

I PREZZI INDICATI S'INTENDONO AL PUBBLICO IN ITALIA

carri merci americani

Rivarossi COMO



ogni rivista HO contiene una costruzione per plastico

HO
Rivarossi



Mastro Gippetto

di
SCAGLIA & FIGLIO

**GIOCHI E
GIOCATTOLI**

MODELISMO

MILANO
CORSO MATTEOTTI, 14
TELEF. 79.12.12

TUTTO PER IL MODELLISMO
FERROVIARIO AEREO NAVALE DA

**Romani
Giocattoli**

VIA CERNAIA 2 (P.ZA SOLFERINO)

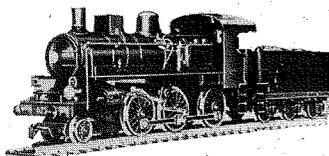
TEL. 54.75.86. TORINO

COSTRUZIONE PLASTICI DI OGNI GENERE

* ASSISTENZA TECNICA
PARTI DI RICAMBIO

☆ ACCESSORI DELLE MIGLIORI CASE
FALLER - VOLLMER REVELL
WIKING PREISER

● SPEDIZIONI
CELERI IN
TUTTA ITALIA



La casa Editrice «BRIANO-EDITORE-Genova,
Via Caffaro 19, ha pubblicato un interessante
volume di 36 pagine che tutti i fermodellisti
non dovrebbero mancare di acquistare e consul-
tare.

Si tratta del libro:

- 17 PLASTICI RIVAROSSÌ

di Italo Briano

in vendita, a L. 650.=, nei migliori negozi di
giocattoli e di modellismo ferroviario, o fa-
cendone richiesta diretta all'Editore.

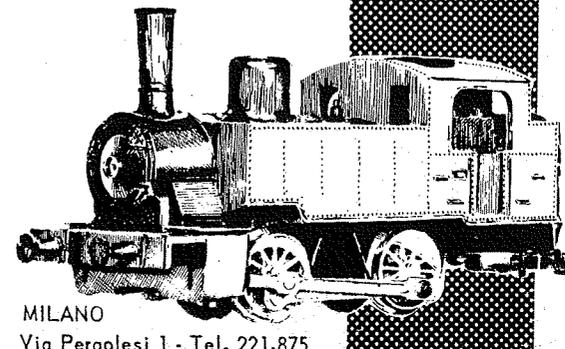
In questa pubblicazione, di facile e rapida con-
sultazione, è possibile trovare una serie di ben
17 impianti, dal più semplice al più complesso,
completi ciascuno di descrizione, schema del
tracciato e fotografia. Le pagine iniziali del
volume sono dedicate come introduzione alla
conoscenza del treno elettrico in miniatura,
con l'esposizione delle nozioni basilari per
la costruzione di un impianto.

Gli appassionati di modellismo ferroviario po-
tranno fare, del volume, un sicuro riferimento
per la scelta di un tracciato da costruire o per
la modifica del plastico già posseduto

fochimodels DI FOCHI

RICHIEDETE IL NOSTRO CATALOGO A L. 200.

Tutto per l'Aeromodellismo - Automodel-
lismo - Navimodellismo - Fermodellismo -
Scatole di montaggio - Accessori e mate-
riale per la loro costru-
zione - Motori nazionali
ed esteri: Diesel - Glow
Plug - Jetex - Reattori -
Radiocomandati - Parti
staccate ed accessori
vari.
Assistenza e riparazio-
ni in genere.



MILANO
Via Pergolesi 1 - Tel. 221.875
Via Durini 5

F.Z. MODELLISMO

di GIUGLIELMO FORQUET e C.
P.ZZA S. PASQUALE A CHIAIA 8
NAPOLI

Tutta la produzione *Rivarossi* e Case Rappresen-
tate FALLER - VOLLMER - PREISER - REVELL

Parti di ricambio originali - Riparazioni ed Assi-
stenza Tecnica - Plastici

Modellismo Aereo e Navale - Accessori

Modelli statici e naviganti in plastica delle miglio-
ri Marche

Soldatini e figure per Collezionisti

VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI

Rivarossi

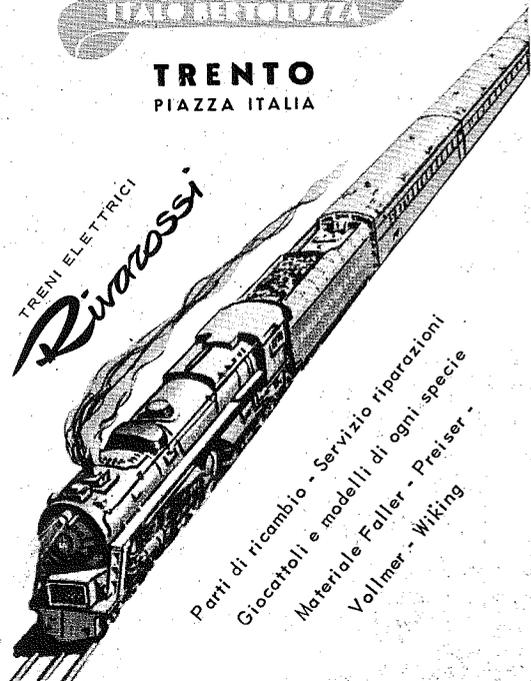
SERVIZIO RIPARAZIONI
ed
ASSISTENZA TECNICA

Italo

LA GIOIELLERIA

TRENTO
PIAZZA ITALIA

TRENI ELETTRICI
Rivarossi



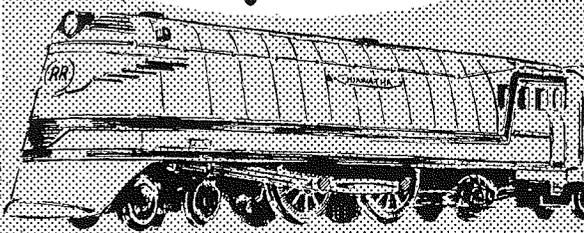
Parti di ricambio - Servizio riparazioni
Giocattoli e modelli di ogni specie
Materiale Faller - Preiser -
Vollmer - Wiking

LA CASA DEL GIOCOTTOLO

Bolla
di P. BOLLA

VIA MANNO 53
CAGLIARI

TUTTO
PER
IL MODELLISMO



treni elettrici
Rivarossi



T. Ciccolella & Figlio
Regali

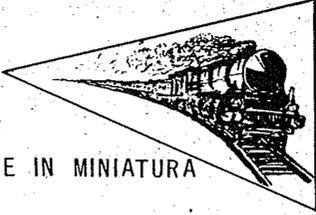
Via S. Caterina a Chiaia, 16
Piazza Vanvitelli, 27

NAPOLI

Telef. 390963
374687

PARTI DI RICAMBIO
SERVIZIO ASSISTENZA
ACCESSORI
FALLER
PREISER
VOLLMER

ITALMODEL



Copia singola L. 500.-
 Estero 600.-
 Abbonamento a 6 numeri (anno solare) € 3.000.-
 Estero 3.400.-

Rivista bimestrale di
 FERROVIE REALI E IN MINIATURA

Richieste alla Direzione

VIA CAFFARO 19 - GENOVA



LA MODELLISTICA

MILANO - P.ZZA XXV APRILE 1 ☎ 666195 • di A. Cattaneo

Vendite anche per corrispondenza

GIOCATTOLE E MATERIALI INERENTI
 ALLA COSTRUZIONE IN MINIATURA
 DI GIOCATTOLE MECCANICI

Hobby Model

di DOMENICO PINTON

VIA SACCARELLI 16 - TORINO - TELEFONO 48.46.78

TREVISO
 GALLERIA S. VITO
 TEL. 20497

ASSORTIMENTO COMPLETO
 TRENI ELETTRICI

Rivarossi

ACCESSORI E TUTTO PER IL
 MODELLISMO

Fantasyland

Soc. N.C. © WALT DISNEY
 PRODUCTIONS

VIA SANTA TERESA 6 TORINO. TELEFONO 547903

GIOCATTOLE E MODELLISMO DELLE MIGLIORI MARCHE DI TUTTO IL MONDO

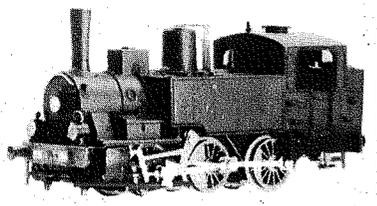
COSTRUZIONE PLASTICI
 COMPLETO ASSORTIMENTO

Rivarossi

WIKING *Revell* FALLER **VOLLMER** PREISER

A. Bessone

Rivarossi



ASSORTIMENTO COMPLETO E RICAMBI

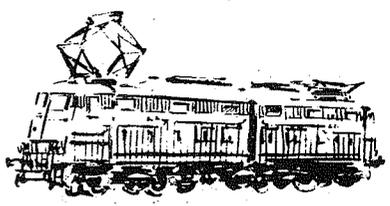
FERROVIE DELLE MIGLIORI MARCHE ESTERE

VASTO ASSORTIMENTO ACCESSORI PER PLASTICI **FALLER VOLLMER PREISER**

CARTOLERIA

MARANI

CORSO REPUBBLICA N° 15 VENTIMIGLIA Tel. 31216



Rivarossi

FALLER

PREISER

REVELL

WIKING

VOLLMER

Laboratorio attrezzato

REARADIO

DI GRAZIOSI ALIMENA
 VIA D. CHIESA 1/A ANCONA
 Tel. 28879

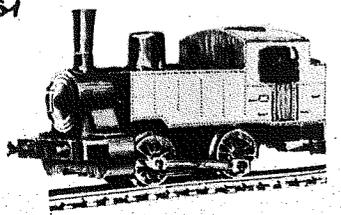
VASTO ASSORTIMENTO TRENI "HO"

Rivarossi

WIKING

FALLER

VOLLMER



Parti di ricambio - accurate riparazioni
 consulenza tecnica nella costruzione di plastici

ROMA

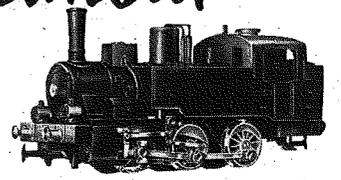
VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038



"Casamia" di U. Battista

Rivarossi

VASTO ASSORTIMENTO



Gasperini

GIOCATTOLI
ASSORTIMENTO
MATERIALE HO

TRENI *Rivarossi*

COSTRUZIONE
PLASTICI
GIOCATTOLI DI
TUTTI I TIPI

BOLOGNA
VIA FARINI 2
TEL. 35217

treni
elettrici
aeromodelli
plastici
giocattoli

TROMBY

udine
galleria
s. francesco
tel.
55944

Rivarossi
FALLER
VOLLMER
REVELL

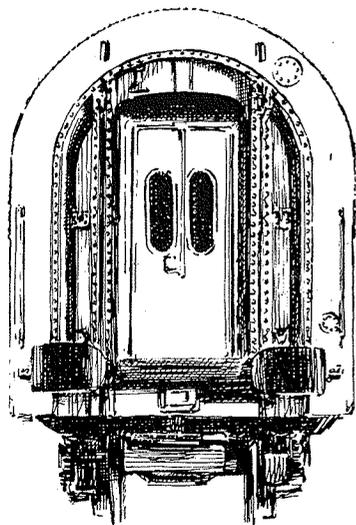
i più bei modelli

le migliori marche

GIORNI

ROMA Via Marcantonio Colonna, 34 - Tel. 350.929

TRENI ELETTRICI



Rivarossi

TRENI ELETTRICI - ACCESSORI PER PLASTICI
ASSISTENZA TECNICA
COSTRUZIONI MODELLI IN PLASTICA
DI AEREI - NAVI - CASSETTE
GIOCATTOLI NAZIONALI ED ESTERI

gozmati

VIA CESARE CORRENTI, 21
MILANO

TRENI ELETTRICI *Rivarossi*



Pezzi di ricambio

Meccano originale inglese
Pezzi staccati

Cassette - Piante ed
accessori per plastici

Scatole di montaggio, accessori
e materiale per l'aeromodellismo

Modellini «Wiking»

RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

a cura dei tecnici della Rivarossi
consulenza artistica A. Dalla Costa
6. 14 Giugno 1956 Anno II - L. 150

H0 Rivarossi

EDITORIALE

Grande interesse hanno suscitato, da quanto ci scrivono i lettori, le due serie di articoli da noi pubblicati sulla costruzione di plastici. Molti però che avrebbero voluto procedere alla realizzazione di un plastico seguendo i nostri consigli non hanno potuto farlo per mancanza di spazio disponibile.

Onde accontentare anche costoro, abbiamo pensato di iniziare dal prossimo numero la descrizione particolareggiata delle fasi costruttive di un terzo plastico, che, per le sue particolari caratteristiche potrà trovare posto in qualsiasi casa, cioè di un plastico in valigia!

Sappiamo che non si tratta di una novità assoluta, perchè tra l'altro un nostro lettore ne ha già costruito uno, di cui pubblichiamo una sommaria descrizione sul numero 10 dell'ottobre scorso; ma fu appunto l'interesse suscitato da quell'articolo a spingerci a studiare una realizzazione del genere e a descriverne la costruzione allo scopo di mettere in grado coloro cui lo spazio era stato finora nemico, di possedere un bel plastico.

ABBONAMENTI

Abbonamento annuo per 6 numeri pubblicati bimestralmente L. 800. (Estero L. 1000) da mandare direttamente al nostro indirizzo o da versare sul CC. postale 18/6801. Numeri singoli anche arretrati L. 150. Estero L. 200. Potranno essere richiesti presso i migliori negozi di modellismo o di giocattoli oppure a noi inviandoci il relativo importo. Non si effettuano spedizioni contro assegno.

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

Reg. Trib. Como n. 52 del 7/4/54 Dir. Respons. Sig. Alessandro Rossi - Copyright by Rivarossi - Como
Composto con Varityper e stampato con Multilith da Rivarossi - Como

IN QUESTO NUMERO

Costruzione in cartoncino	pag. 8
Elettricità	» 9
Considerazioni sul plastico costruito	» 10
Mondo Modellistico	» 12
Vagone postale	» 13
I nostri lettori all'opera	» 14
Automatismi	» 16
Disegni costruttivi	» 18
Una tavola di costruzione	» 20
Occhio al treno	» 24
Schemi di tracciati	» 26
Concorso «Flash»	» 29
Una stazione di confine	» 30
Verina delle novità	» 32

NEL PROSSIMO NUMERO

Costruzione di un plastico in valigia
Nuovi schemi di tracciati
«Occhio al treno», «Flash», i nostri lettori all'opera, ecc.

COSTRUZIONI in CARTONCINO

Dettagli per la costruzione del modello n. 314

Proseguendo nella pubblicazione di tavole costruttive per fabbricati in bassorilievo da usarsi come sfondo per plastici, presentiamo in questo numero la terza quarta casa della serie.

Una quinta ed una sesta casa appariranno nel numero di Agosto-Settembre, e altre due in ciascuno dei numeri successivi fino a un totale di 12 case diverse che dovrebbero essere sufficienti a creare uno sfondo variato e di discreta lunghezza.

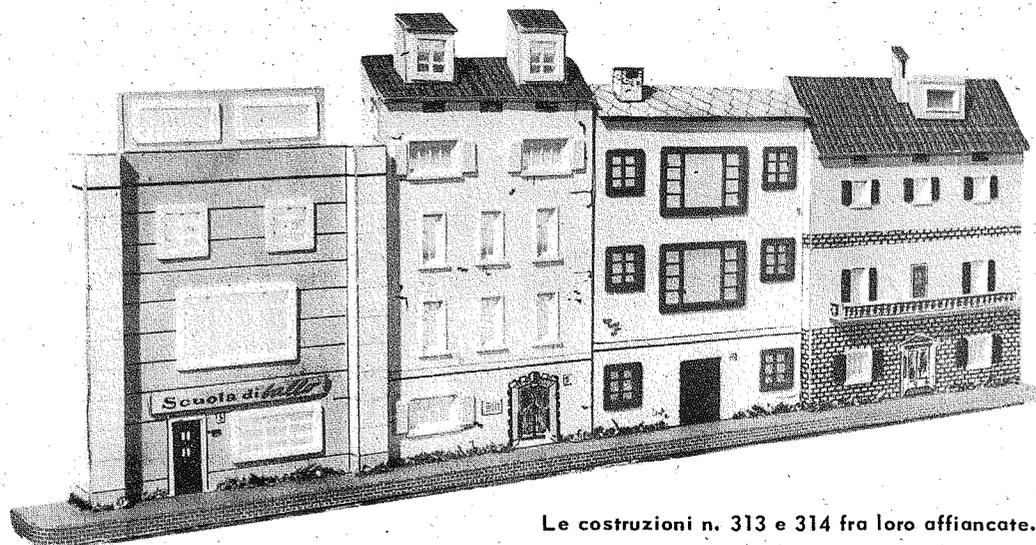
Chi però o desiderasse uno sfondo di maggiore lunghezza o desiderasse costruirsi uno sfondo al più presto, potrà benissimo, procurandosi una seconda copia delle riviste che lo interessano, ripetere un certo numero di fabbricati, sia affiancando due

fabbricati uguali, sia disponendoli in modo diverso, o, con un po' di ingegno, variandoli leggermente.

Il sistema di costruzione è sempre il medesimo e la fotografia che pubblichiamo dà una chiara idea dell'aspetto che assumono i primi quattro fabbricati.

Si noti come ciascuna costruzione abbia una profondità diversa appositamente studiata per dare movimento all'assieme. È importante però che il retro sia invece sul medesimo piano, in quanto deve appoggiare, o, meglio ancora, andrebbe incollato ad una superficie di sfondo.

Un cartone pesante o del compensato tinto di azzurro a rappresentare il cielo, servono egregiamente all'uopo.



Le costruzioni n. 313 e 314 fra loro affiancate.



ELETTRICITÀ

SENSO DI MARCIA E POLARITÀ DELLA CORRENTE:

Il grande vantaggio del funzionamento dei treni in corrente continua sta principalmente nella estrema semplicità con cui si ottiene la inversione di marcia. Basta infatti invertire il senso della corrente nei binari per far ruotare il motore della locomotiva in senso opposto.

Questo si ottiene coi motori a campo magnetico fisso, campo cioè generato da un magnete permanente (blocchetto calamitato) dove la corrente scorre solo nel rotore passando attraverso le spazzole. Invertendo il senso della corrente e cioè scambiando fra loro i fili che collegano le rotaie alla sorgente di energia, gli avvolgimenti del rotore saranno percorsi dalla corrente in direzione opposta, fisso rimanendo il senso del flusso magnetico nel campo, generato dalla calamita. Se noi invertissimo contemporaneamente il senso della corrente e la posizione del massello magnetico, il motore continuerebbe a girare nello stesso senso.

Ciò accade ad esempio, nei motori che al posto del massello magnetico hanno un avvolgimento di campo alimentato dalla stessa corrente che alimenta il rotore.

Se noi invertiamo in questi motori il senso della corrente, cambia contemporaneamente il senso del flusso magnetico ed il motore continuerà a girare nello stesso senso. È il caso del motorino montato sul «Minobus» per il quale è prevista la sola marcia avanti. Comunque lo si colleghi ad una sorgente di energia esso funzionerà solo a marcia avanti. In virtù di ciò tale motore può funzionare anche se alimentato con corrente alternata di appropriato voltaggio.



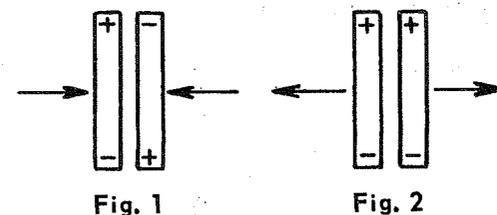
Alcuni lettori forse avranno notato che le locomotive Rivarossi della Serie Rossa di produzione passata messe sullo stesso binario con altre di produzione recente, hanno senso di marcia opposto e nulla vale per farle marciare nello stesso senso.

Tale modifica è stata apportata per uniformare il materiale Rivarossi alle norme N.M.R.A. e M.O.R.O.P.

Per unificarne il senso di marcia l'unica cosa è semplicemente di togliere la carrozzeria, estrarre il massello magnetico dal motore e riporlo in posizione invertita. Per far ciò non è necessario smontare alcun pezzo all'infuori della carrozzeria.

Onde facilitare l'estrazione, ci si può aiutare con un po' di nastro adesivo trasparente da incollare sul massello e quindi estrarlo dal suo alloggiamento.

Molti motorini hanno due masselli affiancati al posto di uno. Questi lasciati liberi tendono ad attirarsi disponendosi colle polarità invertite affiancate fra loro (Fig. 1). Bisogna porre



attenzione invece di infilarli nel loro alloggiamento colle polarità affiancate (Fig. 2) poiché in tal modo la loro azione si somma mentre nell'altro modo si annulla.

Quando i due masselli sono così affiancati si noterà fra le dita una netta azione repulsiva che tende ad allontanarli l'uno dall'altro.

Montandoli nell'altro modo, la loro azione si annulla ed il motore non potrà funzionare.

Nelle norme M.O.R.O.P. e N.M.R.A. che regolano l'unificazione di caratteristiche dei modelli di treni elettrici alimentati in corrente continua su due rotaie, il senso di marcia deve essere tale per cui collegando il polo positivo alla rotaia destra e quello negativo alla sinistra la locomotiva dovrà avanzare.



considerazioni sul PLASTICO costruito

Continuazione dal n. 13:

Nel numero precedente abbiamo parlato del sezionamento di linea automatico mediante l'azionamento degli scambi e abbiamo considerato la stazione alta del plastico descritto nei numeri 9-10-11 e 12.

Ora esaminiamo il caso della stazione bassa. Questa, ha come la prima, un tratto parallelo alla linea principale collegato ad essa mediante due scambi ed un raccordo per il parco di smistamento.

A differenza del primo caso, i due scambi 1 e 2 vengono comandati separatamente e non più simultaneamente da una sola scatoletta Pb 1. Questo perchè, come abbiamo visto in precedenza, era impossibile mantenere bloccata la linea secondaria quando si aveva via libera al binario morto. (Vedi Rivista n. 13 pag. 11 fig. 3).

Per ottenere questo, si è dovuto sezionare

lo scambio 3 tagliando le linguette di collegamento sotto la base (vedi fig. 1 del precedente articolo) mantenendo poi isolato il cuore dello scambio dal troncone di rotaia deviata e togliendo inoltre la congiunzione sulla rotaia opposta. Dallo schema in fig. 2 si vede chiaramente questo doppio sezionamento.

Ne risulta che, partendo dalla posizione illustrata in fig. 1, spostando solo lo scambio 2, si darà via libera al binario che immette allo scalo merci mentre il binario secondario rimarrà bloccato. La linea principale continuerà invece a restare libera (fig. 2).

Modificando ora come descritto in precedenza anche gli scambi n. 4-5 e 6 dello scalo merci, si potrà manovrare una locomotiva o un treno mantenendo bloccati tutti gli altri binari poichè rimarrà automaticamente alimentato solo il binario facente capo allo scambio che dà ad esso via libera.

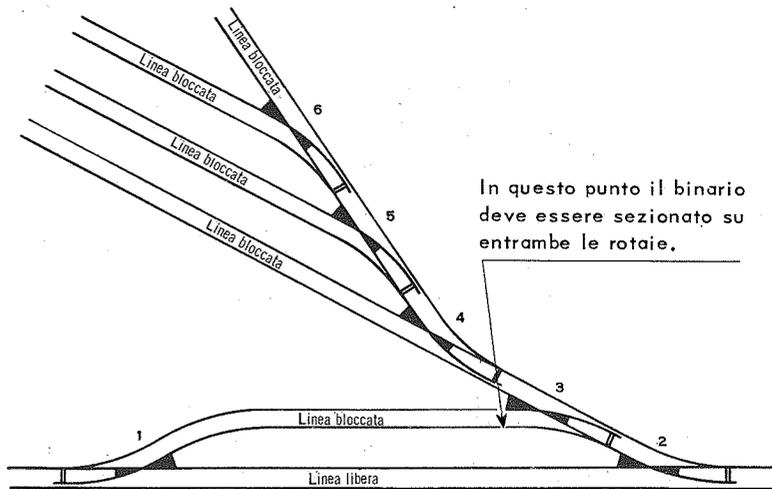


Fig. 1 - Posizione di via libera solo sulla linea principale.
Linea secondaria bloccata.

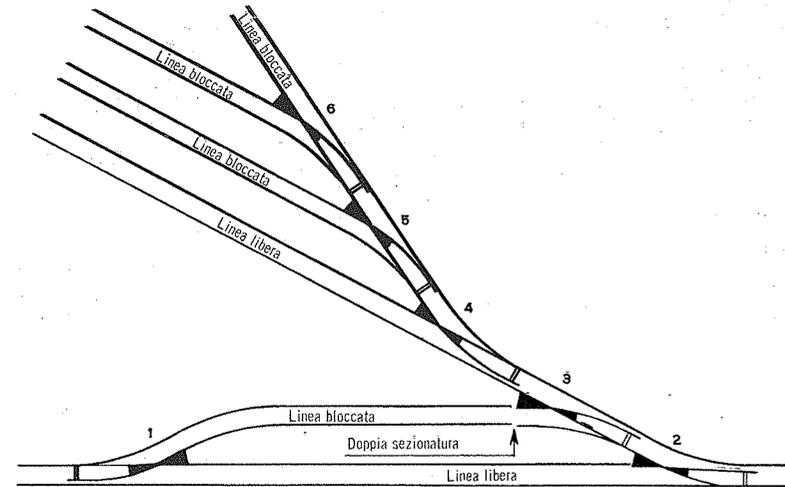


Fig. 2 - Posizione di via libera sulla linea principale ed al primo binario dello scalo merci.

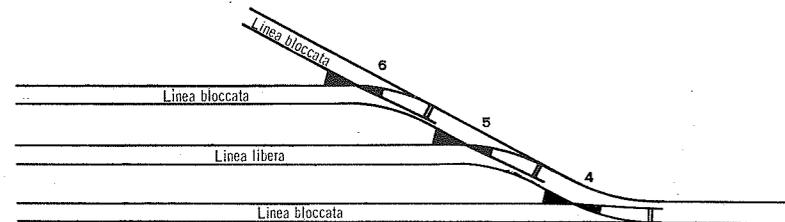


Fig. 3 - Scalo merci - Via libera al secondo binario.

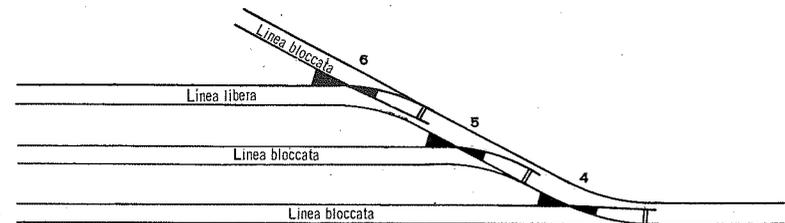


Fig. 4 - Scalo merci - Via libera al terzo binario.

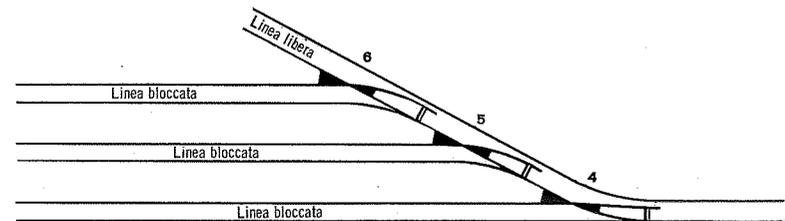


Fig. 5 - Scalo merci - Via libera al quarto binario.

MONDO modellistico



CONGRESSO «M.O.R.O.P.»

Il congresso annuale della M.O.R.O.P. avrà luogo quest'anno a Berna dal 3 al 5 di Agosto.

I Signori Modellisti che intendessero parteciparvi potranno mettersi a contatto con la Federazione Svizzera dei Modellisti scrivendo al Dr. Otto Werder, Kirchliweg 8, St. Gallen 10 (Svizzera) per ulteriori dettagli ed eventuale prenotazioni di alloggi.



CONVENZIONE «EUROP.»

Due anni fa le amministrazioni delle Ferrovie Europee, sull'esempio di un precedente accordo franco-tedesco, hanno stipulato una convenzione che regola un nuovo modo di scambio dei vagoni per il traffico internazionale delle merci. Fino allora vigeva solo il sistema RIV (Regolamento Internazionale Vagoni) per il quale una nazione che riceveva un vagone carico di merce da un'altra nazione lo doveva poi rendere pagando un tasso di utilizzazione che veniva regolato periodicamente in stanza di compensazione. Secondo la nuova convenzione, è stato ora creato un «pool» di 165.000 vagoni aventi caratteristiche internazionali ben definite, in virtù del quale i vagoni una volta esportati, prima di rimpatriare possono compiere servizi nelle altre nazioni qualora non si presenti subito l'occasione di ricaricarli con merce destinata alla nazione di provenienza.

Questa convenzione, entrata in vigore nell'Ottobre 1955 ha portato un notevole risparmio di materiale rotabile.

Secondo il sistema RIV i vagoni dovevano essere rimpatriati per quanto possibile carichi ma qualora non se ne presentava l'occasione, essi ritornavano vuoti con evidente spreco di materiale rotabile.

Col nuovo sistema, i percorsi a vuoto hanno subito una riduzione del 27% per i vagoni chiusi e dell'11% per quelli aperti con grande vantaggio per le operazioni di ripartizione del materiale e semplificazione nelle manovre di smistamento.

(Dal Bollettino di Informazione C.I.C.E.)

FRANCIA: Automotrici con motore singolo da 825 HP della S.N.C.F.

La S.N.C.F. ha messo allo studio un nuovo tipo di automotrice con un unico motore diesel.

Finora non era stato possibile installare un motore singolo della potenza di 825 HP a causa del suo peso rilevante che si aggirava intorno agli 8 Kg. per HP.

I perfezionamenti tecnici hanno ora permesso di abbassare il peso per HP a Kg. 5,8. Si tratta di un motore francese tipo MGO a 12 cilindri sovralimentato avente un regime di 1500 giri/min. già utilizzato dalla S.N.C.F. su locomotive Diesel da manovra. Esso è piazzato su uno dei carrelli ed è collegato alle ruote a mezzo di una trasmissione idraulica.

Ne deriva una maggiore utilizzazione di spazio che ha permesso l'installazione di 6 posti a sedere supplementari ed un compartimento per i bagagli.

Il nuovo tipo di automotrice è lungo 27 mt. trasporta 12 viaggiatori di 1a classe e 62 di 2a classe con una velocità che raggiungerà i 140 Km/ora contro i 120 Km/ora delle automotrici precedenti.

Il primi esemplari circoleranno in Francia verso la fine del 1956.

(Dal Bollettino di Informazione C.I.C.E.)

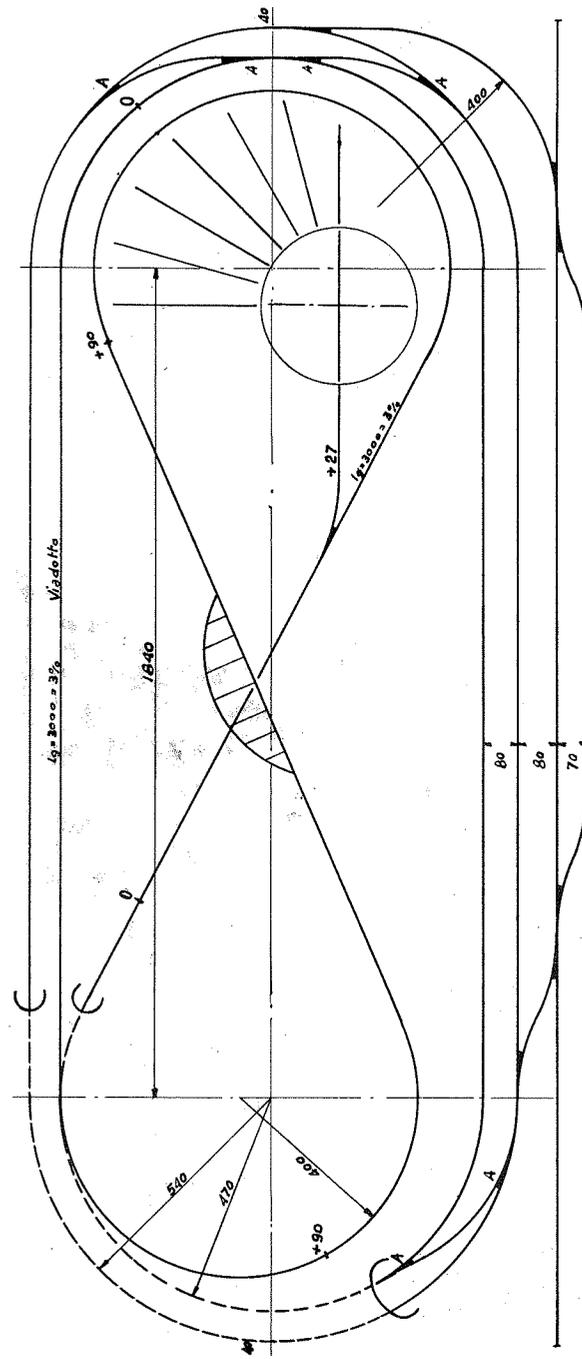
IL RISCALDAMENTO DEI TRENI

Nel traffico internazionale un problema che si pone ancora alle Amministrazioni ferroviarie è quello del riscaldamento dei vagoni. Come si sa, esso può essere a vapore od elettrico ma in questo secondo caso vi sono ben 5 differenti tensioni di alimentazione e più precisamente: 1000 V. a 16, 2/3 periodi, 1000 V. a 50 periodi, 1500 V. a 50 periodi e 1500 e 3000 V. a corrente continua. Ciò comporta una complicazione negli apparecchi elettrici delle carrozze in servizio internazionale e non sempre si hanno risultati soddisfacenti.

Ad ovviare questo inconveniente, la Compagnia dei Vagoni Letto sta ora mettendo in servizio le nuove carrozze di cui a pag. 18/23 riproduciamo i disegni, che hanno il riscaldamento autonomo mediante una piccola caldaia a carbone disposta in ogni vettura, il cui governo è affidato al conduttore.

Ciò oltre tutto porta il vantaggio di mantenere riscaldata la carrozza anche quando è in sosta staccata dal treno.

VAGONE POSTALE



Domanda:

Essendo in procinto di modificare il mio attuale plastico, sottopongo al vostro esame il nuovo progetto in modo da darmi un vostro parere sulla sua razionalità. Sullo schizzo allegato, vi sono le quote dei raggi (400-470-540) medi a mia disposizione e le pendenze risultanti in base allo sviluppo delle salite, in questo caso 3%. Alla sinistra dello schizzo eseguirò una montagna, alla destra un deposito locomotive con servizio di tavola girante già in mio possesso e da me costruita. Un viadotto porterà a quota 90 partendo da 0 dopo gli scambi «A».

Gli scambi «A» devono essere autocostituiti dato che per necessità sono in curva, gli altri sono i vostri.

Un complesso di posti di blocco mi darà la possibilità di manovra davanti la stazione, che perciò voglio il più possibile sgombrata di scambi. In questo modo posso far sosta un treno di 130 cm., su un binario senza interferire con gli altri.

E. Sirolla - Cesate (MI)

Risposta

Il tracciato del plastico di cui riproduciamo il disegno che ci avete inviato, si presta assai bene a far compiere ai treni svariate percorrenze. Naturalmente, come voi stesso fate notare, sarà necessario costruire espressamente gli scambi in curva che sono 5, poiché se ad essi si dovessero sostituire quelli normali, bisognerebbe modificare la forma delle curve e ne deriverebbe uno spazio d'ingombro del plastico maggiore di quello attuale.

Notiamo però un errore nel vostro progetto per quanto riguarda le varie quote del percorso. Nel circuito interno a forma di 8 avete messo la quota 0 alla distanza dal sottopassaggio di 55 cm. Dando al binario l'inclinazione del 3%, in corrispondenza del sottopassaggio, esso avrebbe quindi una quota di cm. 1,6 circa, e considerando che il binario che passa sopra, ha la quota 90 lo spazio sottostante non è più sufficiente.

Ugualmente per il secondo tratto che da quota 90 torna a 0, ammesso che esso abbia una pendenza del 3% come da voi indicato, nel punto di soprapassaggio del binario posto in galleria, avrà una quota di circa 6,5 cm. assolutamente insufficiente.

Dovreste quindi modificare le quote partendo da 0 in corrispondenza del sottopassaggio dell'8 e arrivare a quota 90 all'imbocco del ponte.

Per il secondo tratto conviene invece incassare il binario in galleria sottostante in modo che in corrispondenza del sottopassaggio abbia quota -2,5, tale da lasciare lo spazio di 9 cm. fra i due piani dei binari in quel punto. Esso risalirà poi a quota 0 in corrispondenza del sottopassaggio centrale.

i nostri LETTORI all'opera

Il Signor Franco Panzolini di Modena ci ha mandato la fotografia che qui sotto riportiamo, di una locomotiva da lui modificata. Egli ci scrive:

Mi permetto presentare ad «H0 Rivarossi», di cui sono assiduo lettore, l'acclusa fotografia di un mio recente modello di locomotiva «Pacific» tipo americano che, ritengo, possa interessare altri modellisti, intenzionati di trasformare modelli dal sistema 3 rotaie a quello 2 rotaie ed anche perchè nella costruzione sono state impiegate parti di ricambio Rivarossi.

Dirò, in breve, le fasi di realizzazione del modello.

Originariamente questo era la locomotiva che la ditta Märklin classificava nel proprio catalogo come HR 800.

Perciò prima operazione è stata quella di isolare le ruote sul lato sinistro, dopo di avere tolto il pattino centrale, cosa ottenuta mediante l'allargamento dei fori per gli assi delle ruote e introduzione negli stessi di un tubetto isolante ricavato da scarto di matita a sfera.

Non ho potuto usare ruote motrici Rivarossi perchè sul catalogo non esistono ruote di mm. 22 di Ø.

Le ruote, invece, del carrello anteriore sono

state sostituite con le SFN 982.

L'isolamento delle ruote del tender è stato ottenuto nello stesso modo.

L'avvolgimento dello statore è stato tolto e sostituito con un blocchetto magnetico di uguali dimensioni.

E' stata pure isolata, con lo stesso sistema la vite di fissaggio della biella motrice sul lato sinistro.

I carrelli del tender sono stati isolati sul perno per permettere la presa di corrente come sul Diesel A FM.

La caldaia originale è stata tolta e sostituita con quella che si vede in fotografia ottenuta con impiego di tubo di ottone ed altri ritagli dello stesso materiale.

Al telaio è stato applicato un cow catcher Rivarossi SFN 588.

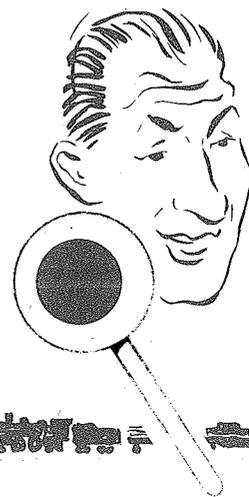
Sulla caldaia si notano pure la campanella SFN 684, i supporti per corrimano SFN 746, il corrimano SFN 927 e le pompe tipo Worthington SFN 645/676 (visibile quella di destra) dello stesso catalogo Rivarossi.

Il corpo del tender è pure stato ricavato con lamierino di ottone da 5/10 su disegni originali della rivista Model Railroader.

Franco Panzolini - Modena

Locomotiva «Pacific» di tipo americano funzionante a corrente continua su due rotaie ottenuta modificando il modello Märklin HR 800

Modello Märklin HR 800 funzionante a corrente alternata su tre rotaie.



Fra le molte visite ricevute nel nostro Stand alla Fiera di Milano, abbiamo ricevuto anche quella di Gino Bartali. Egli era accompagnato dal figlio, appassionatissimo di treni elettrici ed ha seguito con interesse le spiegazioni dategli dal nostro Titolare Signor A. Rossi.

Lo vediamo qui mentre osserva il movimento dei treni sul plastico fra suo figlio ed il nostro Titolare.

automatismi

Ing. B. COCCONI

Nel numero precedente abbiamo presentato l'insieme dei dispositivi per segnali di blocco ed automatismi.

Pensiamo di fare cosa gradita ai lettori spiegando a cosa servono e come vengono usati.

Il semaforo di blocco «SB 1» è un complesso automatico il quale, oltre che proiettare luce verde o rossa, permette di arrestare un treno in marcia quando la luce è rossa e di far ripartire un treno in attesa quando la luce diventa verde.

Questo è possibile per il fatto che nella base del semaforo è alloggiato un relè composto da due elettromagneti comandanti un insieme di contatti che aprono e chiudono un circuito che fa capo ad un tratto di binario sezionato; ha inoltre un dispositivo di autointerruzione realizzato in modo che al primo impulso di comando il relè scatta e interrompe il circuito della bobina che lo ha fatto scattare. Il sezionamento di un tratto di rotaia si esegue servendosi delle sezioni di binario con congiunzione isolata innestando due di queste sezioni tra loro (eventualmente interponendo una o più sezioni normali) tenendo la congiunzione isolata sulla stessa rotaia.

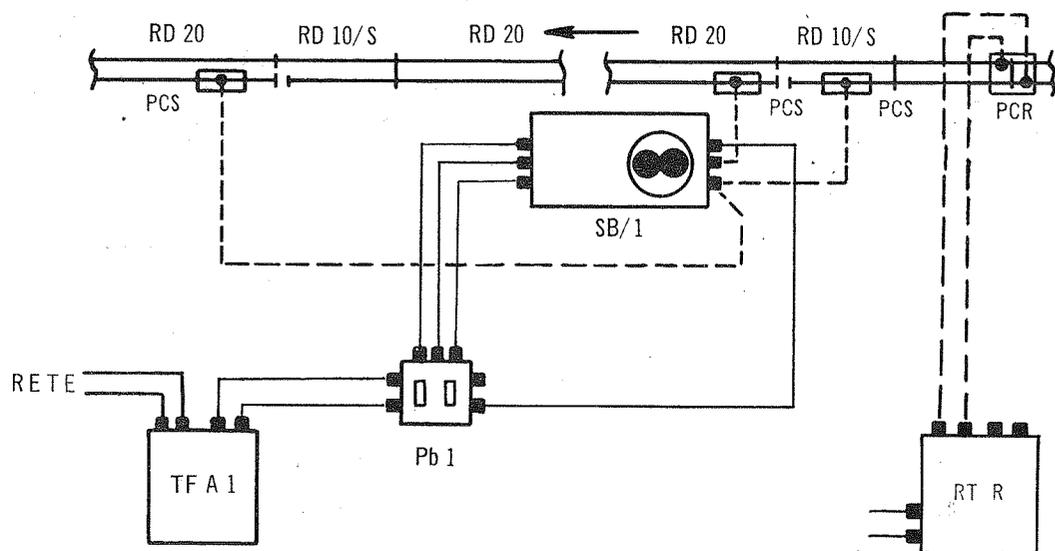
Poichè abbiamo a disposizione sezioni di binario curvo con la congiunzione isolata sulla rotaia interna e sezioni con la congiunzione isolata sulla rotaia esterna, possiamo sezionare un tratto di rotaia in qualunque punto del tracciato.

Oltre a ciò, sempre con queste sezioni di binario, è possibile realizzare la doppia sezionatura su ambedue le rotaie innestando tra loro due sezioni di binario con le congiunzioni isolate affiancate tra loro.

Nell'installazione del semaforo di blocco «SB 1» è necessario sezionare la rotaia collegata con la boccola rossa del trasformatore per un tratto di lunghezza maggiore della più lunga motrice o gruppo di motrici circolanti.

Per eseguire i collegamenti del semaforo con la rotaia, come dallo schema indicato qui sotto, ci si serve delle prese di corrente singole «PCS».

Il comando del semaforo «SB 1» può avvenire in due modi: manualmente o automaticamente.



Schema di installazione di un semaforo SB 1 per blocco di linea a comando manuale.

Per il comando manuale ci si serve di una scatoletta di comando «PB 1» eseguendo i collegamenti come indicato sullo schema. Abbassando la leva di destra il semaforo diventa verde mentre con la levetta di sinistra la luce passa al rosso.

Per il comando automatico servono invece le sezioni di binario con contatto a pedale: «RD 10/C» diritte oppure «RC 120½/CI» o «RC 120½/CE» curve.

Queste vengono inserite nel tracciato in modo che la rotaia adiacente al pedale sia quella collegata colla boccola verde del trasformatore. Occorre quindi collegare il filo del pedale con la spina verde o con la spina rossa dell'«SB 1» a seconda che il pedale debba passare al rosso o al verde il semaforo di blocco. Si collega quindi la spina bruna dell'«SB 1» con una presa C.A. del trasformatore «TF A 1» (15 V. C.A. per comando segnali) mentre la seconda presa C.A. va collegata con la rotaia corrispondente alla boccola verde del trasformatore «RT/R».

Altri collegamenti per illuminazione del semaforo e per interruzione manuale della corrente nel binario vanno fatti come per il comando manuale.

Un treno, passando sul contatto chiude il circuito di una delle due bobine dell'«SB 1» e fa scattare il semaforo.

Oltre a quanto sopra descritto, abbiamo il dispositivo «DIP» (dispositivo inversione polarità) necessario per la realizzazione di tracciati con anello di ritorno.

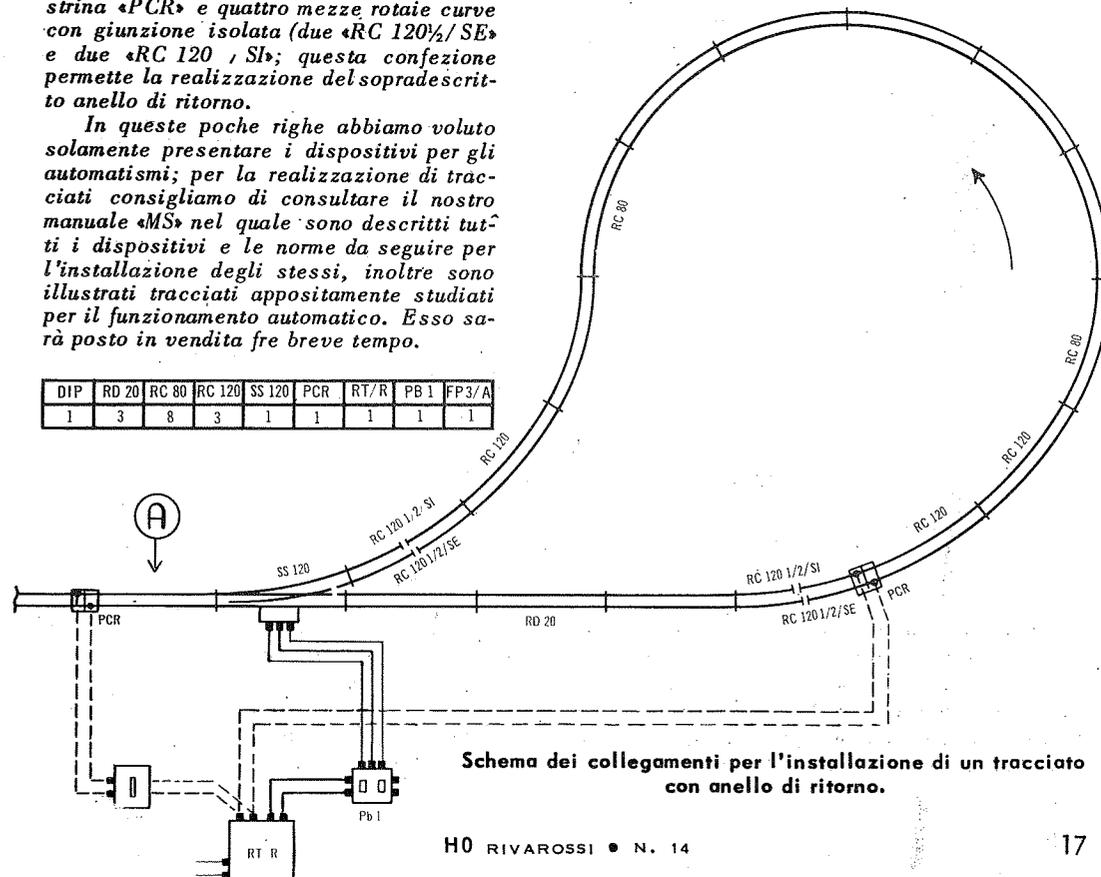
Nel n° 4 della rivista, nella pagina «Elettricità» avevamo descritto alcuni tracciati che non erano realizzabili se non con particolari accorgimenti.

Il dispositivo «DIP» permette appunto di realizzare questi tracciati che si possono considerare come ampliamento del cosiddetto anello di ritorno che è illustrato qui sotto. Dallo schema si osserva che la continuità di marcia del treno è resa possibile dal fatto che mentre la motrice passa sul tratto sezionato, si inverte la polarità sul resto del circuito in modo che il treno, ritornando sul tracciato primitivo prosegue la corsa in senso inverso a quello iniziale.

Il dispositivo «DIP» viene venduto in confezione composta da: 1 commutatore «INV», una piastrina «PCR» e quattro mezz rotaie curve con giunzione isolata (due «RC 120½/SE» e due «RC 120 /SI»); questa confezione permette la realizzazione del sopradescritto anello di ritorno.

In queste poche righe abbiamo voluto solamente presentare i dispositivi per gli automatismi; per la realizzazione di tracciati consigliamo di consultare il nostro manuale «MS» nel quale sono descritti tutti i dispositivi e le norme da seguire per l'installazione degli stessi, inoltre sono illustrati tracciati appositamente studiati per il funzionamento automatico. Esso sarà posto in vendita fra breve tempo.

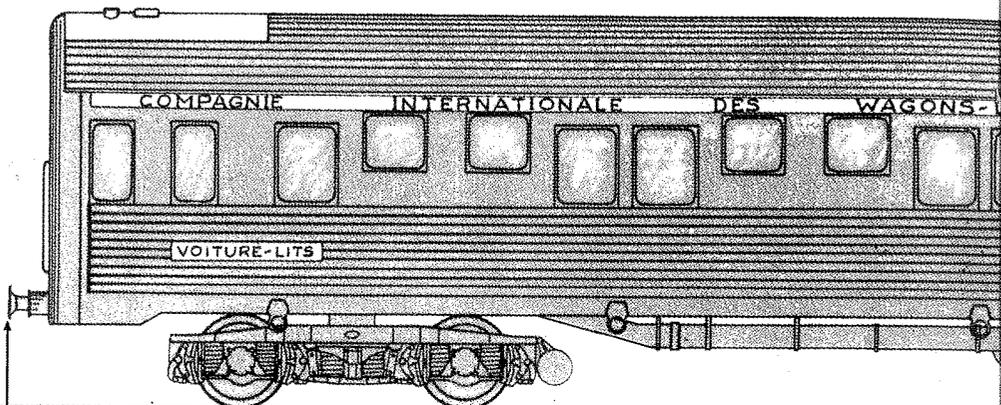
DIP	RD 20	RC 80	RC 120	SS 120	PCR	RT/R	PB 1	FP 3/A
1	3	8	3	1	1	1	1	1



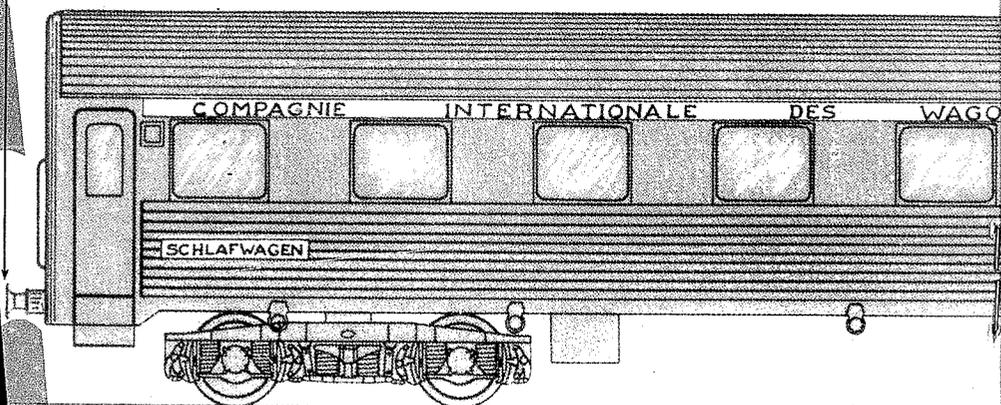
Schema dei collegamenti per l'installazione di un tracciato con anello di ritorno.

LE NUOVE CARROZZE

Scala HO



Vista esterna della car



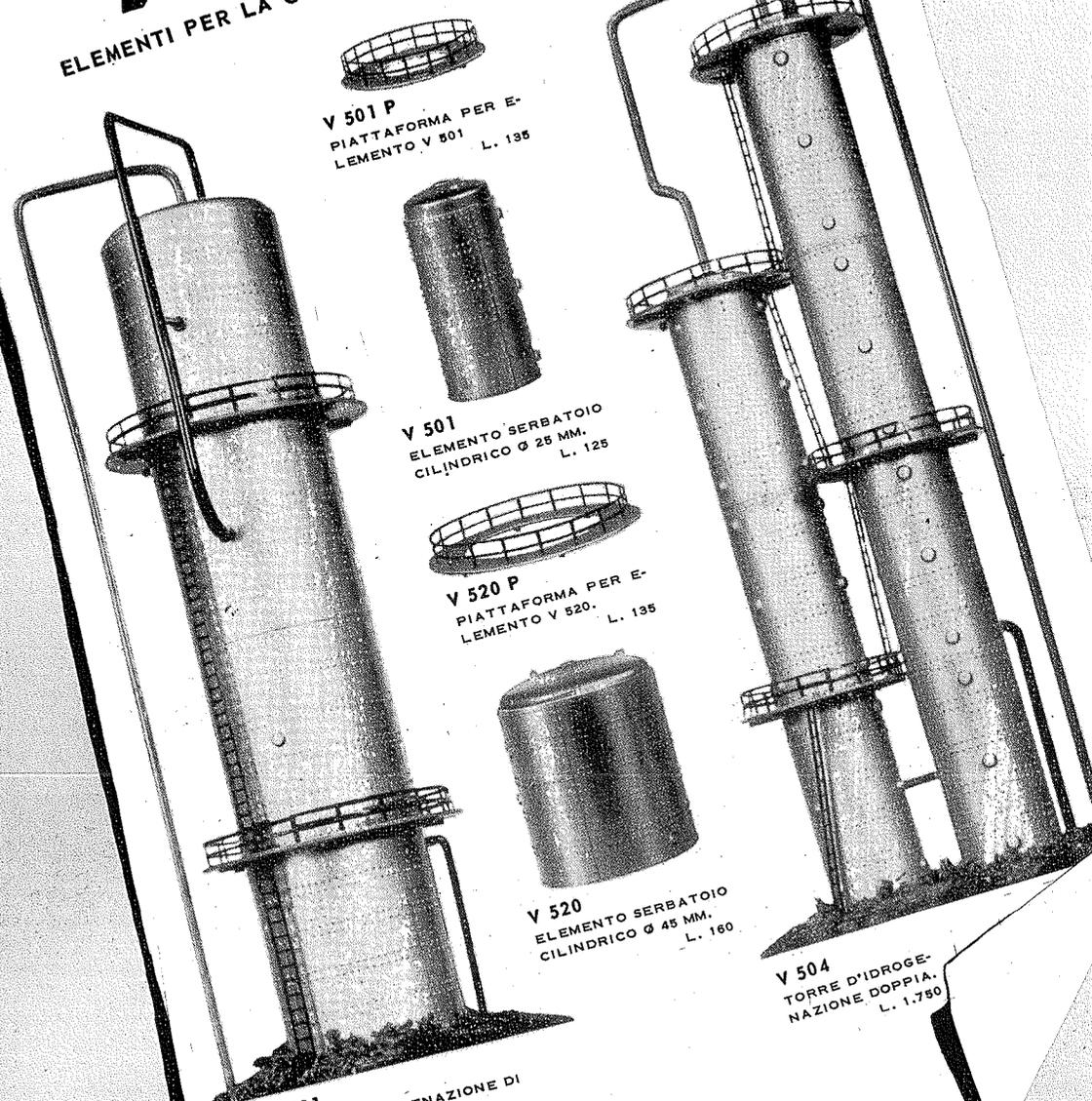
Vista esterna della c

La Compagnia internazionale «Wagon Lits» ha recentemente messo in servizio le nuove carrozze letto di cui riproduciamo il disegno. La costruzione di queste vetture è stata affidata in Italia alla Società Ansaldo di Genova ed alla Fiat di Torino, in Francia agli «Etablissements Carel Fouché & Cie.» di Parigi ed in Belgio a «Les Ateliers Métallurgiques» di Nivelles. Esse sono costruite in acciaio inossidabile e sono provviste di dispositivo «anti-telescoping». Questo nuovo tipo è stato contraddistinto dalla lettera «P» per ricordare il nome dell'Ing. Pillepich, Capo dei Servizi Tecnici del-

VOLLMER

ELEMENTI PER LA COSTRUZIONE DI RAFFINERIE

AGENTI ESCLUSIVI PER L'ITALIA
Rivarossi S. P. A.
 IN VENDITA NEI MIGLIORI NEGOZI



V 501 P
 PIATTAFORMA PER ELEMENTO V 501
 L. 135

V 501
 ELEMENTO SERBATOIO CILINDRICO Ø 25 MM.
 L. 125

V 520 P
 PIATTAFORMA PER ELEMENTO V 520.
 L. 135

V 520
 ELEMENTO SERBATOIO CILINDRICO Ø 45 MM.
 L. 160

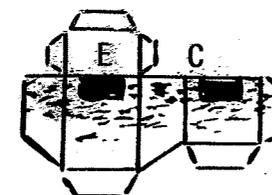
V 521
 TORRE D'IDROGENAZIONE DI GRANDE DIAMETRO
 L. 1.400

V 504
 TORRE D'IDROGENAZIONE DOPPIA
 L. 1.750

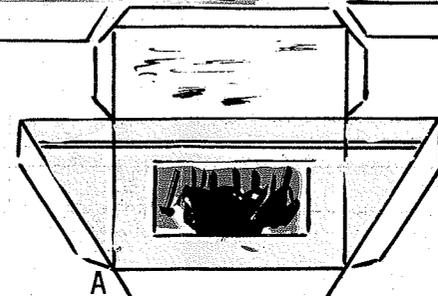
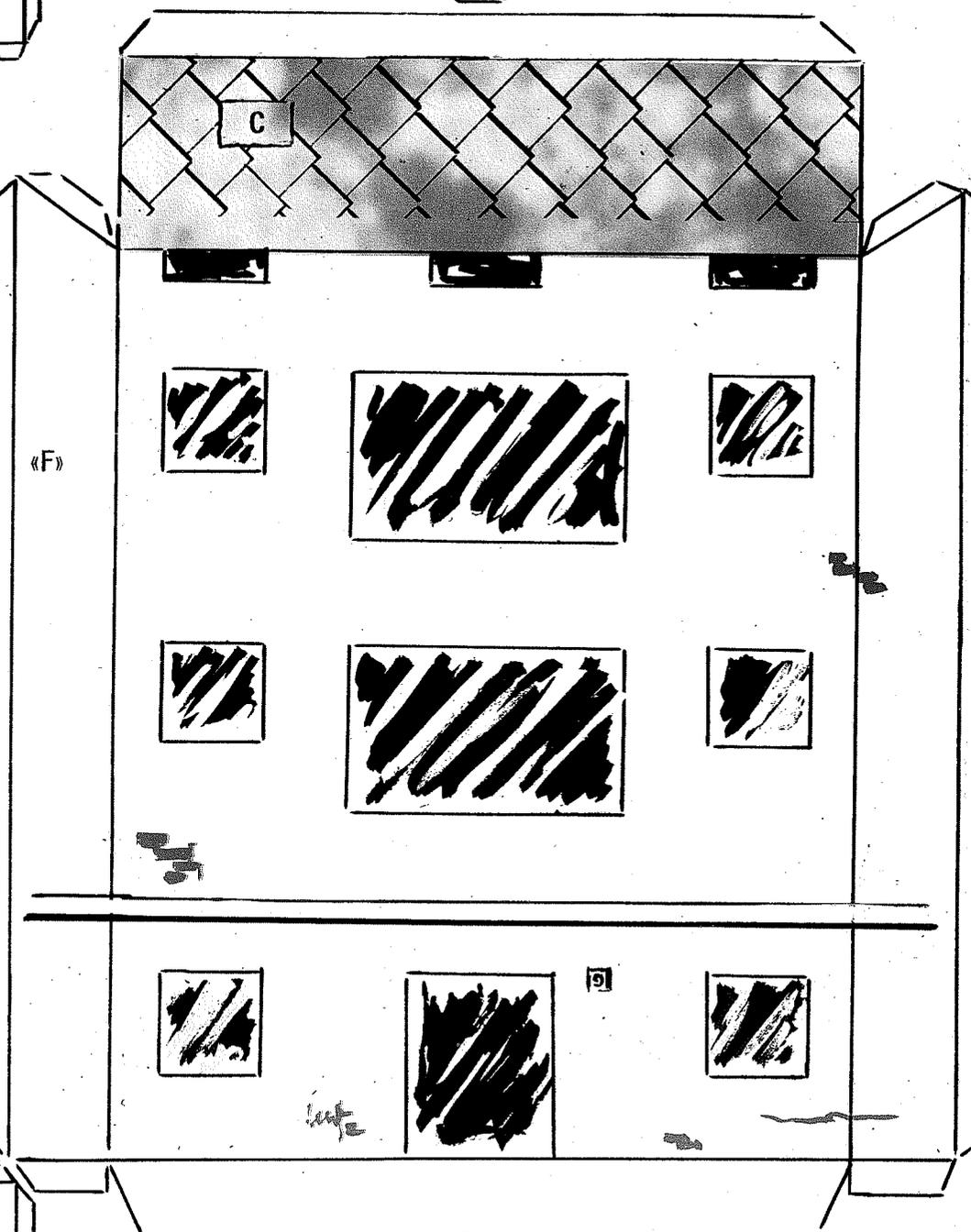
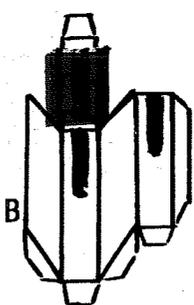
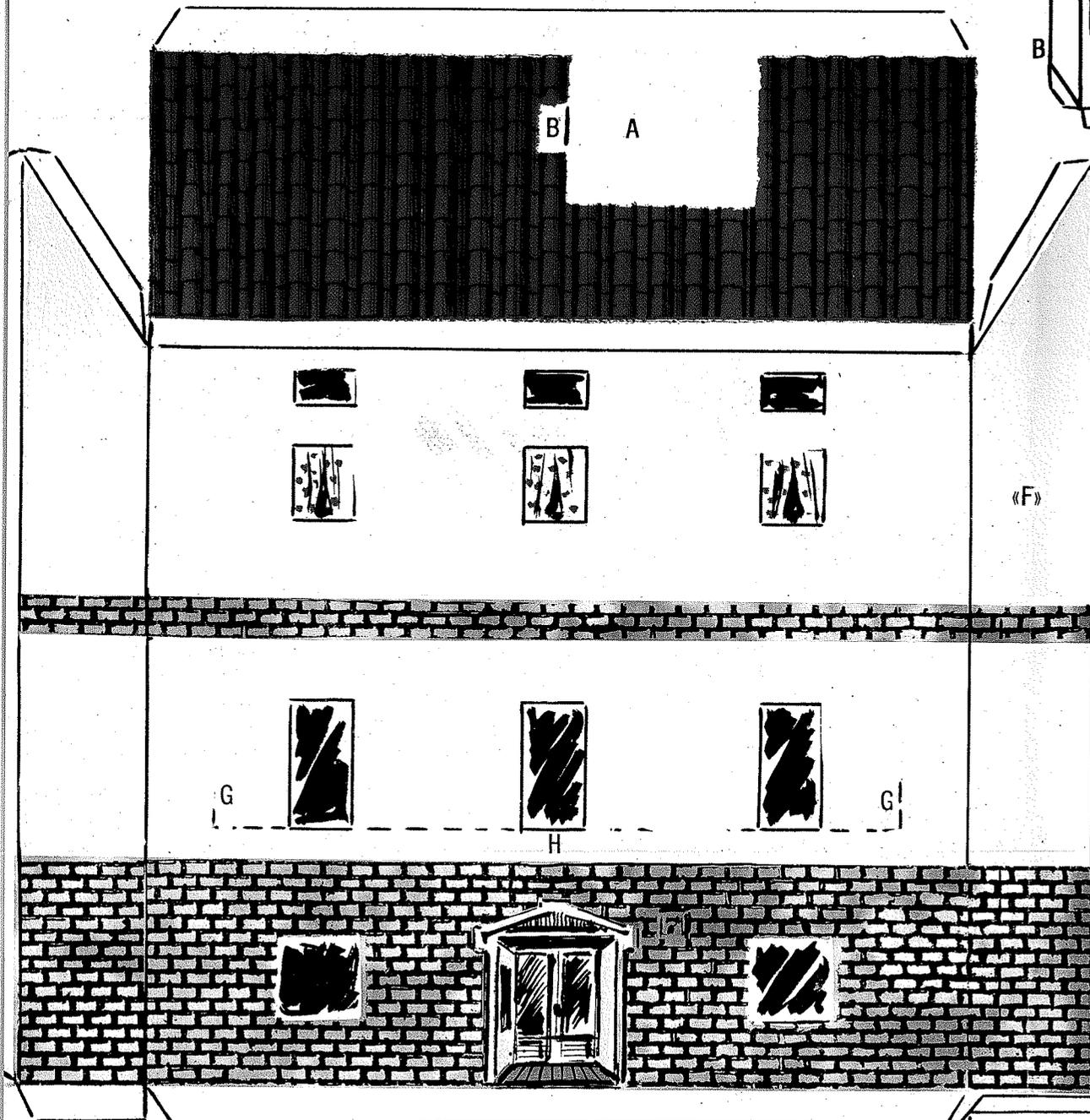
I prezzi indicati s'intendono al pubblico in Italia

Per queste costruzioni utilizzate le porte e le finestre in plastica contenute nelle scatole «Faller» 404 e 401

E
tetto camino



* Utilizzare i ritagli delle porte e finestre facendone i fondi delle stesse

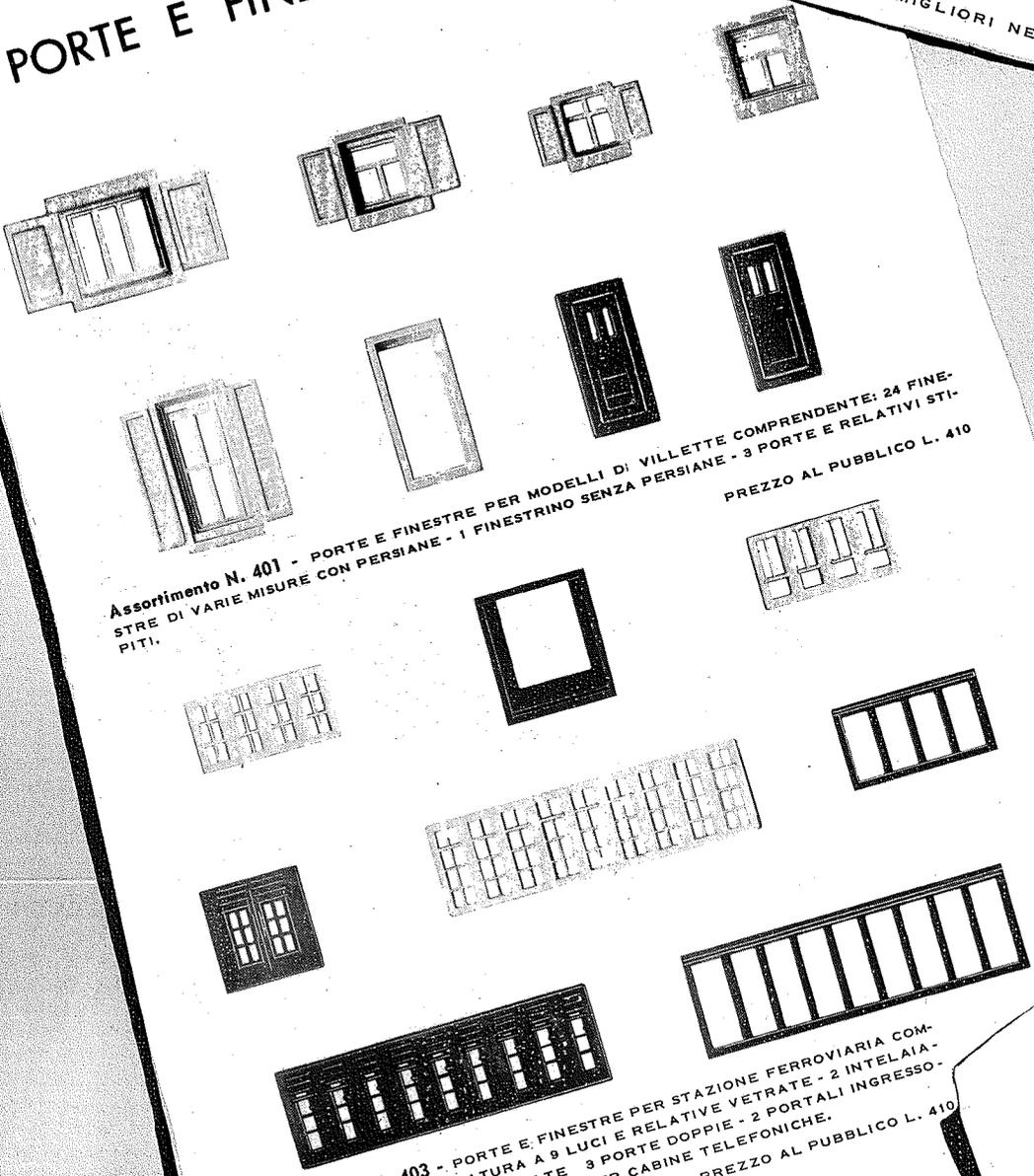


PER ISTRUZIONI DI MONTAGGIO VEDI
IN ALTRA PARTE DELLA RIVISTA

mod.
314

PORTE E FINESTRE "FALLER"

AGENTI ESCLUSIVI PER L'ITALIA
Rivarossi S.P.A.
 IN VENDITA NEI MIGLIORI NEGOZI

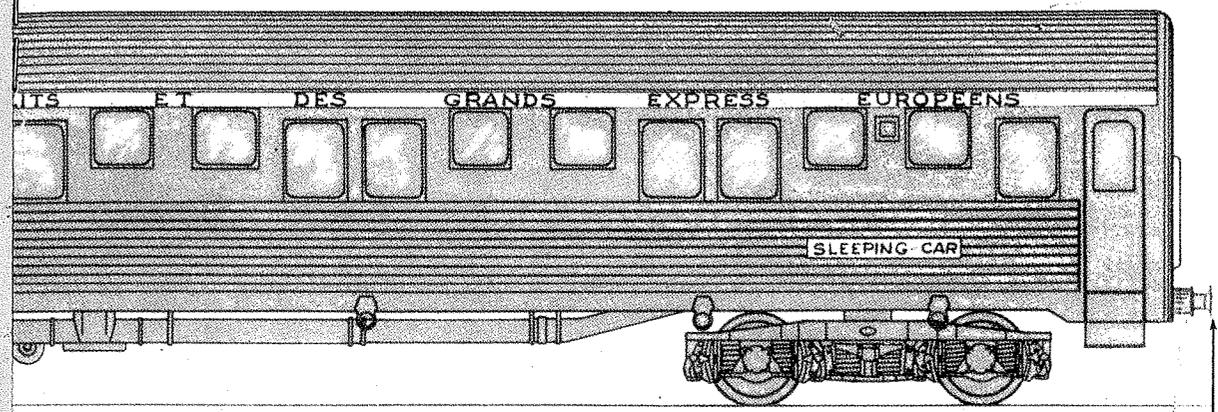
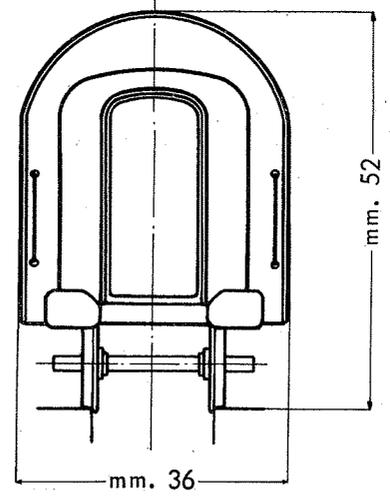


Assortimento N. 401 - PORTE E FINESTRE PER MODELLI DI VILLETTE COMPRENDE: 24 FINESTRE DI VARIE MISURE CON PERSIANE - 1 FINESTRINO SENZA PERSIANE - 3 PORTE E RELATIVI STIPITI.
 PREZZO AL PUBBLICO L. 410

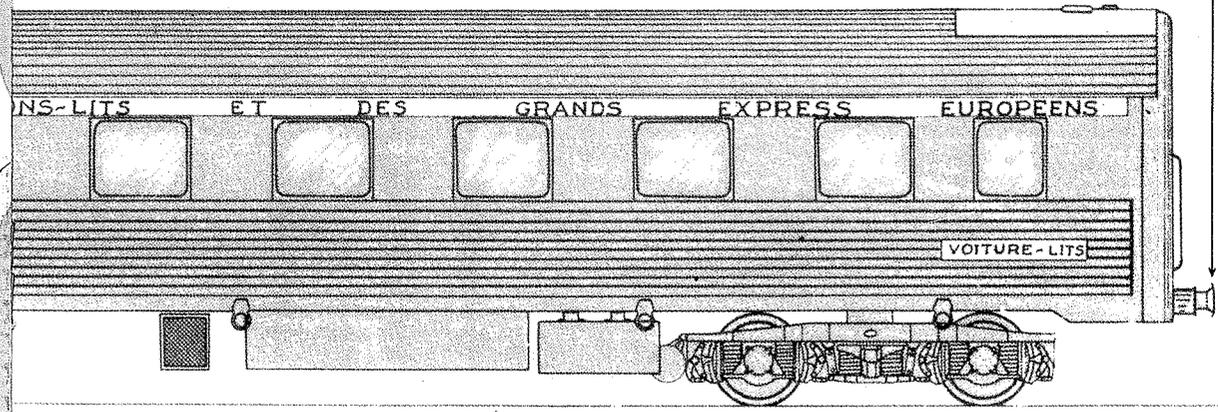
Assortimento N. 403 - PORTE E FINESTRE PER STAZIONE FERROVIARIA COMPRENDE: 1 INTELAIATURA A 9 LUCI E RELATIVE VETRATE - 2 INTELAIATURE A 4 LUCI E LORO VETRATE - 3 PORTE DOPPIE - 2 PORTALI INGRESSO - 2 FINESTRONI - SERIE DI PORTIERE PER CABINE TELEFONICHE.
 PREZZO AL PUBBLICO L. 410

I prezzi indicati s'intendono al pubblico in Italia

DOZZE - LETTO



carrozza (lato compartimenti)
 mm. 292

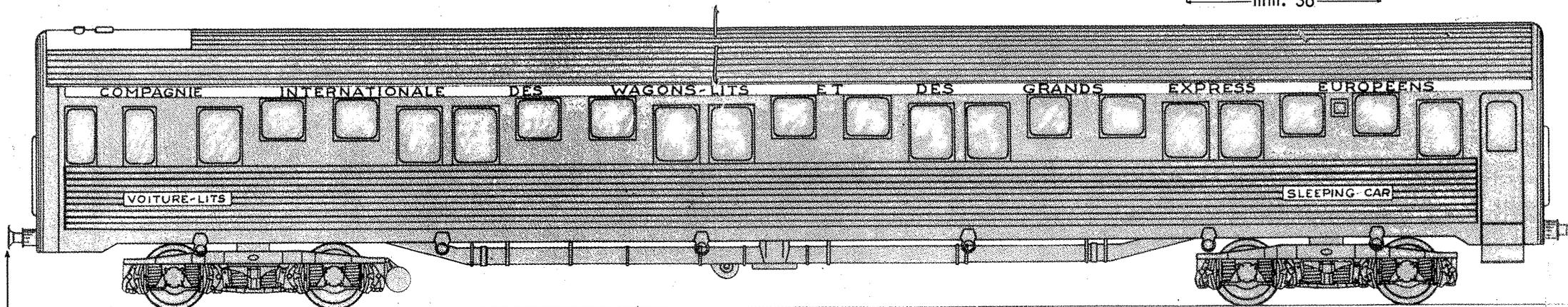
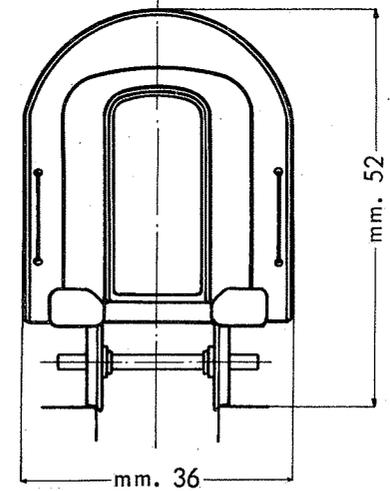


carrozza (lato corridoio)

la Compagnia, che ne ha diretto gli studi. La lunghezza fra i respingenti è di mt. 24 e la capacità è di 20 piccoli scompartimenti singoli su due differenti piani per la più razionale utilizzazione dello spazio. Quelli del piano superiore possono facilmente essere trasformati in scompartimento doppio. L'ingresso è da una sola parte poiché all'altra estremità del vagone sono disposti i servizi e la cabina di riscaldamento. Ogni carrozza ha il suo riscaldamento autonomo con caldaia a carbone. Sul disegno sono riportate in scala H0 le dimensioni di ingombro totale.

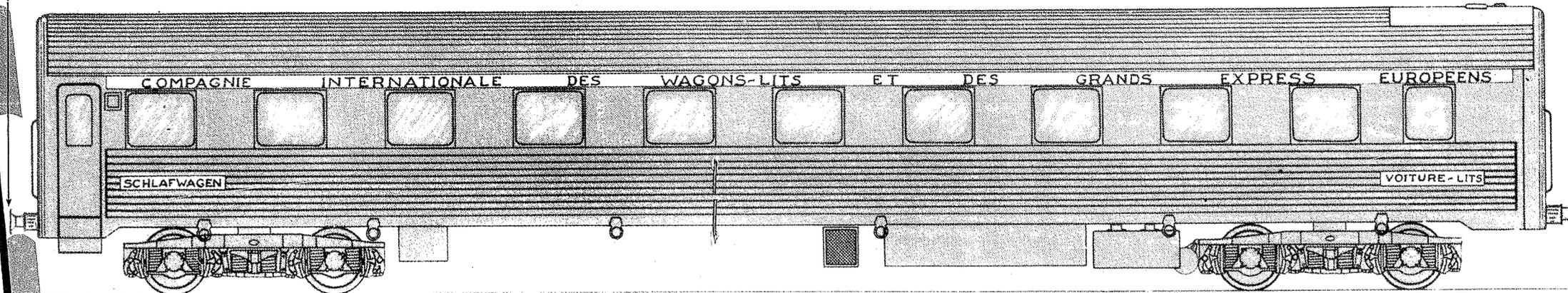
LE NUOVE CARROZZE - LETTO

Scala HO



Vista esterna della carrozza (lato compartimenti)

mm. 292



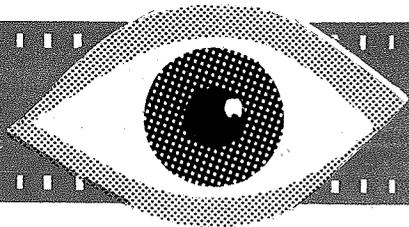
Vista esterna della carrozza (lato corridoio)

La Compagnia internazionale «Wagon Lits» ha recentemente messo in servizio le nuove carrozze-letto di cui riproduciamo il disegno. La costruzione di queste vetture è stata affidata in Italia alla Società Ansaldo di Genova ed alla Fiat di Torino, in Francia agli «Etablissements Carel Fouché & Cie.» di Parigi ed in Belgio a «Les Ateliers Métallurgiques» di Nivelles. Esse sono costruite in acciaio inossidabile e sono provviste di dispositivo «anti-telescoping». Questo nuovo tipo è stato contraddistinto dalla lettera «P» per ricordare il nome dell'Ing. Pillepich, Capo dei Servizi Tecnici del-

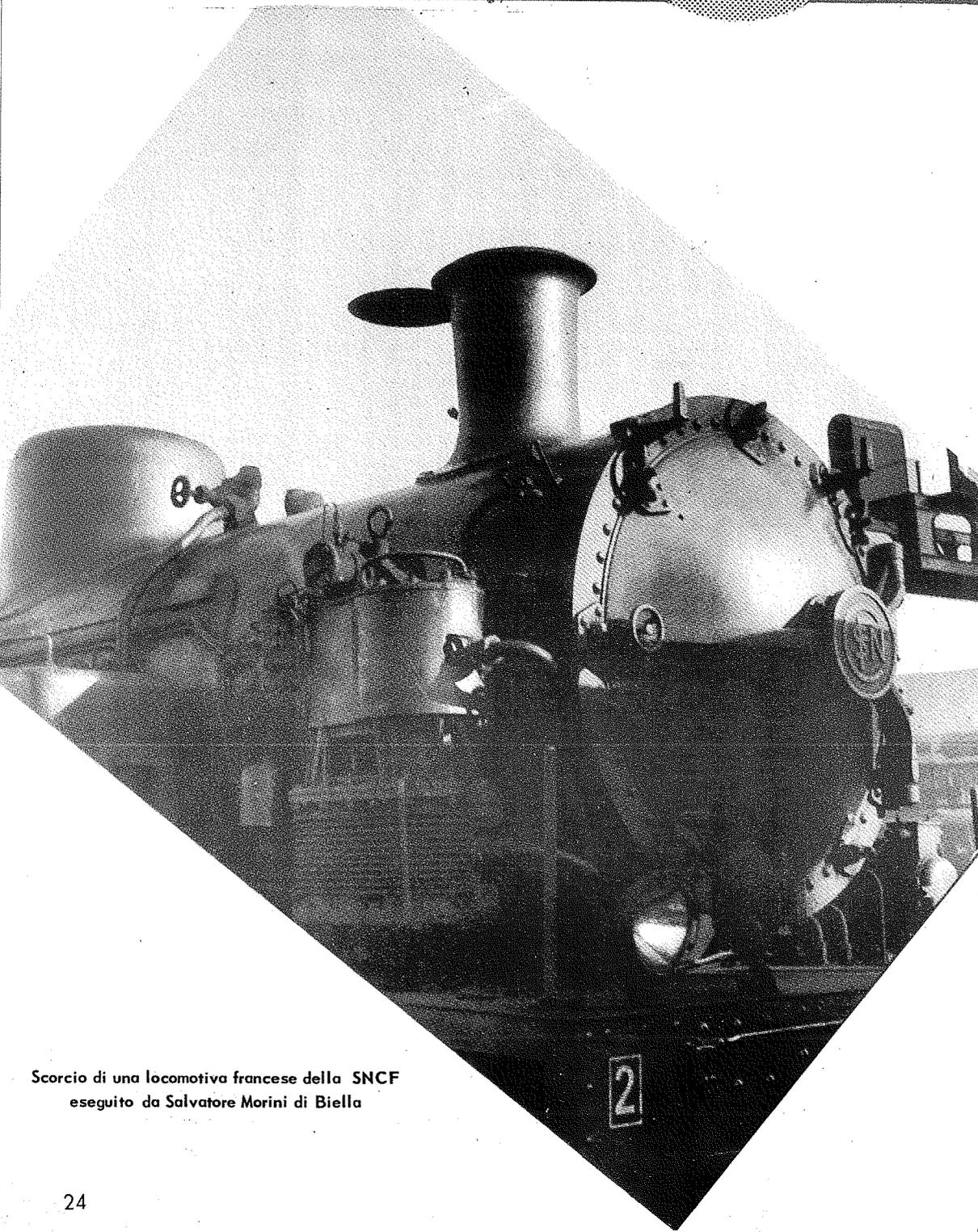
la Compagnia, che ne ha diretto gli studi. La lunghezza fra i respingenti è di mt. 24 e la capacità è di 20 piccoli scompartimenti singoli su due differenti piani per la più razionale utilizzazione dello spazio. Quelli del piano superiore possono facilmente essere trasformati in scompartimento doppio. L'ingresso è da una sola parte poiché all'altra estremità del vagone sono disposti i servizi e la cabina di riscaldamento. Ogni carrozza ha il suo riscaldamento autonomo con caldaia a carbone. Sul disegno sono riportate in scala HO le dimensioni di ingombro totale.

OCCHIO al TRENO

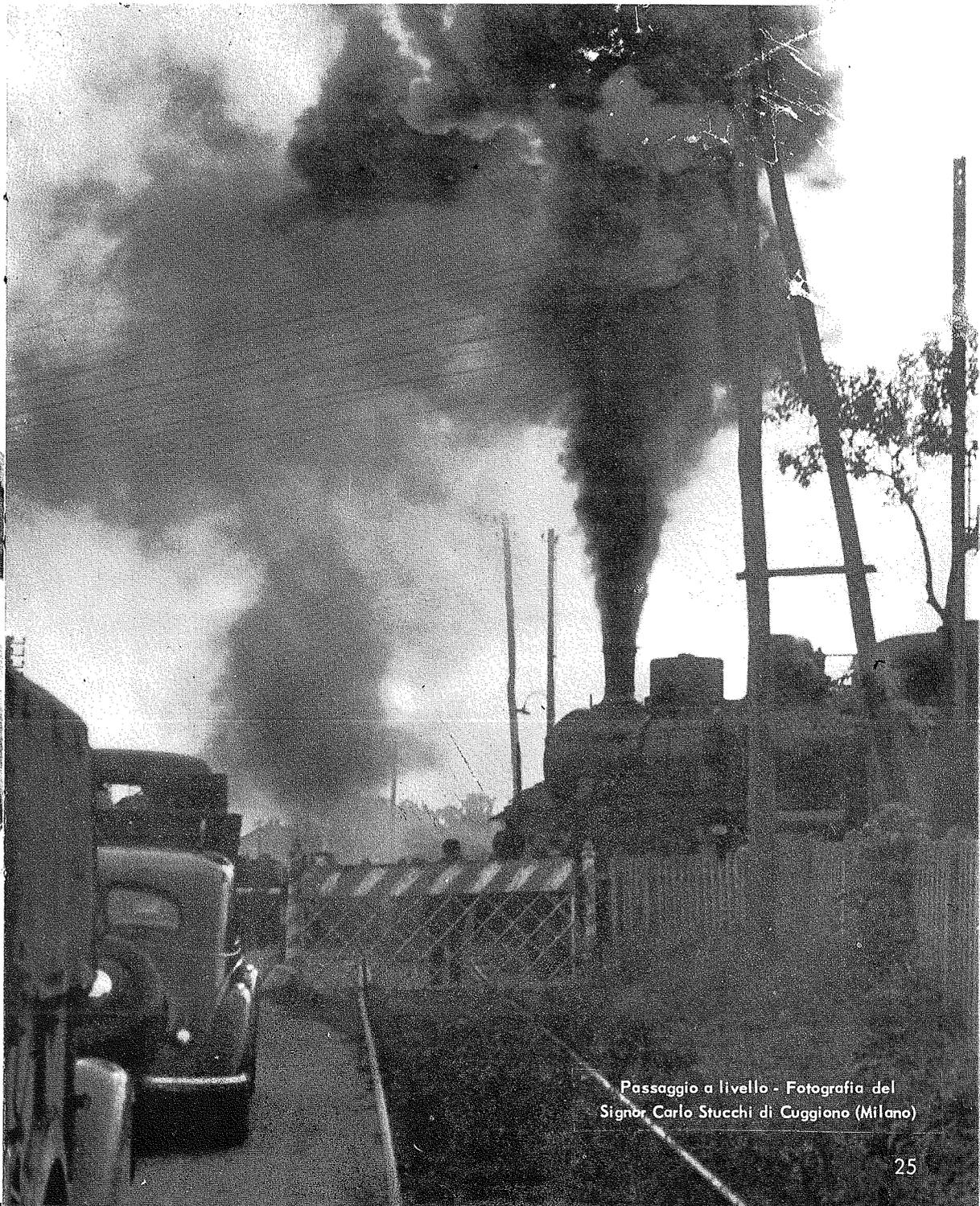
CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI



Se avete delle belle fotografie dal vero di soggetti ferroviari, mandatecele e saremo ben lieti di riprodurle in questa rubrica. Le fotografie prescelte verranno premiate alla stessa stregua del Concorso «Flash». Sono necessarie fotografie nitide possibilmente nel formato 18x24 o 13x18 come minimo. Tutte le fotografie inviate rimangono di proprietà di questa Rivista e non verranno restituite.



Scorcio di una locomotiva francese della SNCF
eseguito da Salvatore Morini di Biella



Passaggio a livello - Fotografia del
Signor Carlo Stucchi di Cuggiono (Milano)

schemi di tracciati

Il Signor Geppini di Gorizia ci ha mandato la fotografia del piccolo plastico da lui costruito, corredata da uno schema elettrico dell'installazione, che abbiamo il piacere di riprodurre in queste pagine. Come si può rilevare, il tracciato è assai semplice e di poco ingombro pur permettendo molte possibilità di manovra dei treni. Riteniamo quindi che possa interessare appunto per questa particolarità un'ampia schiera di lettori.

Il Signor Geppini ci scrive:

«Seguendo gli insegnamenti e gli accorgimenti tecnico costruttivi delle vostre riviste dal n. 1 in poi, ho tentato di costruire un piccolissimo plastico, del quale unisco la fotografia a titolo di prova.

Non è certo un capolavoro in miniatura ma ugualmente mi ha soddisfatto e con me i miei rampolli che, come strenua natalizia, l'hanno dichiarato stupendo «Mai visto nulla di simile».

Hanno esagerato, lo so, ma ho provato una certa soddisfazione.

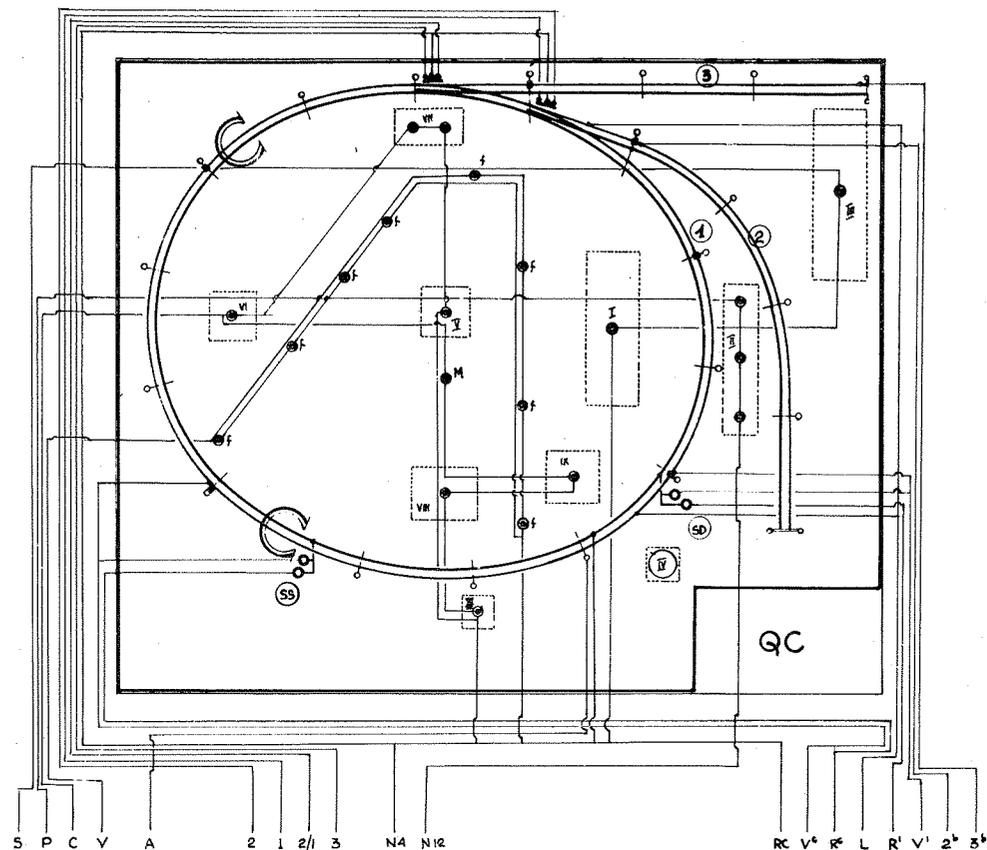
Ho curato in modo particolare, come potrete vedere dagli schizzi rappresentativi allegati, la parte elettrica in modo che, anche se non c'è un imponente svolgimento di binari, anche se il paesino lascia un po' a desiderare, anche se per la sua esiguità non lo si può mettere a confronto con i massimi plastici che illustrano le vostre riviste, il funzionamento dei due trenini è perfetto, il gioco delle luci e ombre del villaggio è suggestivo, il verde ed il rosso dei semafori sbircia tra il verde della foresta come in un vero paesaggio e ancora i treni anche ferri possono rimanere illuminati.

Non ho finito qui però, un'altro trenino o plastico per meglio dire, ho in costruzione, discretamente più grande del presente e del presente credo più perfetto non solo per la parte elettrica, ma anche per tutto quello che riguarda paesaggio, montagna, cavalcavia, ecc.»

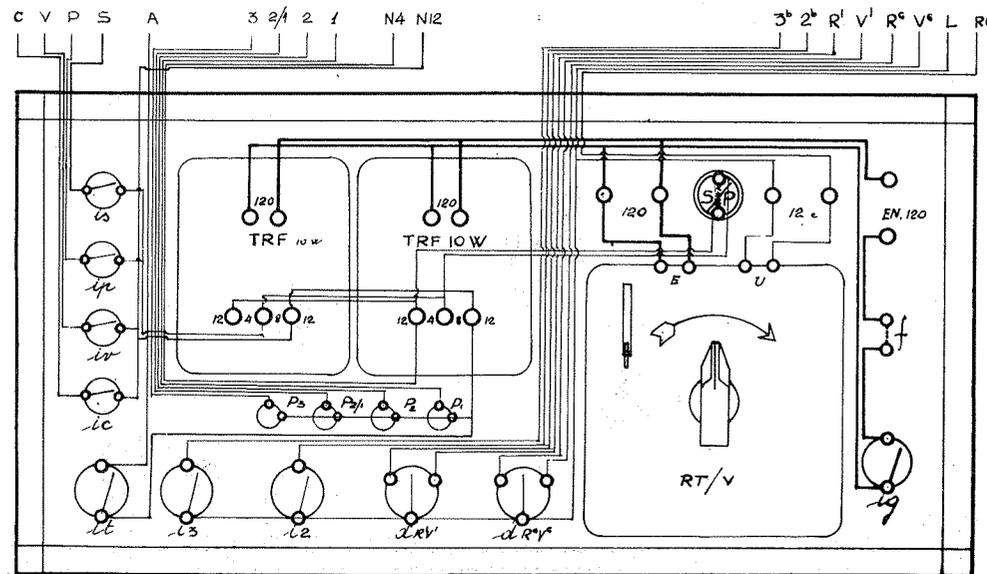
LEGGENDA

- I - Binario di transito
- II - Binario morto n. 2
- III - Binario morto n. 3
- IV - Stazione
- V - Pensilina
- VI - Magazzino dello scalo merci
- VII - Silos Watelapeschendorf
- VIII - Chiesetta

- VI - Baita sulla montagna
- VII - Villetta del personale ferroviario
- VIII - Villa Belsoriso
- IX - Villetta Belgiososo
- X - Casello al passaggio a livello
- RT/V - Raddrizzatore Rivarossi
- TRF10W - Trasformatore Ticiat
- EN 120 - Entrata della corrente continua per illuminazione
- f - Valvola fusibile
- ig - Interruttore generale
- S/P - Lampadina spia su 4 volt alternato
- 3/b - Alimentazione del tratto del binario mediante l'interruttore 3
- 2/b - Alimentazione del tratto del binario mediante l'interruttore 2
- R' - Arresto del treno in stazione e illuminazione del segnale rosso destro - deviatore DR'V'
- V' - Via libera del treno in stazione e illuminazione del segnale verde destro - deviatore DV'V'
- Rg - Arresto del treno sotto il tunnel e illuminazione del segnale rosso sinistro - deviatore DR'V'
- Vg - Via libera del treno sotto il tunnel e illuminazione del segnale verde sinistro - deviatore DV'V'
- L - Alimentazione al resto del binario tra i sezionamenti
- RC - Alimentazione alla rotaria continua di corrente continua 12v.
- N4 - Alimentazione alla rotaria continua di corrente alternata 12v, per illuminazione del treno e accessori.
- N 12 - Neutro per l'illuminazione della pensilina
- 3 - Accesso al binario morto n. 3 col pulsante P 3 elettroscambio esterno
- 2/1 - Accesso al binario morto n. 2 oppure al binario di transito pulsante P2/1
- 2 - Accesso al binario morto n. 3 col pulsante P2 elettroscambio interno
- 1 - Accesso al binario di transito col pulsante n. 1
- A - Alimentazione del filo aereo con corrente alternata 12 v. per illuminazione dei treni mediante l'interruttore 11.
- S - Illuminazione della stazione con 4v. con l'interruttore is.
- P - Illuminazione della pensilina con 8v. con l'interruttore ip.
- V - Illuminazione della via con due serie di 12v. con l'interruttore iv.
- C - Illuminazione delle case del villaggio 2 serie 12 v. interruttore ic.



COLLEGAMENTI ELETTRICI DEL QUADRO DI COMANDO



Vogliamo ora fare un nostro commento su questo plastico.

Dall'esame del chiaro schema elettrico notiamo le seguenti caratteristiche dell'impianto:

1 - L'azionamento simultaneo mediante i deviatori dR 'V' e dR 'VC' dei semafori coll'alimentazione o disinserimento della corrente nei tratti sezionati.

2 - L'illuminazione permanente del treno, indipendentemente dal fatto che sia in movimento oppure fermo.

3 - L'utilizzazione di comuni trasformatori per suoneria per l'illuminazione del treno, l'azionamento degli scambi e l'illuminazione degli altri accessori del plastico.

Esaminiamo ora questi tre casi:

1 - L'azionamento dei semafori contemporaneamente al blocco di linea con un solo deviatore, ha obbligato il costruttore ad alimentare le lampadine colla stessa corrente continua di alimentazione del treno. Ne risulta che variando la velocità della motrice varia l'intensità della luce nei semafori e se si dovesse fermare il treno in un tratto del percorso non sezionato i semafori si spegnerebbero. L'inconveniente potrebbe essere ovviato alimentando le luci semaforiche con corrente alternata mediante il comando simultaneo di due deviatori collegati meccanicamente tra loro.

2 - L'illuminazione permanente del treno è stata ottenuta mediante l'uso della linea aerea. Sarà quindi possibile avere un treno illuminato solo se sarà trainato da una motrice dotata di pantografo. Essa dovrà essere opportunamente predisposta variando il collegamento interno del pantografo.

La trasmissione della corrente dal pantografo della motrice ai vagoni può essere fatta mediante appositi cavetti di collegamento.

Questo sistema dà la possibilità di avere una luce costante in tutto il treno indipendentemente dalla sua velocità.

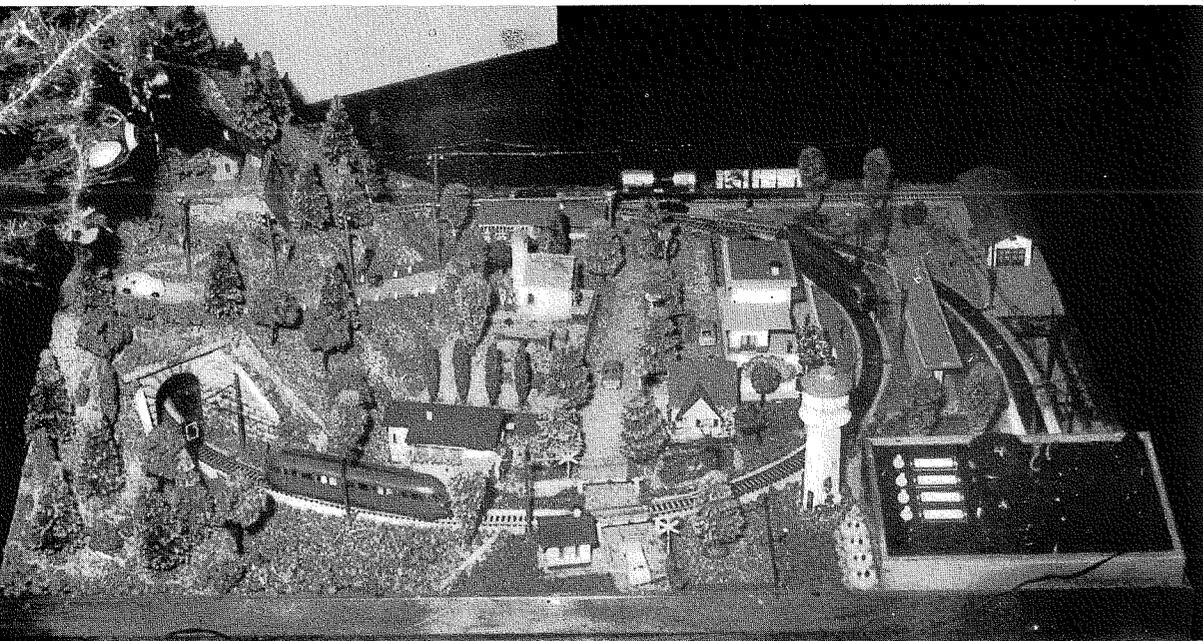
3 - Poiché le installazioni elettriche di questo piccolo plastico sono alquanto numerose, ed in considerazione che il treno è alimentato dalla scatola di regolazione piccola tipo RT/V, l'autore ha utilizzato due trasformatori da campanelli per i servizi ausiliari.

Notiamo che egli, forse per il materiale che aveva disponibile, ha complicato un po' lo schema alimentando alcune lampade con 4 V. altre con 8 ed altre, come quelle stradali, con 12 V. ponendole in serie come in realtà avviene nelle moderne installazioni per l'illuminazione stradale. Ha inoltre posto interruttori indipendenti per la luce nella stazione, per la pensilina, per l'illuminazione stradale e per le case del villaggio.

Tutto quanto sopra rivela un'indubbia abilità del nostro lettore al quale rivolgiamo il nostro vivo plauso.

Inviateci le fotografie dei vostri impianti realizzati con materiali Rivarossi. Per ogni foto pubblicata vi sarà inviato in omaggio un vagone o un carro merce supermodello. Occorrono ingrandimenti nitidi 18x24 cm. stampate su carta bianca e lucida. Tutte le fotografie rimangono di proprietà di questa rivista e non verranno restituite.

FLASH



Fotografia del plastico del Signor Geppini



Il plastico del Signor Niels Ove Halldin di Halmstadt (Svezia)

una stazione di confine

Vi sono persone che pur possedendo una buona quantità di materiale Rivarossi, sistemato o no in impianto fisso, pur avendo una spiccata simpatia per il gentile ed innocuo treno elettrico in miniatura, non conoscono l'esistenza di questa nostra Rivista, e fra queste persone ve ne sono alcune che, pur conoscendola, volutamente e scientemente non la seguono perché pensano che, essendo questa una Rivista edita da Rivarossi, possa interessare soltanto coloro che posseggono materiale di questa produttrice. Proprio a queste persone è dedicata questa mia nota.

Vi sono persone che posseggono impianti abbastanza vasti e ben congegnati e montati con materiale che, pur ottimo, non è Rivarossi, e fra queste alcune, vuoi perché il binario a tre rotaie non soddisfa più il loro gusto estetico, vuoi perché il materiale ferroviario fisso e circolante riproduce quanto installato e quanto in servizio in paesi stranieri, vuoi perché queste persone si sentono propense ad operare con corrente continua, secondo una tendenza più moderna e forse più scientifica, stanno facendo calcoli e studi per attuare una drastica e definitiva sostituzione. E se queste persone non si sentono per vari motivi di difarsi d'un colpo di tutto il loro parco per sostituirlo immantinente con materiale Rivarossi, ebbene, proprio a queste persone è dedicata questa mia nota.

Vi sono persone che usano di tanto in tanto riunirsi per radunare il materiale da ciascuna di esse posseduto e costruire di volta in volta complessi più grandi, parchi più complicati o treni con un maggior numero di assi e quindi più aderenti alla realtà. Questo più spesso accade fra scolaretti di una stessa classe, fra piccoli coinquilini di uno stesso caseggiato, fra i buoni ed affiatati cuginetti o fra gli adulti appartenenti ad uno stesso gruppo fermodellistico. E se qualcuna o alcune di queste persone possiedono materiale di differente provenienza, ebbene, proprio a costoro è dedicata questa mia nota.

Chiunque abbia avuto occasione di recarsi all'estero o comunque chi ha un po' di fantasia, potrà senza difficoltà creare una Stazione di Confine. Tracciato innanzi tutto il confine e stabilito in quale punto la linea ferroviaria dovrà attraversarlo, disporremo tutto il materia-

l'fisso (rotaie, pali, segnaletica, etc.), in maniera che a destra del confine sia stesa tutta la produzione di una Casa e a sinistra tutta la produzione di altra provenienza. Avremo così, ad esempio, che nel territorio di uno Stato, sarà stato teso, poniamo, binario a tre rotaie alimentato a corrente alternata, linea aerea a catenaria, pali di sostegno a traliccio etc., mentre nel territorio dell'altro Stato avremo steso invece binario a due rotaie, rete aerea a tipo semplice, paletti di sospensione del tipo Mannesman a mensola etc. Rete aerea e rotaie nel punto di giunzione, saranno naturalmente interrotte in maniera che ogni circuito possa essere alimentato dal trasformatore del tipo adatto.

Il paesaggio circostante, qualora si tratti di impianti fissi, verrà adeguatamente decorato nel senso che cercheremo di mettere in evidenza quelle caratteristiche architettoniche, tecniche ed estetiche peculiari della nazione cui la rispettiva ferrovia si riferisce. Daremo così risalto innanzi tutto alla barra di confine posta sulla rotabile che corre a fianco della ferrovia: metteremo poi da una parte e dall'altra del confine le bandierine dei rispettivi Stati, quindi porremo figurine rappresentanti i militari nelle loro adeguate differenti uniformi, garrette e casermette ben dissimili fra loro per sagoma e per colori. Si potrà arricchire con quant'altro la fantasia o lo spirito di osservazione o le possibilità di ciascun operatore consentiranno, così, come, ad esempio, l'illuminazione pubblica, le tabelline segnaletiche stradali e tutte le segnalazioni poste lungo la linea ferroviaria che naturalmente dovranno essere opportunamente alternate allo scopo di accentuare le diverse abitudini, le diverse leggi, i diversi usi dei due paesi confinanti. Attenti ai tabelloni reclamistici e alle iscrizioni indicative! Paese che vai, lingua che trovi!

Ciò che darà a questa ambientazione il suo vero significato e che renderà viepiù interessante questo montaggio, sarà il complesso delle manovre che si potranno fare nella stazioncina di confine: come al vero. Divideremo allora tutti i nostri vagoncini in due categorie, così come fanno anche le vere ferrovie: quelli destinati a circolare solo entro i confini dello Stato e quelli abilitati a circolare anche all'estero ossia destinati alla temporanea esportazio-



ne. Questa classificazione che impone prove di percorso e forse qualche lieve adattamento, si rende necessaria in quanto alcune produttrici non hanno ancora aderito alle tanto discusse norme M.O.R.O.P. intese a unificare alcune misure che il peso delle decisioni dei vari congressi ci auguriamo riescano a standardizzare.

Non è invece necessario ricorrere a prove ed adattamenti per locomotive e locomotori, in quanto il materiale di trazione, anche al vero, non è destinato alla temporanea esportazione. Essi portano il treno fino alla Stazione di Confine e quivi, sganciati, vengono utilizzati per i convogli di ritorno.

La manovra da svolgere qui è pertanto la seguente:

- un solo binario di raccordo, oltre a quello principale è sufficiente.
- il treno appartenente allo Stato A, giunge sul primo binario e la locomotiva si arresta prima di oltrepassare la ipotetica linea di confine, ossia prima di quella interruzione oltre la quale vi sarà un'alimentazione differente.
- il convoglio sgancia il vagone, o il gruppo di vagoni destinati, e quindi qualificati, per circolare all'estero e che già in precedenza saranno stati allegati in coda, proprio come avviene nelle ferrovie vere.
- sopraggiunge un'altra locomotiva dello Stato A e preleva, dalla coda, questo gruppo di carri o vagoni e li spinge poi, marciando a ritroso, sul binario di raccordo. L'arresto avverrà in modo che almeno un vagone, o buona parte di esso, abbia oltrepassato l'interruzione, ossia diciamo pure, la linea di confine, e qui il convoglio in transito verrà sganciato dalla locomotiva.
- dalla parte dello Stato B giunge una locomotiva di proprietà di quest'ultimo, aggancia e preleva tutto il gruppo di vagoni e con opportuna manovra lo porta a completare il treno che, pervenuto dall'interno dello Stato B si appresterà ora a ritornare trainato da questa locomotiva subentrata.

Disponendo di qualche binario in più può essere fatta naturalmente, come in realtà, la manovra doppia, nel senso che il treno dello Stato A lascia i vagoni da mandare a B e prende quelli da questo provenienti, mentre il treno dello Stato B lascia i vagoni da mandare in A e prende quelli provenienti da A da portare in B. Proprio come avviene al vero.

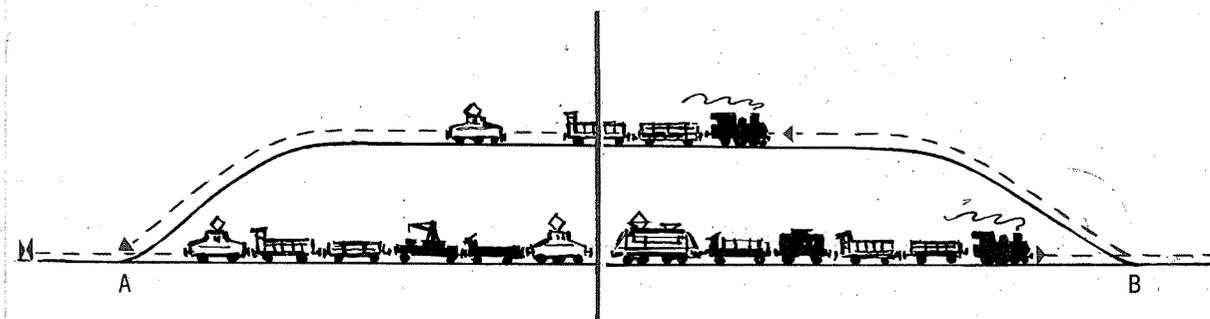
Alcuni sganciatori sistemati nei punti più idonei e che l'operatore si renderà subito conto quali saranno, renderanno elegante, pratica e interessante la manovra. Le loco che sono servite per lo scambio dei vagoni di transito serviranno ora per trainare i treni di ritorno, quelle liberate dai treni in arrivo rimarranno invece in sosta presso la Stazione di Confine in attesa dei successivi convogli che dovranno compiere operazioni di transito.

Questa manovra provata sul piano pratico darà certamente maggiori soddisfazioni di quanto non appaia dalla lettura della laconica e stereotipata descrizione che precede e che per maggior chiarezza faccio seguire da uno schizzo.

Dico per inciso a coloro che volessero provare questa manovra non avendo a disposizione nient'altro che materiale Rivarossi, che essi possono ugualmente togliersi questa soddisfazione, operando con materiale di questa stessa Casa alternando i modelli che riproducono i prototipi italiani con quelli riproduttori i modelli americani, mentre per quanto riguarda l'armamento, possono alternare il palo Mannesman a mensola con la palificazione Vollmer.

Sebbene non esista in realtà un confine tra l'Italia e gli U.S.A. e sebbene la palificazione Vollmer non riproduca affatto quella americana, è pur sempre un espediente assai efficace e di sicuro effetto, per rappresentare, almeno virtualmente, una Stazione di Confine, con le sue tanto più interessanti e spettacolari manovre, quanto più spiccata sarà l'attenzione e la perspicacia dell'operatore.

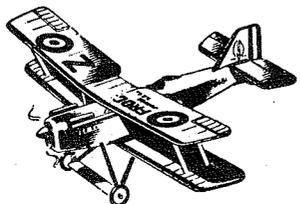
ACU.



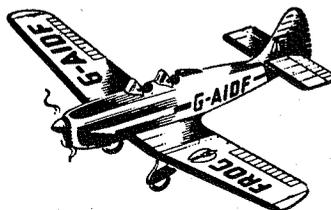
VETRINA DELLE NOVITA'

MODELLI VOLANTI «FROG»

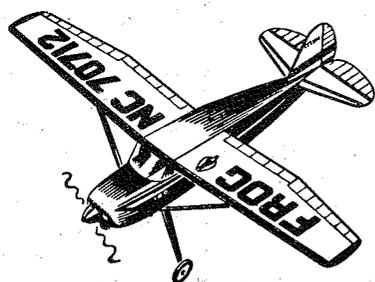
Questa Casa ha ora messo in commercio una nuova serie di modelli volanti in scatole di montaggio, facili da costruire e di prezzo conveniente che riproducono fedelmente i prototipi realmente esistenti. Essi sono costruiti in legno di balsa stampato, le varie parti sono già tagliate, e si montano facilmente incollando i vari componenti con il collante Faller «plasticol 505». Le eliche e le ruote sono in materia plastica ed il funzionamento è ad elastico. Ogni scatola contiene un chiaro schema di montaggio ed i modelli possono essere poi rifiniti maggiormente verniciandoli con gli smalti «VR» Rivarossi. L'apertura alare è di circa 30 cm.



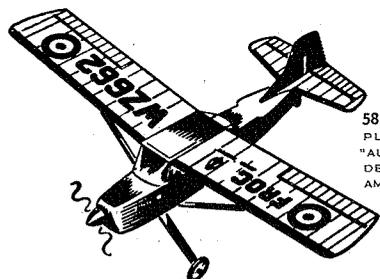
583 FK CACCIA S.E. 5A
DELLA GUERRA '14-'18



585 FK TURISMO
INGLESE "MILES
HAWK IIIA"



580 FK FEDELE RIPRO-
DUZIONE DEL "CESSNA
170" AMERICANO



582 FK AEROPLANO LEGGERO
"AUSTER A.O.P. 9"
DELL'ESERCITO
AMERICANO



581 FK AEROPLANO LEGGERO
INGLESE "FAIRY JUNIOR"



584 FK MODELLO DELL'AEREO
"N.A. NAVION"

Prezzo al pubblico L. 590.- cad.

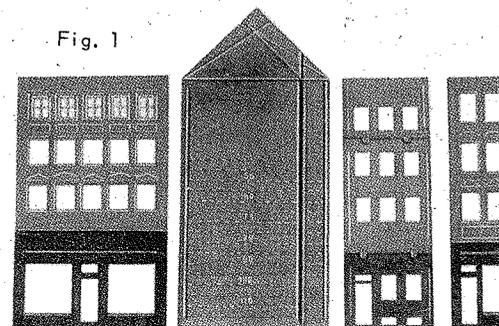
PRODUTTRICE: International Model Aircraft Corp. - London

ESCLUSIVISTI PER L'ITALIA: Rivarossi S.p.A. - Como

SCATOLA DI COSTRUZIONI «FALLER» n° 901

La Casa tedesca Faller ha recentemente messo in commercio la scatola di costruzioni 901 che siamo lieti di poter presentare ai nostri lettori. Con essa si possono costruire case per agglomerati urbani delle più svariate forme e caratteristiche. Lo stile di questi edifici si impronta naturalmente a quello tedesco che tuttavia non stona anche se essi sono installati su plastici costruiti con materiali di altra origine. Le parti staccate comportano tetti, pareti, facciate e serramenti di vario tipo, tutto in materiale termoplastico assai finemente dettagliati e di vario colore. I serramenti quali finestre, porte, persiane, imposte, stipiti vanno montati ed incollati nei vani ricavati nelle pareti ed il loro montaggio risulta estremamente facile per la grande precisione di tutti questi pezzi.

Fig. 1



Le case possono essere costruite di varia forma ed altezza poichè le pareti che le costituiscono possono essere tagliate secondo determinati schemi tracciati con linee incavate sul rovescio delle pareti stesse (fig. 1).

Anche i tetti possono essere montati con differenti inclinazioni come si può vedere dalla predetta figura.

Un particolare assai decorativo sono le vetrine dei negozi. Per formare l'interno delle vetrine stesse, viene fornito con la scatola un foglio di figurine a colori.

Queste rappresentano esposizioni di merci delle più svariate qualità: Dal negozio di generi alimentari con salumi e barattoli, al negozio di mode con manichini e tessuti, dalla pasticceria al negozio di radio e così via in modo di lasciare un'ampia scelta al modellista di ritagliarsi le figurine che preferisce per la decorazione delle vetrine. Un'altro particolare degno di menzione sono le tende da sole per i negozi. Esse sono in celluloidi a righe colorate e possono sporgere in fuori o essere spinte in dentro a volontà. Sopra le vetrine poi, utilizzando ritagli di pubblicità su riviste si potranno disporre le insegne come appare in figura 2.

Queste costruzioni, essendo in materiale termoplastico, vanno incollate con l'apposito collante 505 di cui un tubetto è incluso nella scatola. E' pure incluso un flaconcino di colore nero opaco Placol per dipingere gli interni e toglierne la trasparenza qualora dovesse essere applicata l'illuminazione.

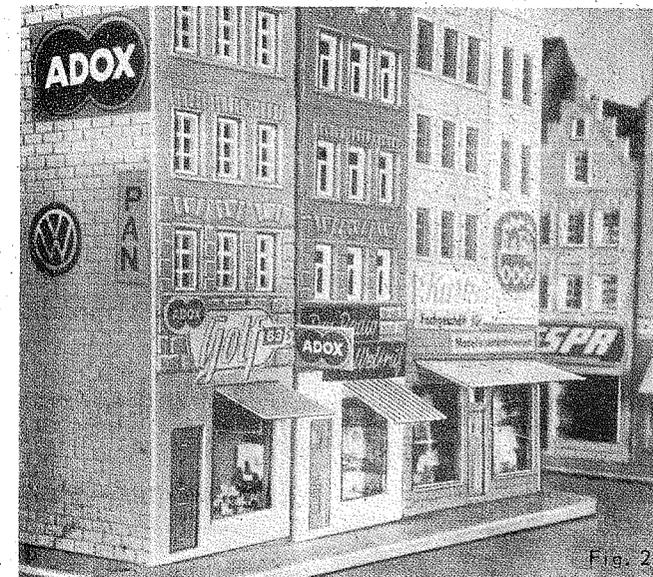
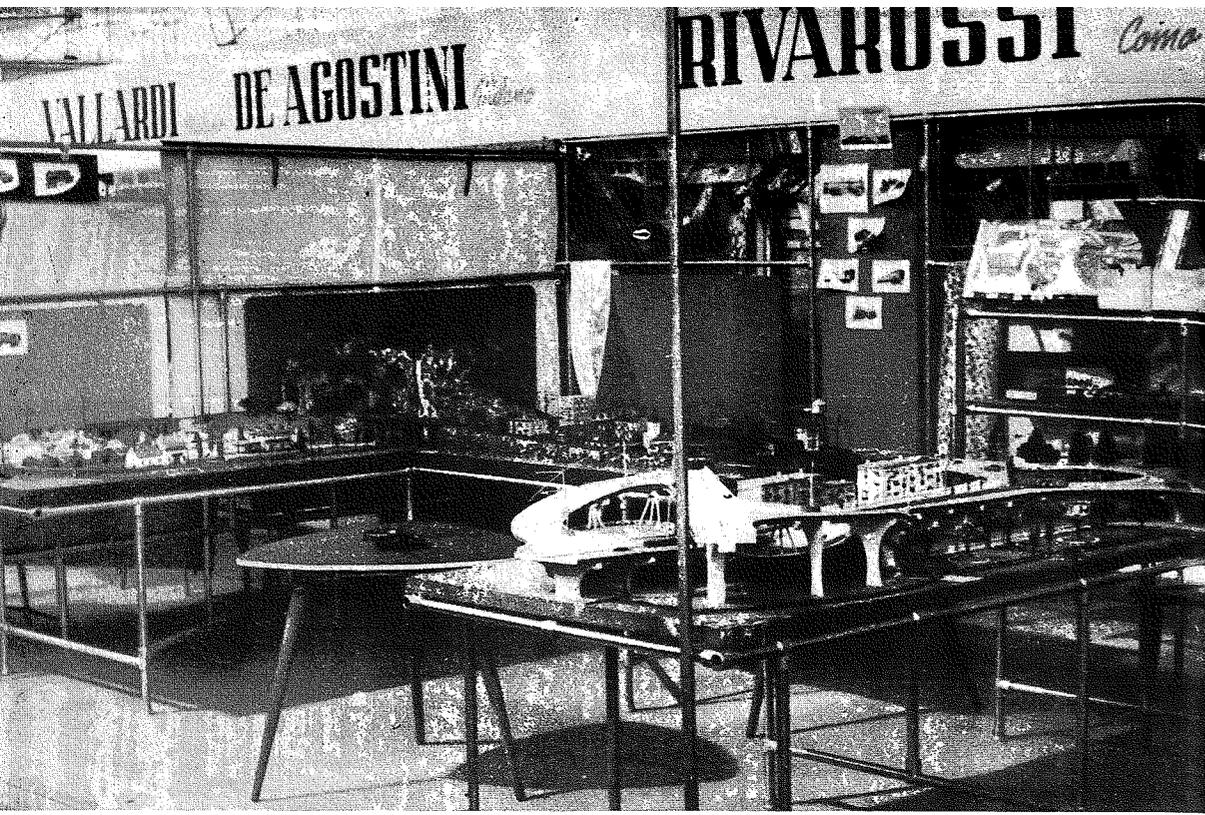


Fig. 2

Prezzo L. 3.450 al pubblico



RIVAROSSI ALL'ESTERO - Alla Mostra «Italia Produce» effettuata recentemente a Caracas (Venezuela) la nostra rappresentante, ditta «El Libro Italiano» ha allestito questa bella esposizione.

ABBONATEVI
 ad HO rivarossi
 la rivista piu' completa
 di modellismo ferroviario
 ABBONAMENTO ANNUO L. 800
 NUMERI SINGOLI
 ARRETRATI L. 150 cad.



ditto
EGIDIO ANCONA
 P.za TRENTO TRIESTE 82
 Via Contrari 2
 tel. 62.66
FERRARA

TRENI ELETTRICI IN MINIATURA
 il giocattolo piu' bello!

RIVAROSSI MÄRKLIN
 ecc.

ASSORTIMENTO COMPLETO TRENI *Rivarossi*
 TUTTO PER L'ALLESTIMENTO DEI PLASTICI FERROVIARI

Pesaro

SI SPEDISCE OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO E IMBALLO

BOLOGNA
 VIA MANZONI, 2
 TELEF. 231.937

MODEL Shop di LOMBARDI ETTORE

MILANO - VIA G. RIPAMONTI, 2 - Tel. 540.970

TRENI ELETTRICI DELLE MIGLIORI MARCHE
 MODELLISMO AERO-NAVALE
 ASSORTIMENTO COMPLETO E PARTI STACCATE *Rivarossi*
 RIPARATORE AUTORIZZATO
 COSTRUZIONE DI LOCOMOTIVE SPECIALI SU COMMISSIONE

«CASABELLA TESTI»
 VIA ALTINATE 16
 Tel. 25.440 + 35082

«TESTI GIOCATTOLI»
 CORSO GARIBALDI 2
 Tel. 39472

DITTA **FERRUCCIO TESTI** PADOVA
 CAV.
 DAL 1880
 LA DITTA DI FIDUCIA Tel. 25440

FERROVIE *Rivarossi* CATALOGHI A RICHIESTA

TESTI REPARTO GIOCATTOLI INGROSSO - VIA S. BIAGIO 4 TEL. 39499-44200.

Rivarossi MODELISMO

CASA del GIOCATTOLO

VIA BALDISSERA, 9
 ANGOLO STOPPANI

MILANO
 Tel. 270.811

MILAN HOBBY

VIA F. BELLOTTI 13 MILANO (PORTA VENEZIA) TEL. 22.28.10



TUTTO PER IL
MODELISMO



ACCESSORI PER
NAVIMODELLISMO



ACCESSORI PER
PLASTICI



VASTO ASSORTIMENTO
GIOCATTOLE SCIENTIFICI



TUTTO PER IL
MODELISMO FERROVIARIO

fondata nel
1840
la ditta montanari

via guerrazzi, 28 - bologna

un'antica ditta al servizio dei ragazzi moderni!

VI OFFRE

- il più vasto assortimento di pezzi di ricambio *Rivarossi*
- servizio consulenza gratuito
- servizio assistenza clienti

GIOCATTOLE SCIENTIFICI - VENDITE ANCHE PER CORRISPONDENZA

AMAR RADIO
Via Carlo Alberto 44 - TORINO
TUTTO PER IL
TRENO ELETTRICO



TUTTO PER IL MODELISMO
Via S. Giovanni in Laterano 266
ROMA

GRILLO SPORT
Via Cantore 267 R - Tel. 469572
GENOVA - SAMPIERDARENA
LABORATORIO ATTREZZATO PER
RIPARAZIONI E COSTRUZIONE PLASTICI

PEDRAZZI MARIO
Largo Garibaldi 34 - MODENA
VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI
Rivarossi E LORO ACCESSORI



MONDANELLI ORESTE
Via Ricasoli 6 R - LIVORNO
TUTTO PER I TRENI
TRENI PER TUTTI

ONORATO ISACCO
Corso V. Emanuele 36 - TORINO
TRENI ELETTRICI *Rivarossi*
SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA

«MARISA» di M. Bolla
Via Manno 39 - CAGLIARI
I MIGLIORI GIOCATTOLE ED I PIÙ
BEI TRENI ELETTRICI

Fate di HO *Rivarossi*,
la guida per i vostri acquisti

LA COMBA ETTORE
Via Ricasoli 133 - LIVORNO
TRENI ELETTRICI
PER GRANDI E PICCOLI
COMPLETO ASSORTIMENTO

AEROMODELLI
Piazza Salerno 8 - ROMA
TUTTO PER IL MODELISMO



M. REVIGLIO
Via M. Gioia 2 - TORINO
I GIOIELLI DEI
GIOCATTOLE SCIENTIFICI

Organizzazione **LEONE**
Piazza Giordano 68 - FOGGIA
TRENI ELETTRICI *Rivarossi*
E LORO ACCESSORI

PARADISO DEI BAMBINI
Via A. Doria angolo
Via C. Alberto - TORINO
MATERIALE FERROVIARIO E AC-
CESSORI DELLE MIGLIORI MARCHE

KLEIN
Via Bersaglieri del Po, 8
FERRARA
FERMODELLISMO «HO» E «TT»

Abbonatevi ad "HO *Rivarossi*"
rivista di modellismo ferroviario

Victor

presenta la sua pubblicazione:



Modellistica

AEREI

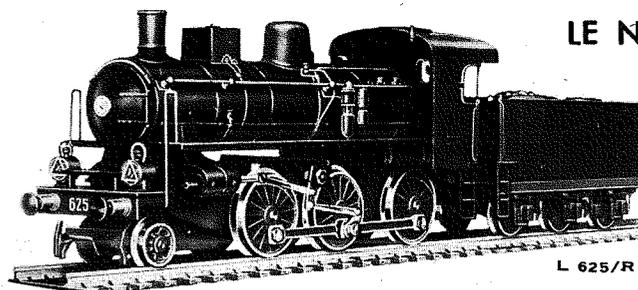
NAVI

TRENI

Abbonamento per 12 numeri L. 2000



RICHIEDETE COPIA DI SAGGIO GRATUITO ALLA REDAZIONE - BORGO PINTI 99 ROSSO FIRENZE



LE NOVITA' E TUTTO L'ASSORTIMENTO

Rivarossi
scrivete per ordinazioni
alla Ditta

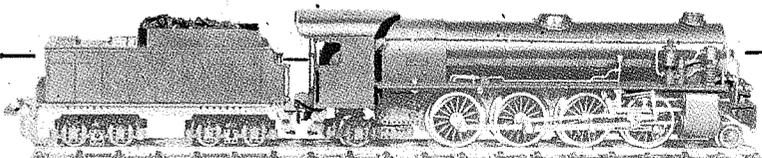
s.t.a.n.d.

VIA UGO BASSI, 8 TEL. 221.643 - BOLOGNA

SPEDIZIONI OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO ED IMBALLO

TORINO

spedizioni celeri
per tutta Italia



TEL. 42933

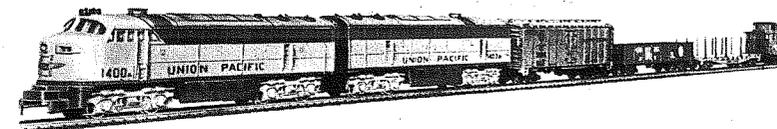
Rivarossi

ONORATO ISACCO Corso Vittorio Emanuele 36 - TORINO

ASSORTIMENTO COMPLETO DI TRENI ELETTRICI DI FABBRICAZIONE ESTERA
E NAZIONALE; MOTORI AEROPLANI, ECC.

SPEDIZIONI CELERI IN TUTTA ITALIA.

TRENI ELETTRICI *Rivarossi*
MECCANO - GIOCATTOLE NAZIONALI ED ESTERI



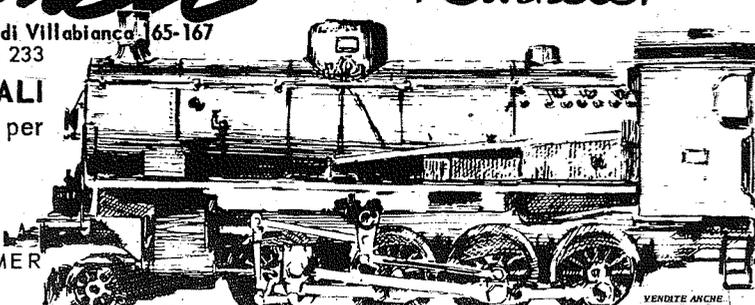
PAPALINI

VIA MERULANA 1-2
P.za S.M. MAGGIORE 9-10
ROMA Tel. 733371

Grandi
 PALERMO
 I GIOCATTOLI PIU' ORIGINALI
 parti di ricambio e pezzi staccati per modellisti
 ASSISTENZA TECNICA
 accessori per plastici
 Rivarossi FALLER WOLLMER
 PREISER - WIKING

COMPLETO ASSORTIMENTO
 DI TRENI ELETTRICI
Rivarossi

Via Marchese di Villabianca 165-167
 Via Maqueda 233



VENDETE ANCHE
 PER CORRISPONDENZA

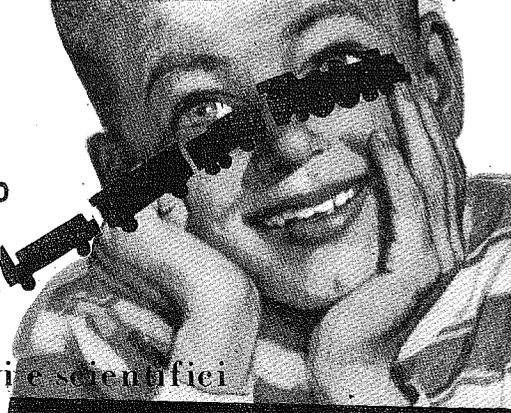
L'INTERESSANTE RIVISTA
Modelbane *nyt*
 DI MODELLISMO FERROVIARIO
 DANESE
 Kongevejm 128 Virum (Danimarca)



i magazzini ARBITER
 Vi offrono:
 UN COMPLETO ASSORTIMENTO di articoli NAZIONALI ed ESTERI.
 per:

arbiter
 Organizzazione VITTADELLO
 FIRENZE - Via Brunelleschi
 Tel. 21.318

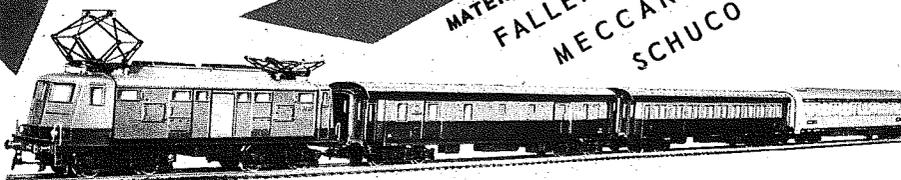
MODELLISMO
 FERROVIARIO.
 NAVALE, AEREO.
 e i migliori giochi istruttivi scientifici



"casa dei balocchi"
 FIRENZE - VIA PANZANI 61/r - TEL. 272264
 DITTA SPECIALIZZATA PER
 AEREO - AUTO - FERMODELLISMO

TRENI ELETTRICI
Rivarossi

MATERIALE MODELLISTICO DI TUTTE LE CASE
 FALLER, VOLLMER, PREISER
 MECCANO MERCURY
 SCHUCO ECC.



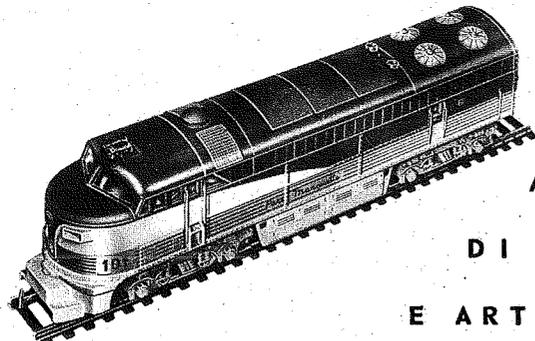
CORSO VITT. EMANUELE, 2 CAGLIARI
Dessi K Dott. Peppino Dessi e C.
 VASTO ASSORTIMENTO GIOCHI E GIOCATTOLI SCIENTIFICI
 TUTTO PER IL MODELLISMO
 AEREO • NAVALE • FERROVIARIO •
 MATERIALE E PEZZI DI RICAMBIO
 ORIGINALI RIVAROSSO
 SCATOLE DI MONTAGGIO
 DELLE MIGLIORI CASE NAZIONALI ED ESTERE •

SPEDIZIONI IN
 TUTTA ITALIA

DITTA
DIANA
 P.za Duomo - tel. 25992
 COMO

TRENI ELETTRICI
Rivarossi

IL PIU' VASTO
 E COMPLETO
 ASSORTIMENTO
 DI GIOCATTOLI
 E ARTICOLI REGALO
 MECCANO e ACCESSORI



alla gioia dei bimbi
 VTA PO 46 - TORINO TEL. 882850
 COMPLETO ASSORTIMENTO DI GIOCATTOLI E MODELLISMO
 DELLE MIGLIORI CASE ITALIANE ED ESTERE

Rivarossi **VOLLMER** **WIKING** **FALLER** **REVELL**
 Costruzioni di plastici
 con tutto il relativo
 accessorio

MODELLI FUNZIONANTI E STATICI DI AEREI - NAVI
MOVO
 MODELLI VOLANTI E PARTI STACCATE

Richiedete il catalogo illustrato n° 32 inviando L. 900
 conto corrente postale - milano - n. 3/25814 si
 eseguono spedizioni in Italia e all'estero
 P.le Principessa Clotilde, 8 - Tel. 66.48.36
 MILANO

