di legno alle cui traverse verranno fissate delle liste di legno compensato ritagliato a seconda della forma in pianta dei binari. L'elevazione si ottiene interponendo fra telaio e liste, dei blocchetti di legno di spessore crescente. Comunque di questo tipo di costruzione faremo oggetto di una serie di articoli nei prossimi numeri di questa rivista.

Fin dal prossimo numero invece studieremo come adattare questo stesso tracciato ad altre forme di spazio disponibile e in seguito daremo anche uno schema elettrico di collegamenti per ottenere il funzionamento simultaneo e indipendente di piu' treni. Naturalmente e' ovvio che con l'uso della linea aerea e di due trasformatori 'RT/R', si possono far funzionare su quest'impianto così com'e' due treni indipendenti senza bisogno di particolari accorgimenti. Pertanto chi volesse iniziare subito la costruzione può farlo senz'altro; in seguito potra', seguendo i nostri consigli, apportare quelle modifiche che gli consentiranno manovre piu' interessanti con maggior numero di convogli.

Le operazioni che si possono effettuare in questo plastico sono varie ed interessanti. Vogliamo fare un esempio?

A 'Cittadella' sul primo binario propiciente la stazione e' in attesa un 'accelerato' con alla testa un locomotore '626' particolarmente adatto per una linea di montagna; dalla galleria proviene un 'diretto' trainato da una veloce locomotiva a vapore

che imbecca il terzo binario; una breve sosta e il convoglio prosegue per arrestarsi a 'Valle'. L'accelerato intanto, che attendeva la coincidenza, parte lentamente alla volta di 'Montalto' dove arrivera' dopo aver sostato brevemente alla fermata del 'Poggio'. A questo punto il locomotore potra' sganciare le carrozze e il bagagliaio lasciandole in sosta di fronte alla stazione, e procedera' alla formazione di un convoglio merci composto da pianali carichi di legname, che proviene dal taglio delle vicine foreste, e da alcuni carri 'vuoti' il cui carico giace nel vicino scalo merci. Questo carico e' destinato ad alimentare la popolazione di 'Montalto' ed i numerosi villeggianti ivi residenti. Il nostro 'merci' scendera' ora lentamente alla volta di 'Cittadella' dove sgancera' i vagoni carichi di legname su di un binario morto per alimentare una segheria mentre abbandonerà i 'vuoti' sul terzo binario. Il locomotore, eseguita la manovra, si ritirera' sul secondo binario.

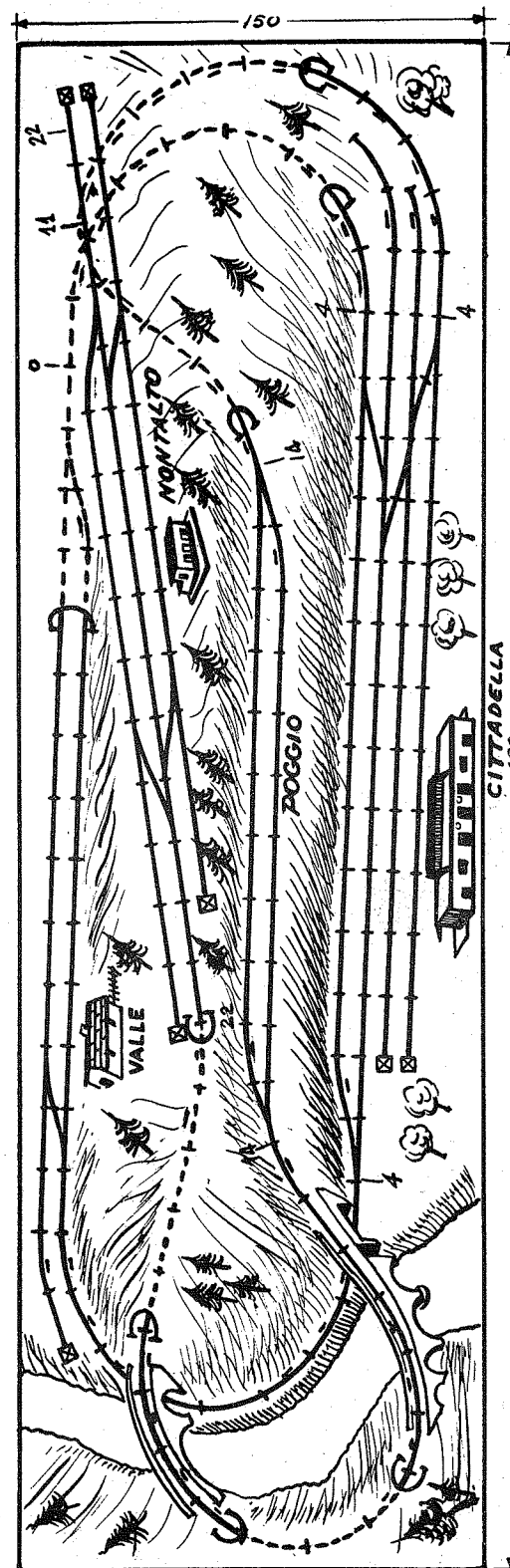
Nel frattempo avremo dovuto ricorrere a un piccolo trucco per dare maggior vita alle operazioni.

Sul secondo binario della stazione di 'Valle' sono fermi una decina di carri merci; sul primo avevamo abbandonato il nostro 'diretto' che avrebbe dovuto proseguire per lontane destinazioni, purtroppo inesistenti. Cosa fare? Sganciamo la locomotiva dal 'diretto', agganciamola ai merci del secondo binario e seguiamo per 'Cittadella'. Questo merci potra' imboccare il quarto binario, quindi retrocedere sul terzo per agganciare i vuoti per poi proseguire nella sua corsa.

Molte altre manovre si possono eseguire e piu' ancora se ne potranno fare aumentando il numero di convogli da far circolare sia separatamente sia contemporaneamente. Ne ripareremo al prossimo numero.



117 RD 20 43 RC 120 7 RC 80 8 SS 120 10 SD 120 7 RD 120



elettricità

I treni elettrici sono generalmente alimentati o in corrente alternata o in corrente continua a bassa tensione. Fino a qualche anno fa l'alimentazione in corrente alternata era pressoché adottata da tutti i fabbricanti. Dopo l'avvento dei raddrizzatori statici ad ossidi di rame e poi al selenio, sta ottenendo sempre un maggior favore l'alimentazione in corrente continua che non richiede nella locomotiva alcun dispositivo speciale per l'inversione di marcia.

Alimentazione in corrente alternata

La locomotiva riceve la corrente dalle rotaie. Generalmente il binario è composto da tre rotaie e la corrente raggiunge il motore attraverso le ruote ed un pattino o più pattini che strisciano sulla rotaia centrale. La variazione di velocità si ottiene regolando la tensione di alimentazione mediante l'apposita manetta posta sulla scatola di regolazione.

Per ottenere l'inversione di marcia e quindi del senso di rotazione del motore, bisogna invertire il senso del flusso magnetico nello statore. Per ottenere ciò l'avvolgimento statorico è composto di due bobine avvolte in senso contrario una all'altra. Alimentandone una il motore girerà in un senso mentre alimentando l'altra si otterrà la rotazione nel senso opposto. Bisogna quindi munire la locomotiva di un dispositivo che comandato a distanza effettui questa operazione. A ciò provvede il 'relais' d'inversione o inversore, costituito da un elettromagnete che pur ricevendo continuamente corrente dalle rotaie, essendo come il motore ad esse collegato, non agisce alla tensione normale di alimentazione della locomotiva ma scatta solo ad una tensione superiore che venga lanciata per qualche istante nei binari. Generalmente si applica una tensione del 50-70% superiore a quella massima di ali-

mentazione. Questa viene lanciata nei binari premendo un apposito pulsante posto sulla scatola di regolazione. Naturalmente anche il motore risente questo impulso che provoca uno scatto in avanti o indietro della locomotiva rendendo assai difficili e poco realistiche le manovre di aggancio.

Il 'Superinversore' Rivarossi, brevettato nei principali paesi, ha risolto questo inconveniente interrompendo il circuito del motore e delle lampadine fin tanto che il pulsante d'inversione rimane premuto. Il motore quindi non risentirà più della sovratensione lanciata nei binari e la locomotiva non farà più il caratteristico balzo. Del pari anche le lampadine anziché brillare di più col rischio di rimanere fulminate, si spegneranno.

Binari Come abbiamo accennato prima, la locomotiva raccoglie la corrente necessaria al suo funzionamento, dalle rotaie. Un conduttore è costituito dalla rotaia centrale, l'altro è costituito dalle due rotaie esterne o, da una sola rotaia esterna quando come per i treni Rivarossi le ruote delle locomotive e le rotaie sono tutte isolate fra loro. In quest'ultimo caso si ha il vantaggio di poter far circolare due treni indipendenti fra loro sullo stesso binario e tre treni qualora sia installata anche la linea aerea. Il primo treno verrà alimentato dalla rotaia centrale e da una rotaia laterale, il secondo, pure dalla centrale e dalla laterale opposta, il terzo dalla rotaia centrale e dal filo aereo. Come si vede la rotaia centrale funge da conduttore comune al quale andrà collegato un polo di ognuno dei tre trasformatori di comando.

L'alimentazione in CORRENTE CONTINUA che sta diffondendosi sempre maggiormente, verrà trattata ampiamente nel prossimo capitolo.

vetrina novità

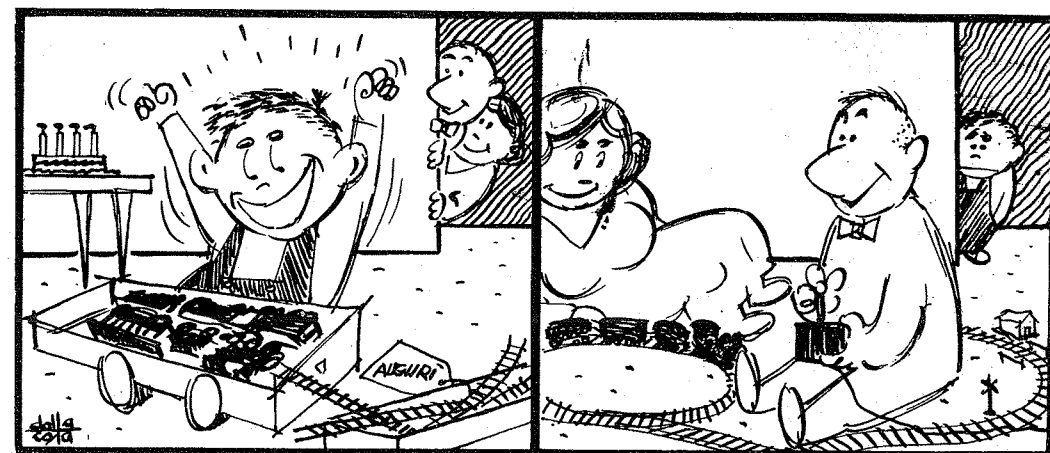
Stati Uniti - La Kemton Products Co. di Fresno (California) produttrice di accessori per ferrovia in miniatura ha messo in vendita un modello in scala H0 di una vecchia automobile del 1907 chiamata la Thomas Flyer trasformata per funzionamento su rotaie. Dotata di motore elettrico essa può funzionare sui normali binari ferroviari a due rotaie di scartamento H0 alimentati in corrente continua 12 V.

Nel prossimo numero ne pubblicheremo l'interessante illustrazione.

ve, riproduce fedelmente il prototipo 'GR 835' illustrato sul numero precedente di questa rivista.

Il motore è montato con l'asse verticale e trasmette il moto direttamente alle ruote posteriori a mezzo di una coppia vite senza fine ingranaggio elicoidale. Il movimento viene trasmesso alle altre ruote dai bielloni. Il telaio è pressofuso in metallo e la carcassa è in materia plastica termo-indurente, molto resistente. I vari elementi sono tenuti assieme da una sola vite nel camino. L'illuminazione è realizzata mediante due micro lampadine del diametro di 3 mm. alloggiate nell'interno dei due fanali anteriori in materia plastica trasparente verniciati in modo che la luce abbia ad uscire solo dalla parte anteriore. L'effetto è veramente sorprendente. Il biellismo è completamente funzionante e contribuisce maggiormente a dare un aspetto di impressionante realismo a questo piccolo modello.

Rivarossi - La nuova piccola locomotiva a 3 assi 'L 835/R' prodotta dalla Rivarossi e che verrà messa in vendita fra bre-



VAGONE POSTALE

Domanda: In possesso di un Vs/ impianto ferroviario, vorrei illuminare internamente 3 vetture tipo 'V ABz' e 'V AL'.

Prenderei corrente da l'ultimo carrello del tender (locomotiva L 442/R) e con le lampade in serie servendomi dei ganci di attacco come conduttori, scaricherei con l'ultimo carrello dell'ultimo vagone.

Mi occorrerebbe perciò una coppia di ruote tipo di quelle da voi montate nel tender suddetto o un carrello per vettura 'VBz' montato allo stesso modo del tender.

V. V. - Firenze

Risposta: Il sistema di illuminazione da Voi prospettato può essere realizzato benissimo avendo però l'avvertenza di mettere sempre il vagone avente il carrello con presa di corrente dalle rotaie, in coda al treno e di attaccare alla locomotiva sempre un ugual numero di vagoni dato che il collegamento delle lampadine è in serie. Potranno essere usate o 6 lampadine da 2.5 V. 0.2 Amp. o 4 lampadine da 3.5 V. 0.2 Amp. Essendo collegate in serie la tensione applicabile alle due estremità sarà la somma delle tensioni sopportate da ogni singola lampadina.

In quanto al carico per il trasformatore esso è sopportabilissimo raggiungendo un massimo di 0.2 Amp. con tutte le lampadine accese alla massima tensione.

Per rendere conduttore il carrello dell'ultimo vagone, dato che gli assi con ruote da 12.5 mm. a punte coniche con una ruota conduttrice non sono in vendita, potrete ugualmente ottenere il contatto facendo una molletta come quella posta sul tender della locomotiva ma che si appoggi sui cerchi delle ruote anziché sull'asse. Questa molletta s'intende verrà applicata sulle ruote opposte a quelle del tender. In tal modo la corrente scorrerà dal gancio del tender che non è isolato attraverso i ganci dei vagoni fino all'ultimo vagone. Quest'ultimo naturalmente dovrà sempre essere posto sui binari avendo cura che il suo carrello conduttore sia in coda.

Come pezzi necessari è sufficiente una vite da 2.6x5.5 sigla 'SFN 1033' e relativo dado 4x4 'SFN 967'. La molletta potrà essere fatta con filo di ottone crudo sottile.

Vi ringraziamo per le interessanti fotografie del Vs/ impianto. Peccato che siano così piccole!!

Domanda: Vogliate scusare se mi permetto di importunarvi ma, non essendo riuscito ad avere dai negozianti interpellati una risposta soddisfacente, non vedo altro mezzo per risolvere la questione che mi interessa.

Ho un impianto ferroviario in miniatura 'H0' (16,5 mm.) con materiale di linea e rotabile della Märklin. Avendo visto nei negozi alcuni Vs/ modellini di locomotori particolarmente piacenti desidererei sapere se i Vs/ locomotori possono o meno funzionare senza inconvenienti o danni sul detto circuito e con la corrente fornita dai due trasformatori Märklin che già possiedo (c.a. con uscita a 5-18 V. per alimentazione linea, 18 V. per illuminazione a 20 V. per scambi e segnali; survoltore per inversione di marcia credo a 28 V.).

A.U. - Genova

Risposta: Le ns/ locomotive Serie Blu possono funzionare su impianti Märklin e con trasformatori Märklin. Tutti i ns/ vagoni e carri merce possono pure essere usati. Occorre però tenere presente quanto segue:

1 - Le ns/ locomotive Serie Blu sono dotate di un relais d'inversione che ha il pregio di permettere l'inversione di marcia senza il caratteristico balzo in avanti di quelle di alcune altre Case. Dato che i ns/ motori assorbono assai poco vi sarà pochissima caduta di tensione sulla linea e pertanto non si potrà dare tutta la regolazione al trasformatore perché il ns/ relais che funziona anche da salva-motore qualora vi sia troppa corrente alla locomotiva arresterà il motore ridandogli corrente solo quando ritornando indietro con la manopola, la corrente non sarà più eccessiva.

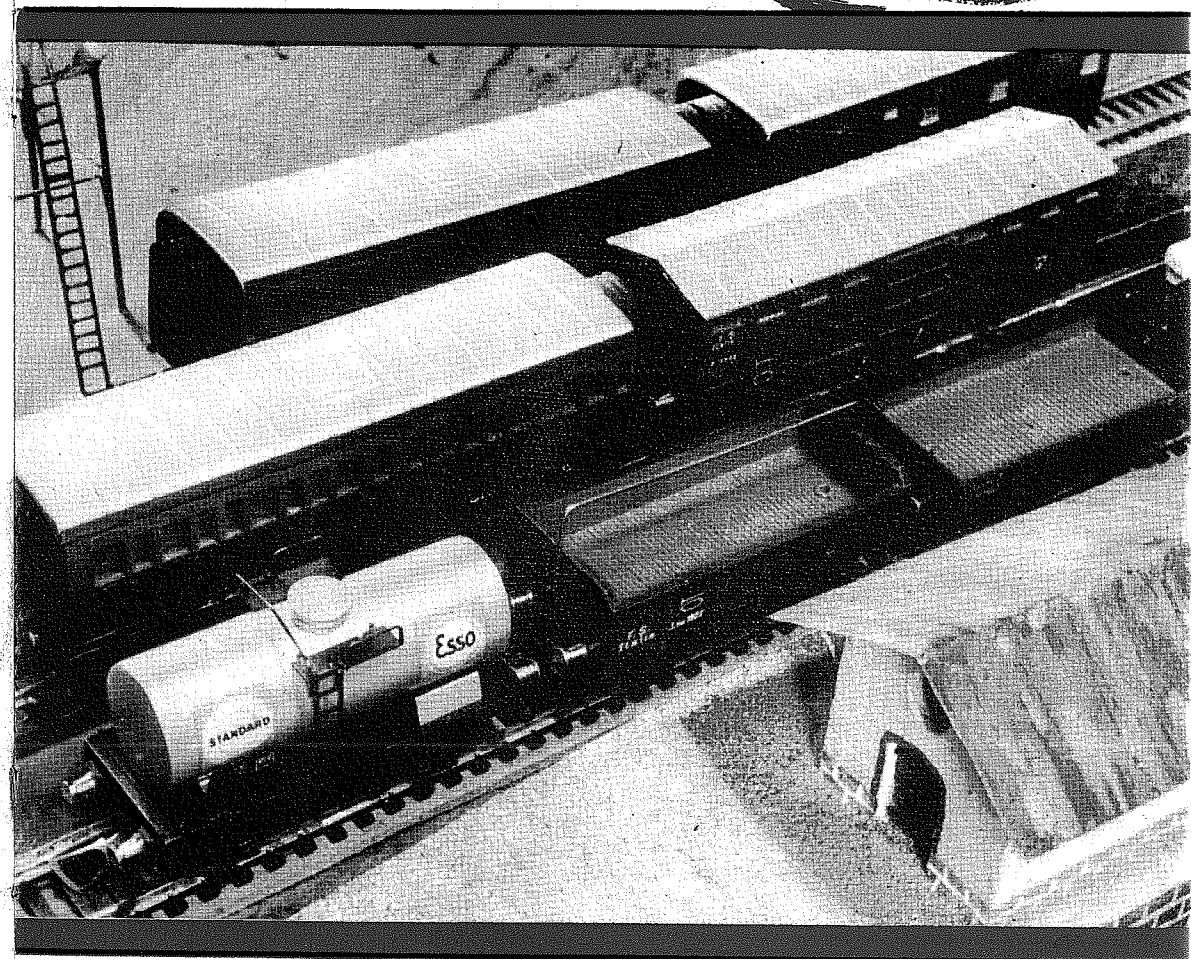
2 - Talvolta la rotaia centrale Märklin è leggermente troppo alta e occorre, facendo una leggera pressione con il dito, abbassarla leggermente.

3 - Alcuni scambi Märklin hanno la controrotaia un po' troppo discosta dalla rotaia. Occorre avvicinarla, con una pinzetta, di circa 1/2 millimetro alla rotaia.

Fatti questi lievi ritocchi, qualora siano necessari, che naturalmente non pregiudicano assolutamente il funzionamento del materiale Märklin, si può essere sicuri di un funzionamento perfetto. Questi ritocchi alla linea sono talvolta necessari in quanto le flange delle ruote del ns/ materiale rotabile sono più strette essendo unificate secondo le norme N.M.R.A.



CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMIO



Inviateci le fotografie dei vostri impianti e plastici realizzati con materiale Rivarossi. Per ogni foto pubblicata vi sarà inviato in omaggio un vagone o un carro merce supermodello.

Per una buona riproduzione occorrono ingrandimenti nitidi e luminosi 18x24 stampati su carta bianca e lucida.

Tutte le fotografie inviate rimangono di proprietà di questa rivista e non verranno restituite.

Fotografia eseguita dal Sig. Carlo Stucchi di Cuggiono (Milano).

MONDO modellistico

Concorso fotografico 'Flash' -

La fotografia fatta dal Sig. Stucchi e riprodotta a pag. 17 pur essendo ottima dal punto di vista fotografico denota una realizzazione modellistica un po' troppo semplicista. Un po' di maggior contorno per rendere piu' realistico l'insieme sarebbe pur necessario. Il tavolo di legno sul quale sono poggiati i binari ad esempio dovrebbe essere ricoperto di ghiaia sottile in modo di dare maggiormente l'aspetto di un vero parco ferroviario.

Bologna - Ha incontrato molto interesse il bellissimo plastico delle 'Ferrovie del Sogno', esposto nella sala del Palazzo Malvasia in Via Zamboni. Dopo il lusinghiero successo ottenuto a Genova e dopo la tappa di Bologna e' in programma un giro per le principali citta' dell'Italia Centro - Meridionale.

Como - Per l'interessamento del Sig. Edoardo Russo - Via Porta 3 - anche a Como sta sorgendo un Club fermodellistico al quale auguriamo il miglior successo.

Incollate l'intera pagina 20 su di un foglio di cartone 'Bristol'. Ritagliate i vari pezzi seguendo i contorni. Segnate leggermente con un temperino i lembi e le parti da ripiegare. Per guidare la lama onde ottenere delle piegature perfettamente dritte usate una riga a bordo metallico.

Le piegature contrassegnate con asterisco vanno segnate e piegate a rovescio. Incollate fra loro i vari pezzi. Per ottenere maggior robustezza ritagliate un rettangolo di legno di balsa o compensato da 5 mm. di spessore nella forma tratteggiata in nero qui accanto e incollatelo all'interno della struttura si da ottenere una base.

ITALMODEL

Rivista mensile di

FERROVIE REALI E IN MINIATURA

Un numero L. 250.-

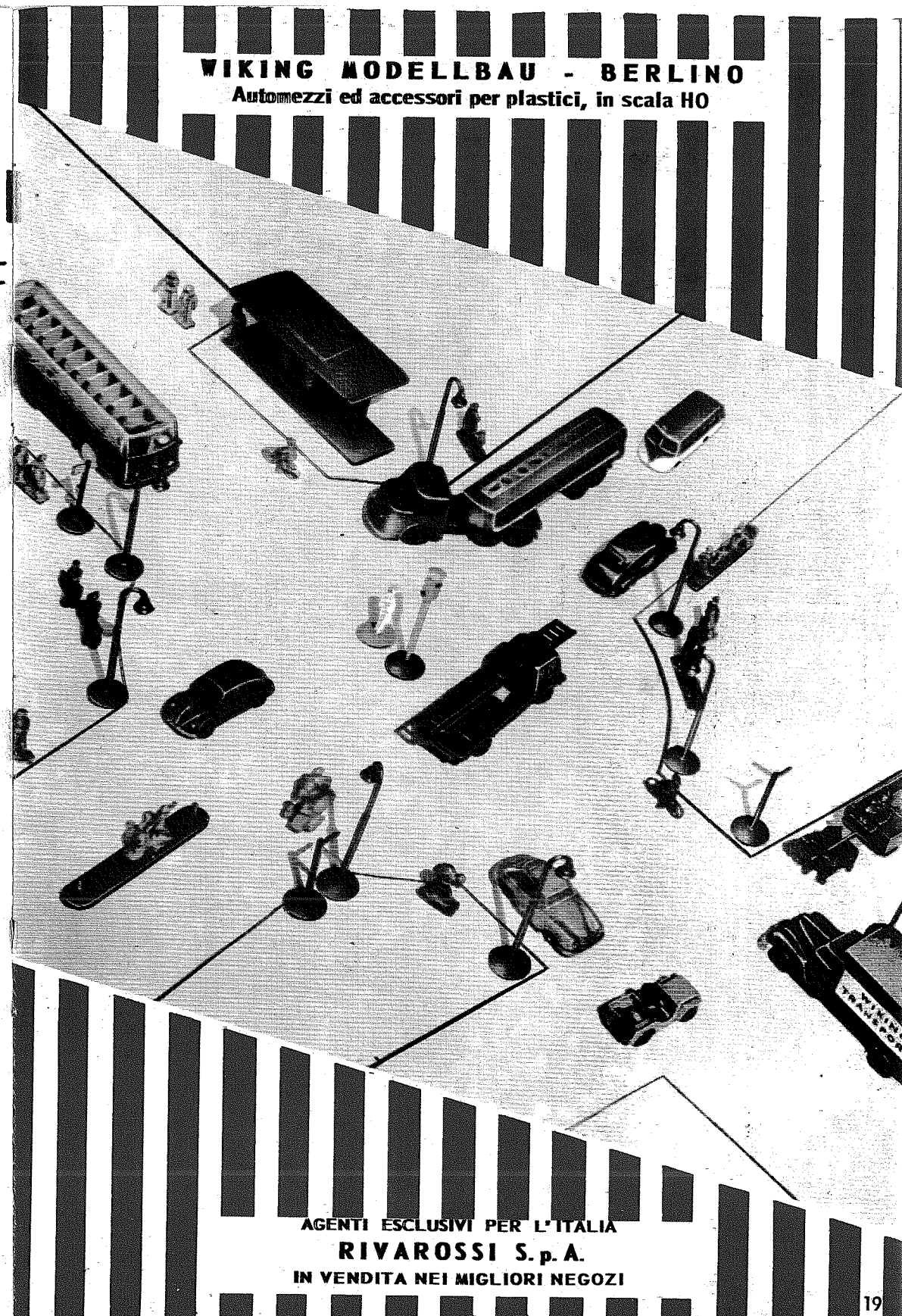
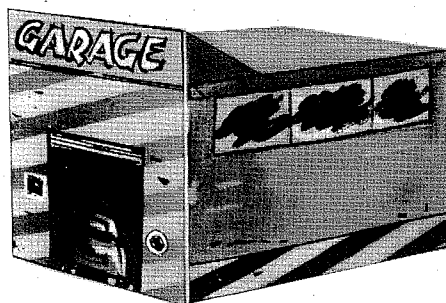
Abbonamento 6 mesi » 1.300.-

» 12 » » 2.600.-

Richieste alla Direzione

VIA CAFFARO 19 - GENOVA

Montaggio casetta n. 102



VIKING MODELLBAU - BERLINO
Automezzi ed accessori per plastici, in scala H0

AGENTI ESCLUSIVI PER L'ITALIA
RIVAROSSİ S.p.A.
IN VENDITA NEI MIGLIORI NEGOZI