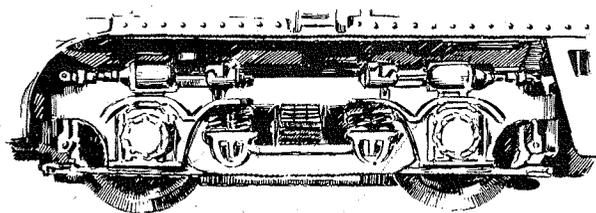


Rivarossi

ha realizzato

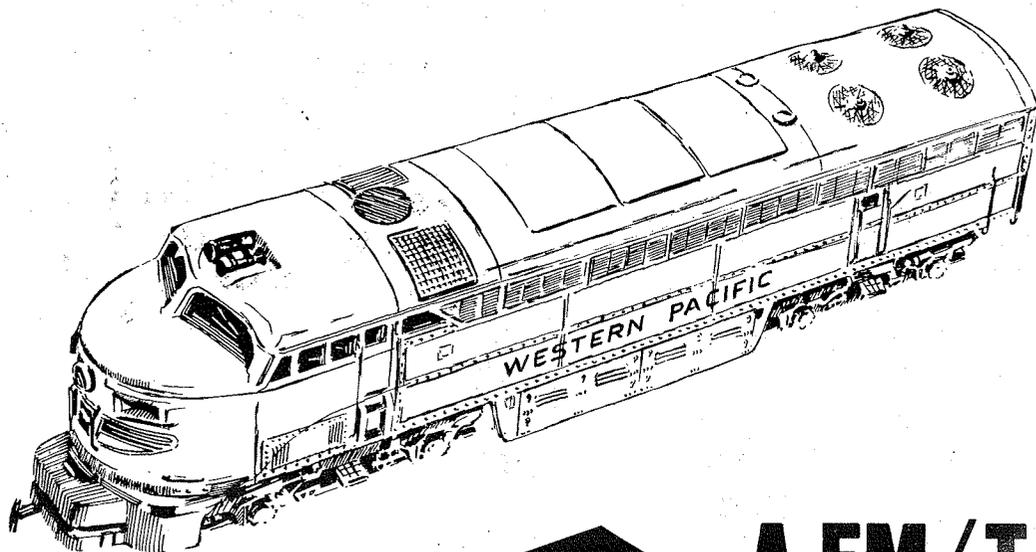
Motrice diesel elettrica senza motore e con illuminazione da accoppiare alle identiche motrici del tipo «A FM/R».
Lunghezza cm. 20. Peso gr. 240
Prezzo al pubblico L. 3.500

A FM/T



Una delle fiancate dei carrelli con riprodotti i minimi particolari delle sospensioni.

A FM/T



A FM/T

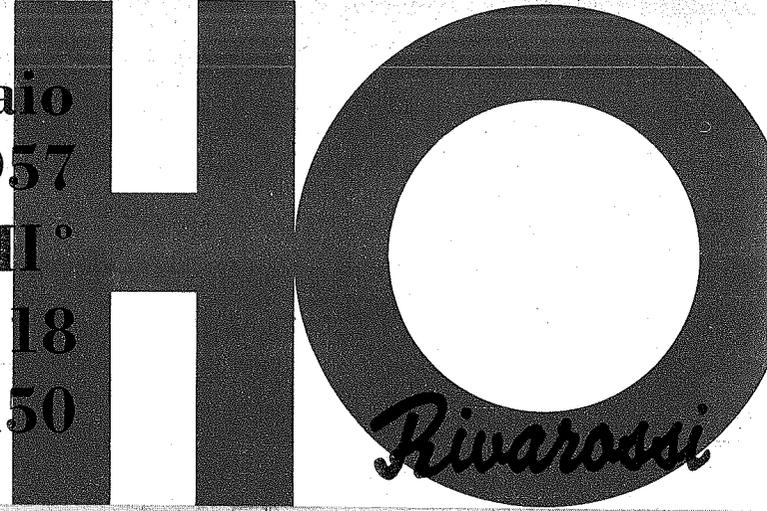
Questa unità viene fornita in 5 differenti colorazioni come le corrispondenti unità motrici:

- | | | | |
|---------|------------------|---------|--------------------|
| A FM/ST | rosso e grigio | A FM/CT | grigio e arancione |
| A FM/TT | celeste e bianco | A FM/MT | giallo e verde |
| | | | ocra e nero |

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

ogni rivista HO
contiene
una costruzione
per plastico

febbraio
1957
anno III°
n° 18
L. 150



Edizione A. BRUNERI
Via Z. Caviglioli, 33 - GENOVA
Tel. 43459

RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO



Mastro Geppetto

di

SCAGLIA & FIGLIO

**GIOCHI E
GIOCATTOLE**

MODELLISMO

MILANO
CORSO MATTEOTTI, 14
TELEF. 79.12.12

AVIOMINIMA

COS. MO

CONSTRUZIONI MODELLISTICHE

ROMA - VIA S. BASILIO 49 A

NOVITA' PER I MODELLISTI FERROVIARI

LISTELLI PROFILATI IN BOSSO

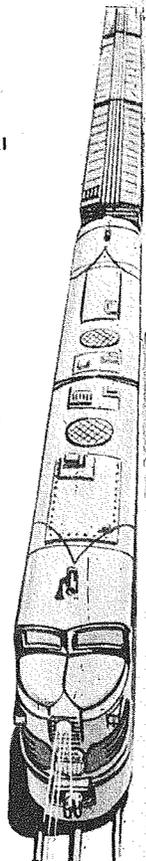
LUNGHEZZA CM. 50

NELLE SEZIONI E MISURE:

L	MM	1,5x1,5	2x2	3x3	3x4	CAD.	£. 80
		1,5x1,5	2x2	3x3			£. 100
T		1,5x 2	2x3	3x4			£. 100
		1x1,5	1,5x2	2x3	3x4		£. 80
E		1,5x1,5	2x2	3x3	3x4		£. 80
		1,5x1,5	2x2	3x3			£. 100
I		1,5x1,5	2x2	3x3			£. 100
		1,5x2	2x3	3x4			

AVIOMINIMA

LA PIU' ATTREZZATA ORGANIZ-
ZAZIONE PER IL MODELLISMO
PUO' SPEDIRVI QUALUNQUE CO-
SA DESIDERIATE.



**GIOCATTOLE
BAROZZINE**

ROMA

VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038

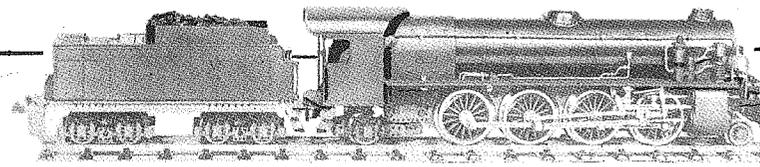


**RIVAROSSEI
MÄRKLIN**

"Casamia" di U. Battista

TORINO

spedizioni celeri
per tutta Italia



TEL. 42933

RIVAROSSEI
MÄRKLIN
LIONEL

ONORATO ISACCO Corso Vittorio Emanuele 36 - TORINO

La più importante Casa in Italia specializzata in treni elettrici ed a vapore in miniatura. Tutti i pezzi di ricambio. Si spediscono a richiesta cataloghi illustrati inviando l'importo anticipato:

Giocattoli vari istruttivi L. 75, Rivarossi L. 150, Märklin "HO" L. 100, Märklin "O" L. 50, Lionel "O" L. 150, CATALOGO GENERALE L. 300.

Assortimento dei piu' moderni ed interessanti giocattoli: motori a vapore, elettrici, a scoppio, a reazione, ecc.; aeroplani, motoscafi, scatole costruzione, ecc.

treni elettrici
"Rivarossi"

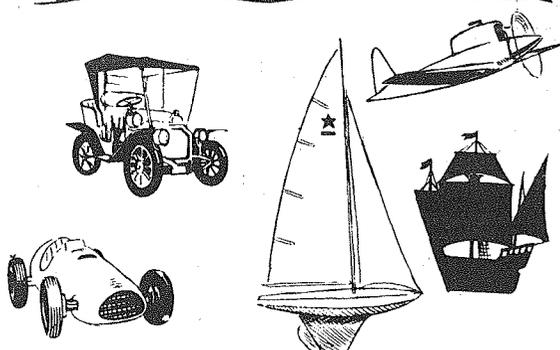
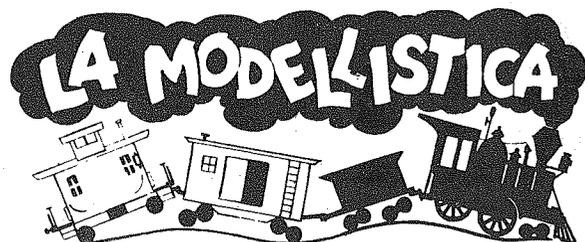


T. Ciccolella & Figlio
Regali

via S. Caterina a Chiaia, 16
(P. dei Martiri) Telef. 60.963

NAPOLI

PARTI DI RICAMBIO
SERVIZIO ASSISTENZA
ACCESSORI
FALLER
PREISER
VOLLMER

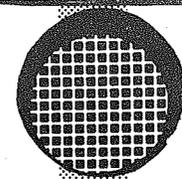


LA MODELLISTICA

SPECIALIZZATA IN ARTICOLI ED
ACCESSORI PER MODELLISMO

MILANO

PIAZZA XXV APRILE 1 - TEL. 666.195



Brondi PISA

BORGOSTRETTO 42 R - Tel. 3623

ASSORTIMENTO COMPLETO
TRENI ELETTRICI IN MINIATURA

Rivarossi

PEZZI DI RICAMBIO, RIPARAZIONI, LAMPADARI - TV - RADIO

accessori per plastici
TRENI - MÄRKLIN
e di altre case estere
e nazionali

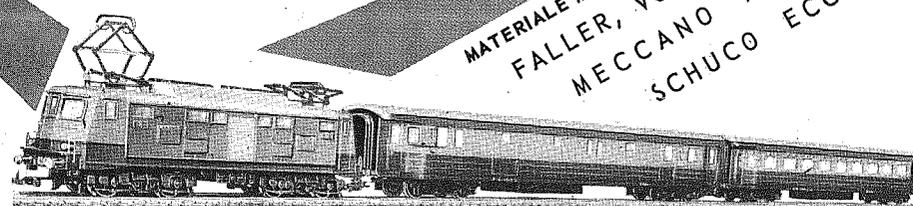
"casa dei balocchi"

FIRENZE - VIA PANZANI 61/r - TEL. 22264

DITTA SPECIALIZZATA PER
AEREO - AUTO - FERMODELLISMO

TRENI ELETTRICI
RIVAROSSEI
MÄRKLIN
ECC.

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



p. pallavicini
GIOCATTOLI

genova

C. BUENOS AIRES 13.R
PORTICI TEATRO AUGUSTUS

GIOCATTOLI

consulenza
riparazioni
costruzioni
PLASTICI

Vigano

CASA FONDATA NEL 1880
PIAZZA CORDUSIO
MILANO

completo
assortimento
di treni elettrici

Rivarossi

PARTI DI RICAMBIO E PEZZI STACCATI PER MODELLISTI - SERVIZIO ASSISTENZA TECNICA

accessori per plastici
FALLER - VOLLMER
PREISER WIKING
AEREI FROG

VENDITE ANCHE PER CORRISPONDENZA

LA CASA DEL GIOCATTOLO

ditta G. BOLLA

Bolla

VIA MANNO 53
CAGLIARI

TUTTO PER IL MODELLISMO

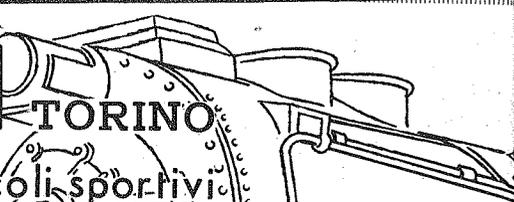
Fochimodels
di FOCHI

Tutto per l'Aeromodellismo - Auto-modellismo - Navimodellismo - Ferromodellismo - Scatole di montaggio - Accessori e materiale per la loro costruzione - Motori nazionali ed esteri: Diesel - Glow Plug - Jetex - Reattori - Radiocomandi - Parti staccate ed accessori vari. Assistenza e riparazioni in genere.

MILANO
CORSO BUENOS AIRES, 64
TEL. 221.875

CASA DEI BALOCCHI

giocattoli nazionali ed esteri - articoli sportivi



A. MILANESIO
COSTRUZIONE PLASTICI SU ORDINAZIONE

Torino - Via di Nanni 118/120 - Tel. 380.663-790.286

i migliori treni elettrici

RIVAROSSI - MÄRKLIN
tutto per

L'AEROMODELLISMO - AUTOMODELLISMO - NAVIMODELLISMO

Accessori per plastici

RIVAROSSI
FALLER
VOLLMER
PREISER
WIKING

COMPLETO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI
"Rivarossi"
MÄRKLIN

GRANDI PALERMO
I GIOCATTOLI PIU' ORIGINALI

VIA MACQUEDA 233

PARTI DI RICAMBIO E PEZZI STACCATI PER MODELLISTI ASSISTENZA TECNICA

VENDITE ANCHE PER CORRISPONDENZA

GASPERINI

giocattoli
assortimento
materiale HO

TRENI **Rivarossi**

COSTRUZIONE PLASTICI

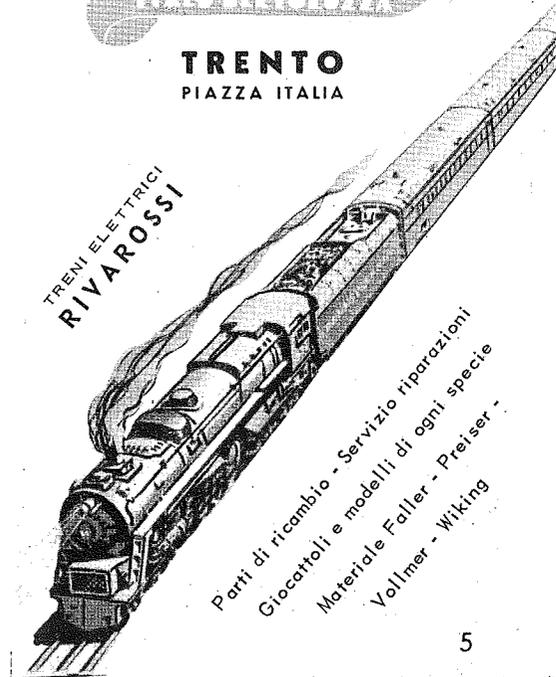
GIOCATTOLI DI
TUTTI
I TIPI

BOLOGNA
VIA FARINI 2
TEL. 35.217

Italo

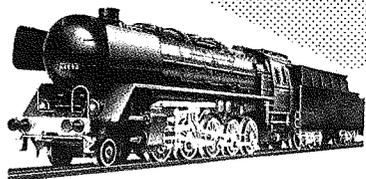
TRENTO
PIAZZA ITALIA

TRENI ELETTRICI
RIVAROSSI



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

s.t.a.n.d.



GIUSEPPE CHIRICI - BOLOGNA
Via Ugo Bassi 8
tel. 21.643

Tutti gli articoli
delle migliori Case
nazionali ed estere

Catalogo: Rivarossi L. 150 - Märklin L. 100

ANORMA - GEM - VOLLMER - MASTER MODELS - MÄRKLIN - HAMBLING - X 3

IL PIU' VASTO
ASSORTIMENTO IN
FERROVIE ELETTRICHE

TUTTO IL COMPLETO DI
ACCESSORI PER TRENI
ELETTRICI.
GIOCATTOLE SCIENTIFICI

RIVAROSSI
MÄRKLIN

VIA XX SETTEMBRE
N. 45
TEL. 481.721

SUCC. GALLERIA ESEDRA
VIA DELLE TERME N. 75
Tel. 460.909



"Alla gioia dei Bimbi,"
MILANO GALLERIA VITT. EMANUELE, 86 - TELEF. 80.25.96

i giocattoli piu' originali
piu' moderni
d'ogni paese
ai prezzi piu' convenienti

CIPICIANI

VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI RIVAROSSI
MATERIE PLASTICHE RICAMBIO E PEZZI STACCATI
PER I MODELLISTI

MATERIALI AEREI NAVI MODELLISTICI NAZIONALI ED ESTERI
esclusivisti delle migliori case per il modellismo in genere

SERVIZIO RIPARAZIONI ED ASSISTENZA TECNICA -

RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

a cura dei tecnici della Rivarossi
consulenza artistica A. Della Costa
n. 18 Febbraio 1957 Anno III L. 150



EDITORIALE

Ci scuseranno i lettori se la promessa fatta al numero scorso, di pubblicare ulteriori dati sul plastico in un armadio, non verrà mantenuta, almeno in questo numero. Ma ci si è presentata la possibilità di pubblicare una documentazione sui treni monorotaia sistema «Alweg», e non abbiamo voluto mancare questa buona occasione, per tenere aggiornati i nostri affezionati amici sugli ultimi sviluppi tecnici del problema dei trasporti.

Ma se i progressi strabilianti di questa nostra epoca sono un dato di fatto, ciò è dovuto in gran parte al lavoro silenzioso dei pionieri del trasporto su rotaia, ed è pertanto doveroso che alla loro memoria, si dedichi un articolo: l'articolo retrospettivo sulla ferrovia Rovereto-Mori-Riva.

Se abbiamo dovuto rimandare il mantenimento di una promessa, siamo sicuri che i lettori ce lo perdoneranno, perchè ne abbiamo mantenuta un'altra: quella di fare del nostro meglio per rendere sempre più interessante questa rivista.

IN QUESTO NUMERO

La Ferrovia Alweg	Pag. 8
Schemi di tracciati	» 14
I nostri lettori all'opera	» 17
Disegni costruttivi	» 18
Una tavola di costruzione	» 20
La Ferrovia Rovereto-Mori-Riva	» 24
Occhio al treno	» 26
Vagone Postale	» 28
Elettricità	» 29
Concorso «Flash»	» 30
Mondo Modellistico	» 32

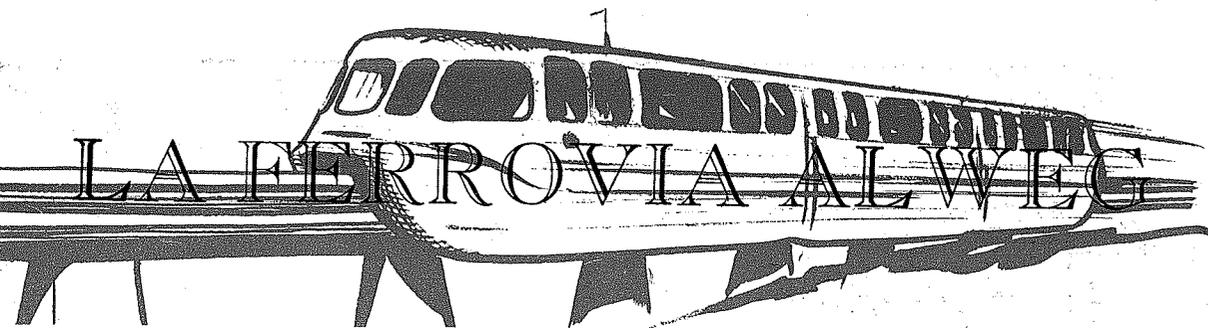
NEL PROSSIMO NUMERO

Plastici ingrandibili
Nuovi schemi di tracciati
I nostri lettori all'opera
Elettricità
Occhio al treno - Concorso «Flash»
Presentazione novità in occasione della XXXV Fiera di Milano
ed altre interessanti rubriche

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 e di giocattoli oppure a noi inviandoci il relativo importo. Non si effettuano spedizioni contro assegno. Richieste per variazioni di indirizzo L. 50.

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



(Fotografie riprodotte per gentile concessione della ALWEG Aktiengesellschaft di Colonia)

L'idea di costruire una ferrovia sopraelevata del sistema Alweg, nacque nelle sue linee generali all'industriale di origine svedese Axel L. Wenner-Gren.

Egli si rendeva conto che il continuo aumentare dei traffici era seguito inadeguatamente dagli attuali sistemi di distribuzione che devono far fronte alle crescenti domande dovute alla continua espansione industriale ed alle maggiori esigenze della vita moderna.

Il volume dei movimenti di entrata ed uscita di merci e passeggeri in aree di forte densità di popolazione ed industrie, ha praticamente saturato in certe zone le possibilità dei mezzi di trasporto che, anziché muoversi più rapidamente, come sarebbe necessario, subiscono rallentamenti per ingorghi di traffico con grave danno per il processo distributivo. Questo non solo

per gli automezzi, ma anche per le ferrovie cui le aree di smistamento incominciano ad essere insufficienti.

La ferrovia sopraelevata monogrovia è stata appunto studiata per ovviare a questi inconvenienti mediante un aumento di velocità negli spostamenti ed eliminazioni di ingombro stradale. L'aumento di velocità consente inoltre una maggior frequenza di corse e quindi un maggior volume di traffico nell'unità di tempo.

L'elevata velocità è consentita dai seguenti fattori: impossibilità di trovare la sede stradale ingombra, impossibilità pratica di deragliamento grazie al bassissimo centro di gravità ed al sistema di guida del veicolo che si trova a cavallo del trave, nessun rallentamento sulle curve data l'inclinazione che assume il veicolo per bilanciare l'effetto della forza centrifuga.

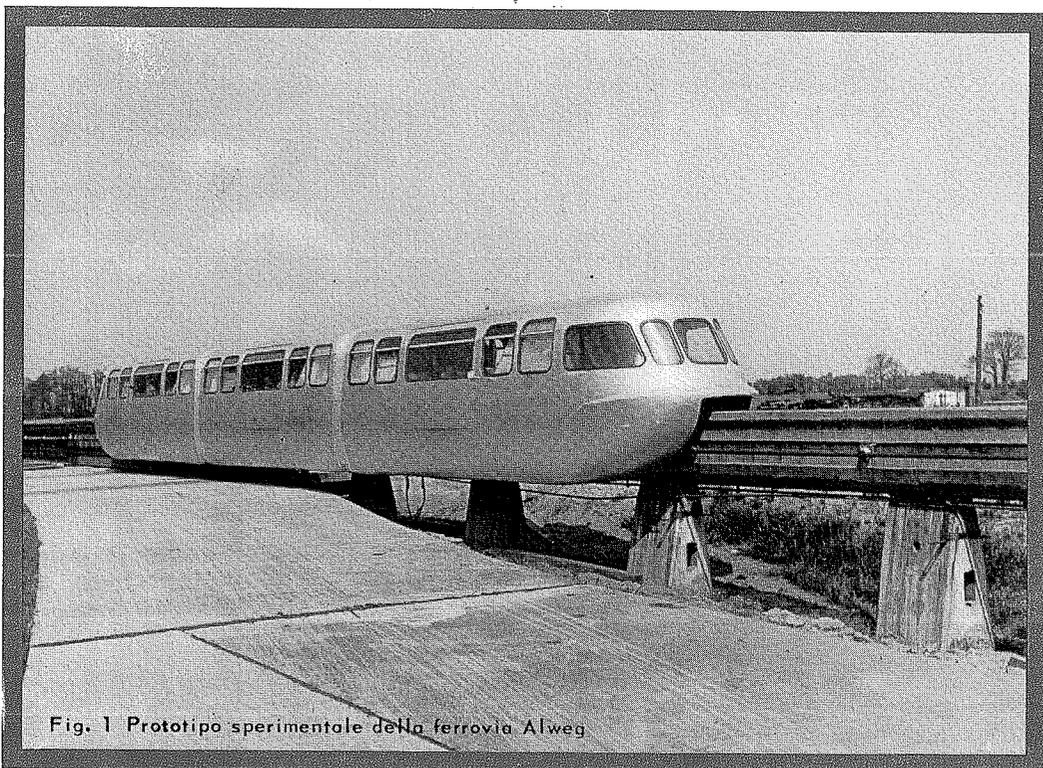
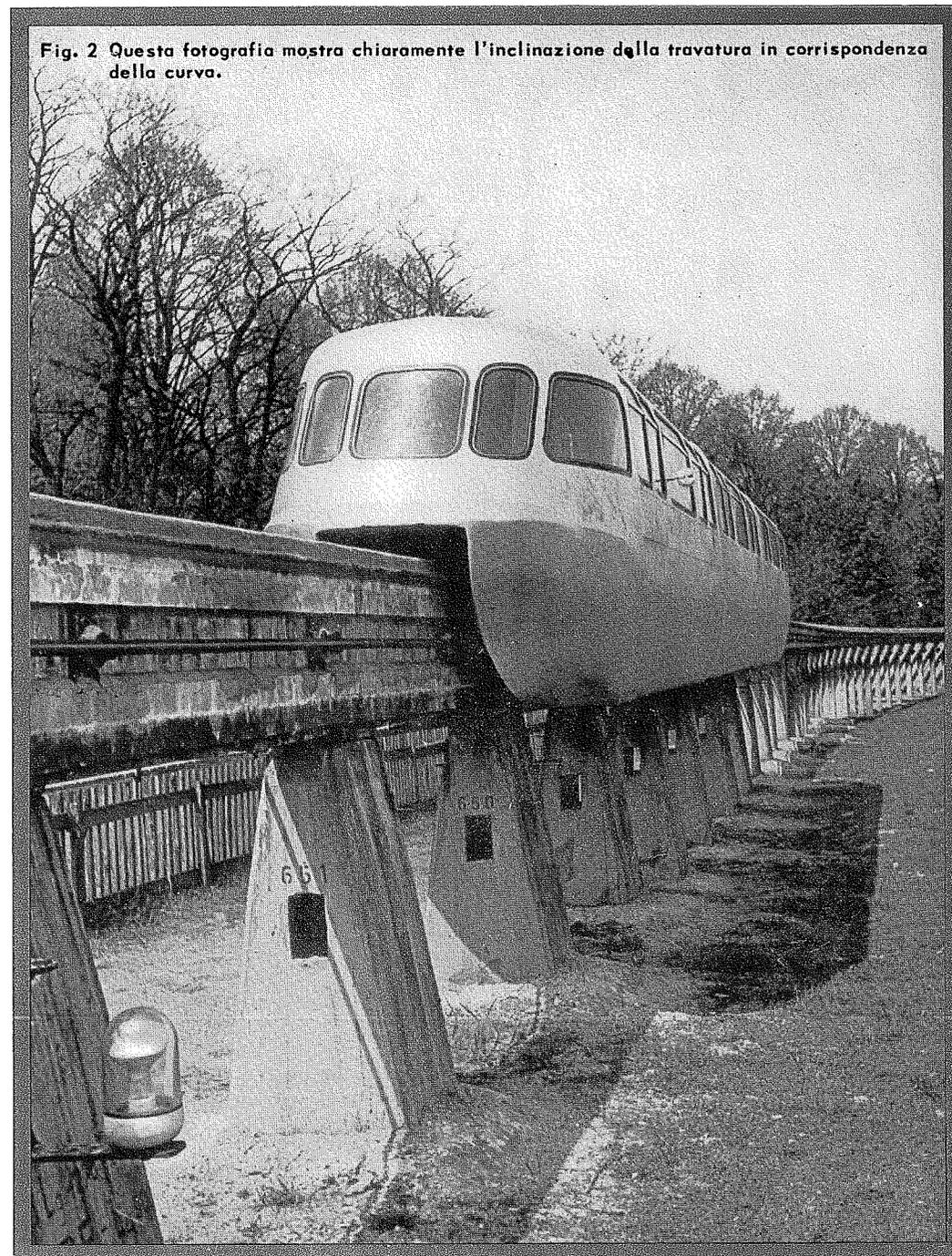


Fig. 1 Prototipo sperimentale della ferrovia Alweg

Fig. 2 Questa fotografia mostra chiaramente l'inclinazione della travatura in corrispondenza della curva.



Il sistema ideato da Axel Wenner-Gren è stato ora realizzato in Germania dalla Alweg Aktiengesellschaft di Colonia con il prototipo di cui presentiamo in queste pagine le fotografie.

Il gruppo propulsore è costituito da un motore diesel della potenza di 110 HP installato

in ogni vettura. Come si potrà vedere dal disegno a fig. 3, le ruote che sopportano il peso hanno dei pneumatici e sono affiancate da ruote più piccole ad esse perpendicolari che servono da guida al veicolo sul trave che ha una larghezza di 80 cm.

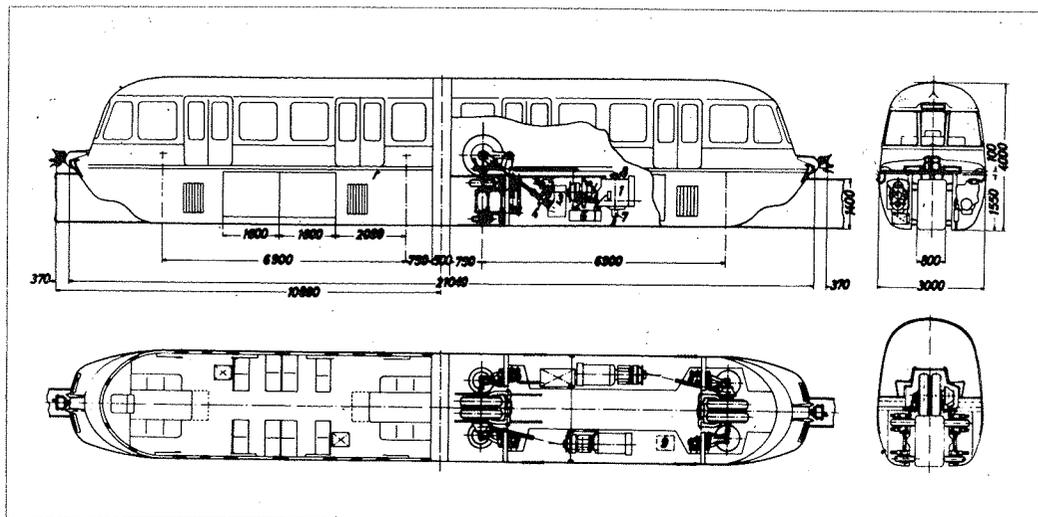


Fig. 3 Spaccato del veicolo mostrante l'installazione dell'apparato motore

Il sistema Alweg prevede inoltre un funzionamento interamente automatico per cui l'elemento umano per la condotta del treno verrà praticamente eliminato e sostituito solo da una persona che avrà il compito di controllare il funzionamento degli automatismi. Non più quindi segnali di linea visibili o meno per causa di nebbia od altro.

In aggiunta a ciò, vi sarà un sistema per il distanziamento automatico fra due convogli successivi onde prevenire che due treni possano avvicinarsi oltre ad un certo limite in rapporto alla differenza delle loro rispettive velocità.

Proprio come avviene nel sistema di blocco automatico dei nostri trenini.

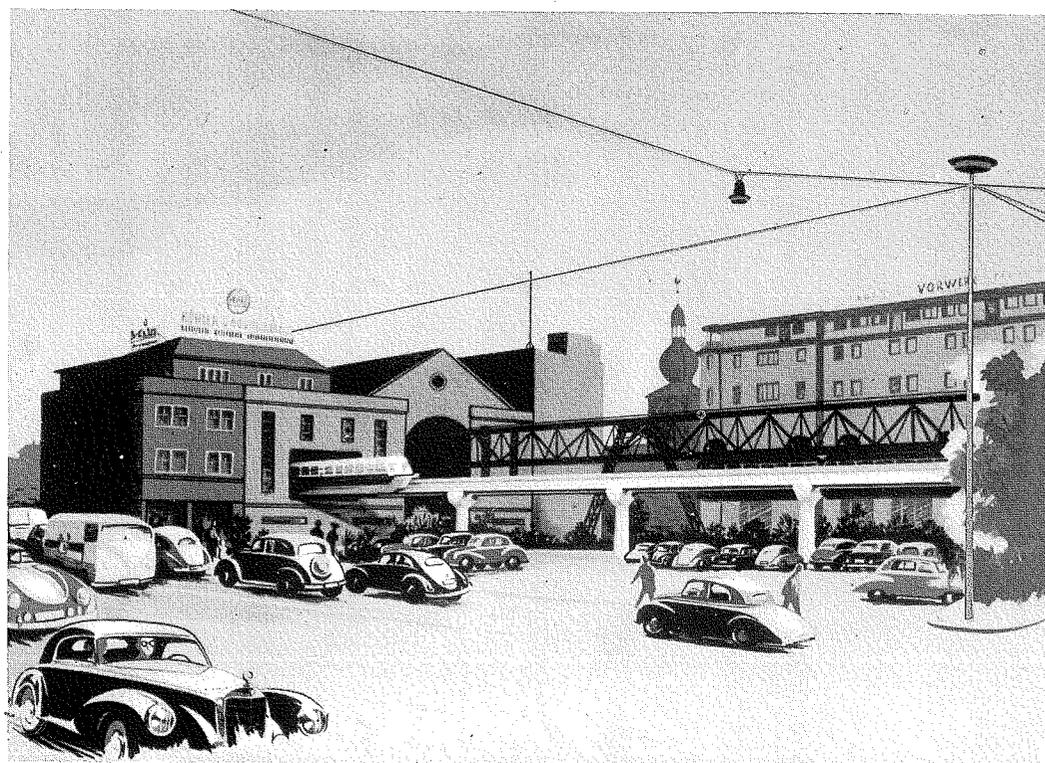


Fig. 4 Come si presenterà la ferrovia Alweg in una moderna città

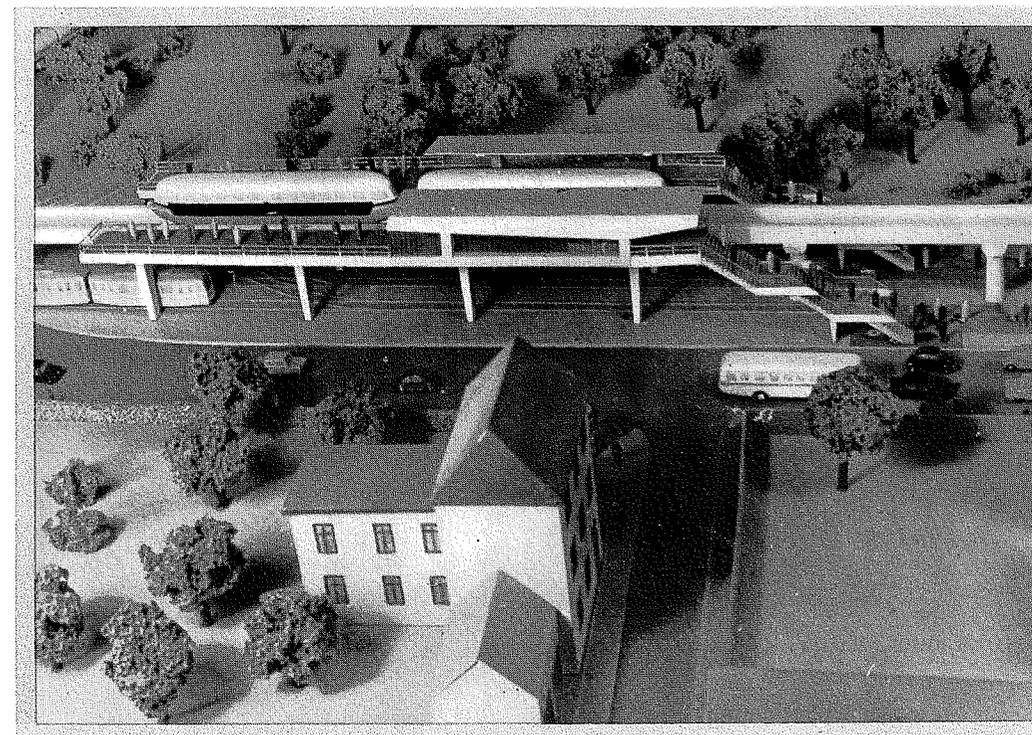


Fig. 5 Plastico raffigurante una stazione sopraelevata della ferrovia

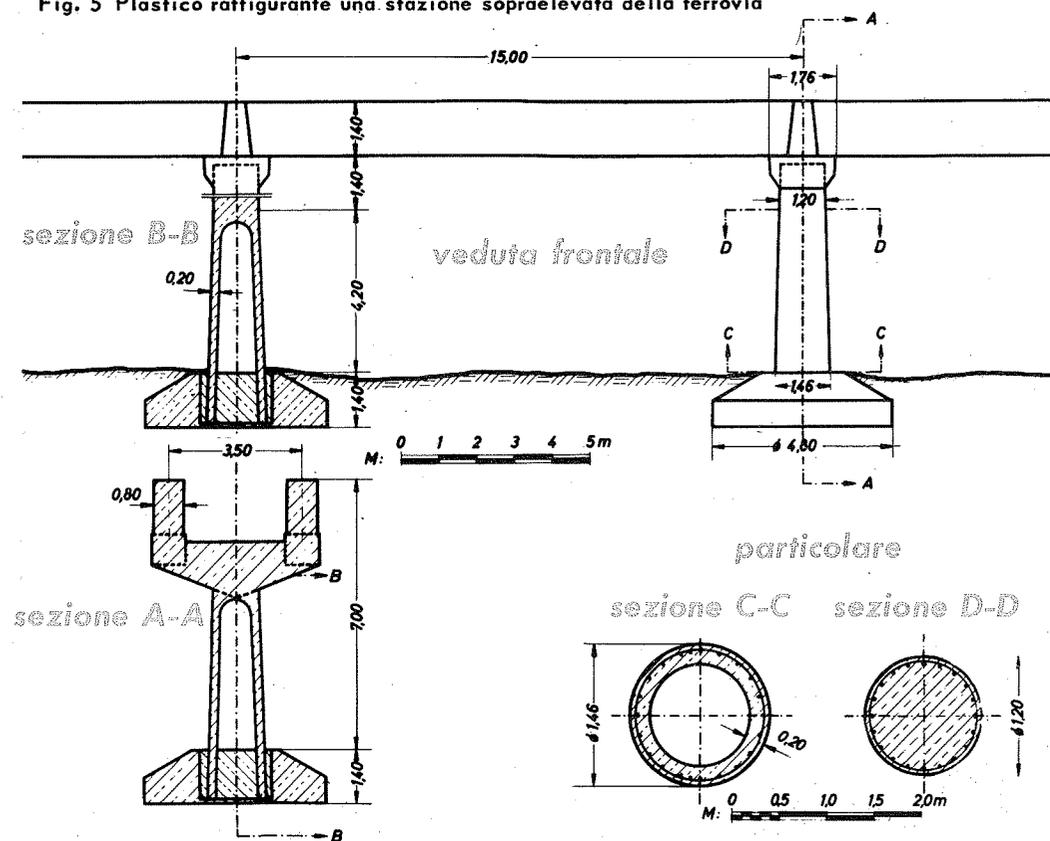


Fig. 6 Particolari costruttivi del viadotto in cemento a due vie

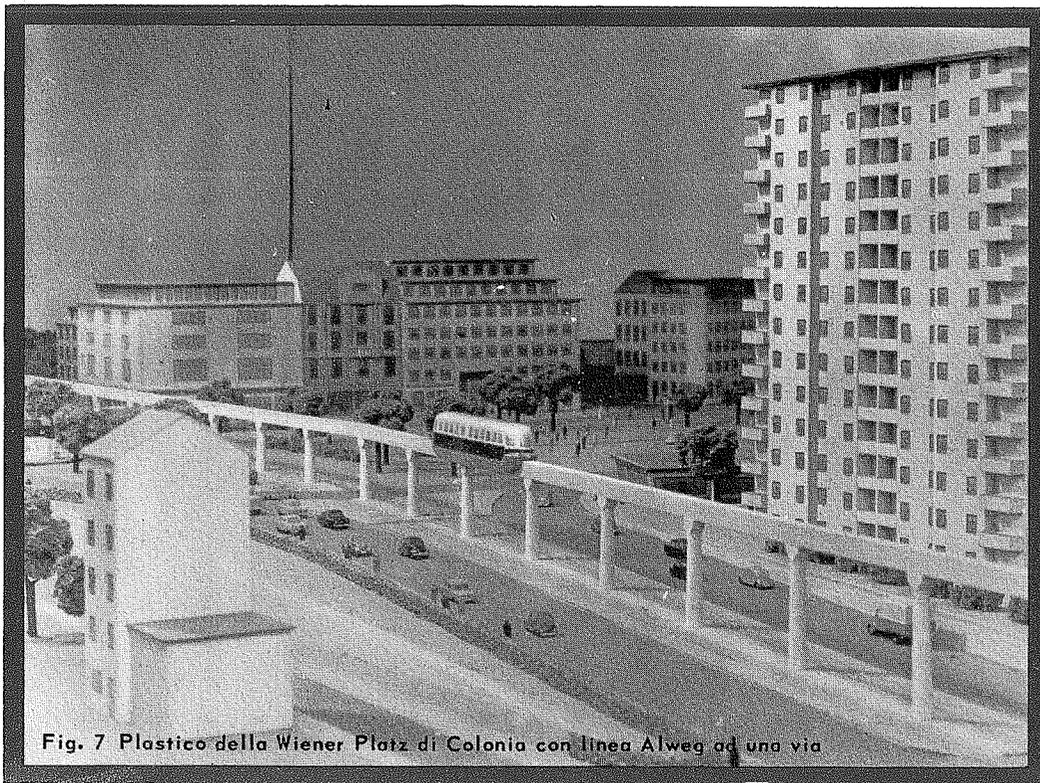


Fig. 7 Plastico della Wiener Platz di Colonia con linea Alweg ad una via



Fig. 8 Plastico della Wiener Platz di Colonia con linea Alweg a due vie

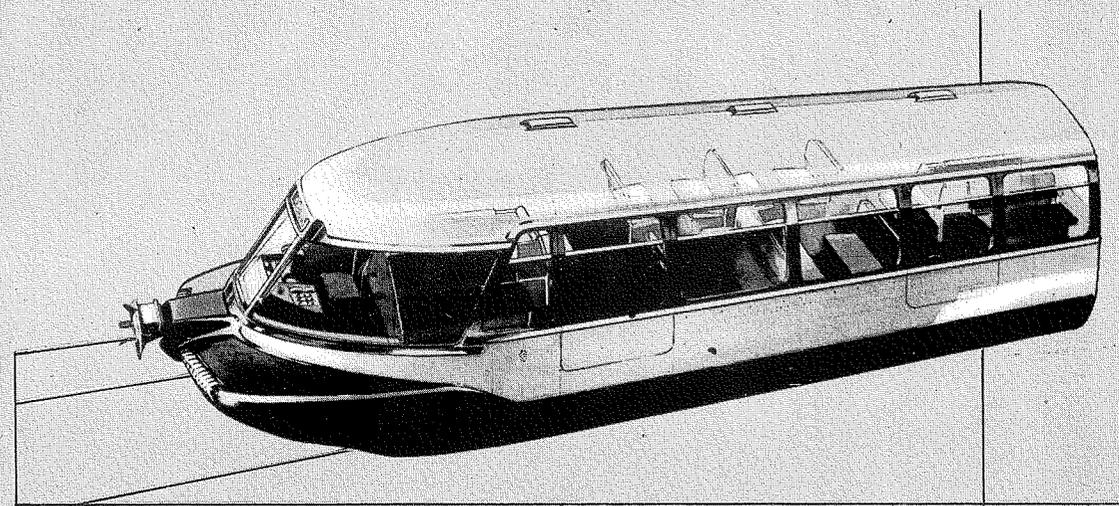


Fig. 9 Elemento componente una unità automotrice. La vettura è formata da due elementi.



Fig. 10 Interno della vettura

schemi di tracciati

Dal Portogallo il Signor Eugenio A. Ramos Pinto da Costa di Oporto ci manda la fotografia della stazione ferroviaria da lui costruita con rotaie e scambi Rivarossi di cui qui sotto riportiamo il tracciato schematico.

Egli ci scrive:

«Possedevo un impianto H0 in corrente alternata ma in seguito alla lettura della vostra rivista di cui sono assiduo lettore e per il crescente interesse dimostrato dagli amatori per il sistema in corrente continua, ho deciso di disfarmi del vecchio materiale per ricominciare ex novo con quello a corrente continua.

Dopo essermi consultato con vari appassionati di fermodellismo ho deciso di adottare i vostri binari e relativi accessori.

Dopo aver elaborato il progetto nelle sue linee generali, ho incominciato la costruzione della stazione che ora ho portato a termine.

Le dimensioni d'ingombro sono di mt. 1,20x3 ed il piano di appoggio è in legno. Le rotaie poggiano su delle strisce di sughero spesso 3

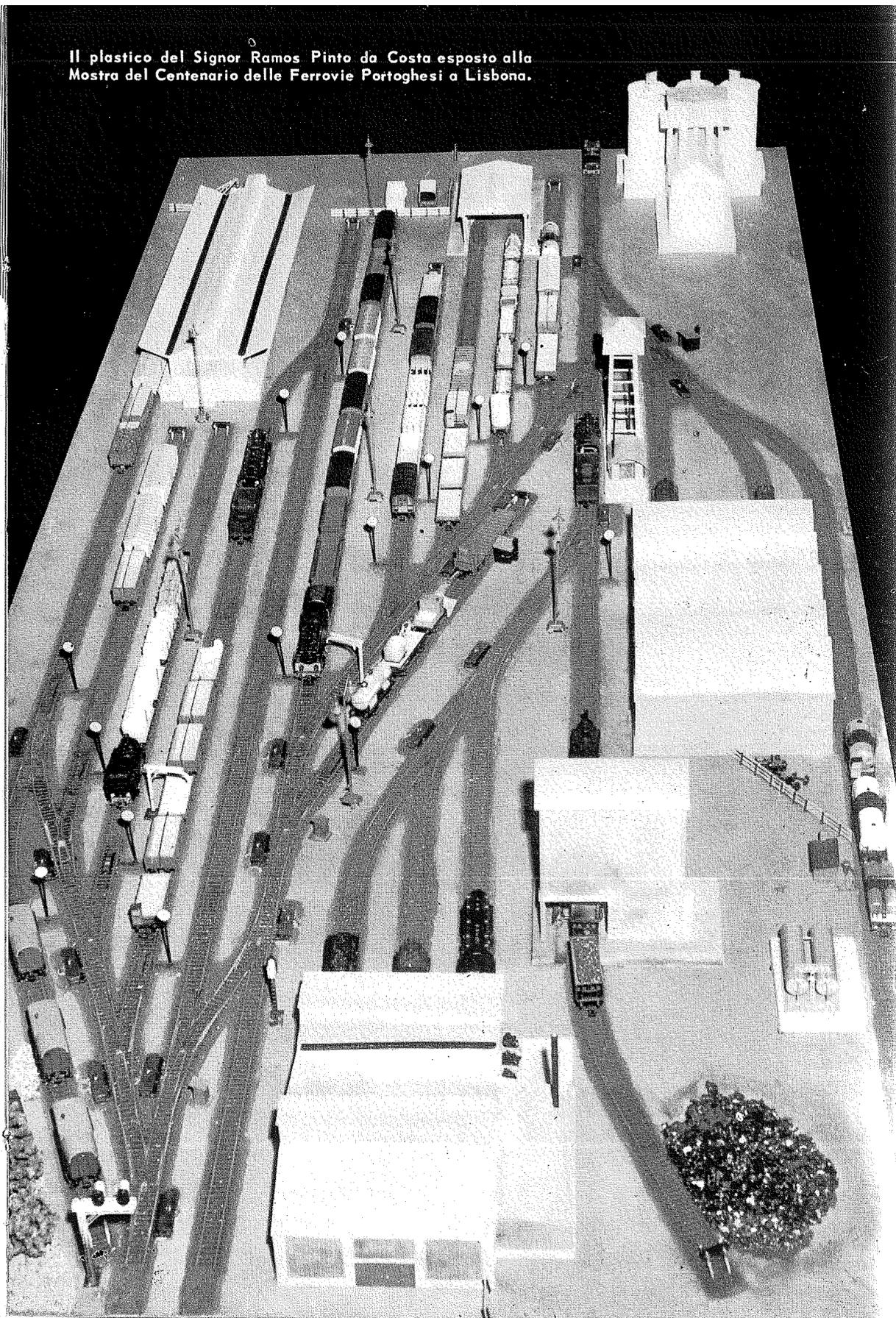
mm. larghe 35 mm. Le rotaie sono incollate su queste strisce che formano la massiciata essendo incollate sul piano e tinte nella tonalità desiderata.

L'interbinario è rivestito di carta rugosa debitamente dipinta a due mani e sulla quale, previa spalmatura di collante polivinilico è stata cosparsa della sabbia fine.

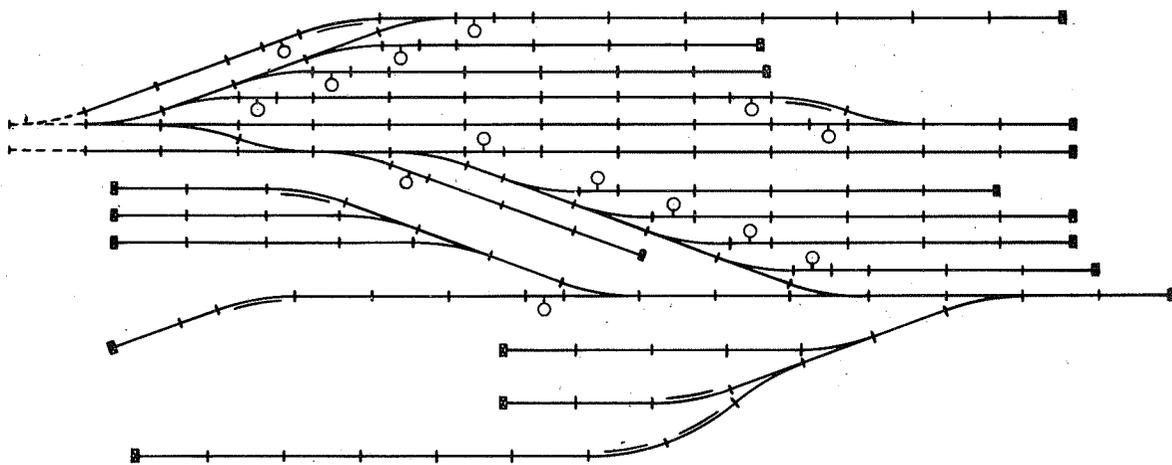
I fabbricati, la torre d'acqua, i depositi merci ecc. sono stati interamente costruiti da me.

Come materiale di trazione ho adottato la vostra serie di locomotive diesel ed a vapore, ed altre locomotive provenienti anche da scatole di montaggio americane. I carri merce sono principalmente quelli di vostra produzione e di altre marche europee.

Nella fotografia figura solo materiale circolante sulle linee ferroviarie europee poichè essa fu fatta quando il plastico era esposto alla mostra dei modelli ferroviari in occasione dell'esposizione commemorativa per il centenario delle ferrovie Portoghesi tenuta a Lisbona nello scorso mese di Ottobre.»



Il plastico del Signor Ramos Pinto da Costa esposto alla Mostra del Centenario delle Ferrovie Portoghesi a Lisbona.



Pianta schematica del tracciato di binari
I tondini stanno ad indicare le sezioni di sganciamento.

Il Signor Alberto Piccardo di Finale Ligure ci ha mandato la fotografia del suo plastico in costruzione che volentieri riproduciamo. Da essa risulta chiaramente la forma del tracciato che potrà certamente interessare i nostri lettori, sempre in cerca di nuovi schemi per l'impianto dei binari.

Il tracciato consta essenzialmente di un doppio ovale disposto su di un asse di legno della misura di mt. 1x1,80.

Benchè, a differenza della curva interna, quella esterna non sia un cerchio perfetto, essendo quest'ultima formata con sezioni a differente raggio di curvatura, all'apparenza le due curve sembrano perfettamente parallele.

I due ovali sono collegati fra loro a mezzo di due coppie di scambi che sono state isolate fra loro togliendo le congiunzioni in corrispondenza dei tratti deviati che formano il collegamento fra i due ovali. L'autore ha dovuto sezionare entrambe le rotaie poichè per ora dispone di una sola scatola di regolazione RT/R per alimentare i due distinti ovali.

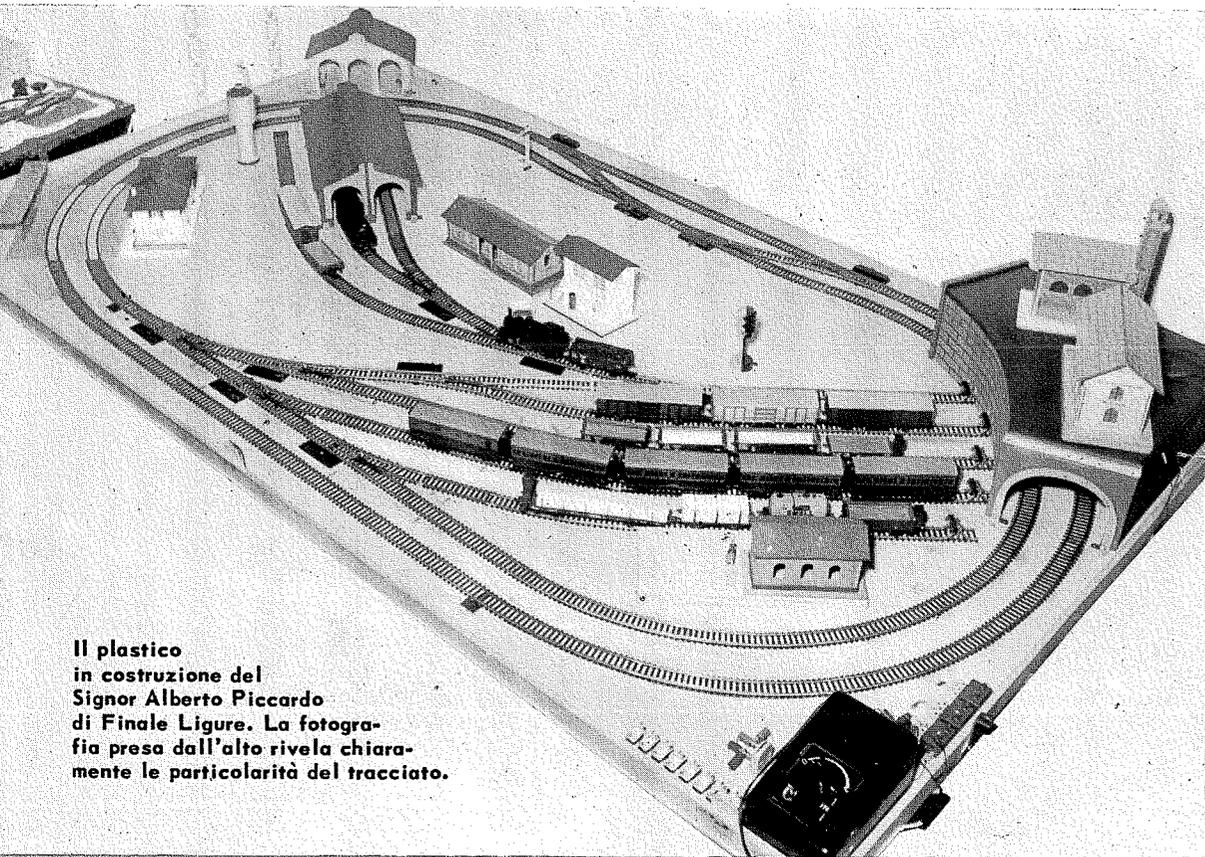
Mediante un commutatore per l'inversione di

marcia INV visibile a fianco dell'RT/R egli può far percorrere i due ovali da due treni marcianti nel senso opposto uno all'altro anche se alimentati dallo stesso trasformatore. L'indipendenza dei due treni sarà forzosamente limitata all'arresto ed al senso di marcia di uno dei due convogli rispetto all'altro mentre la variazione di velocità resterà contemporanea per i due treni essendo essi alimentati dalla stessa sorgente di energia.

Sono stati altresì sezionati alcuni tratti di binario morto per permettere la sosta di locomotive ed uno dei semicerchi formante l'ovale interno, per agevolare la manovra di scambio di due convogli fra i due ovali.

L'area interna è stata utilizzata per disporre un vasto parco di smistamento che permette lo stazionamento di numerosi treni e la possibilità di manovrare agevolmente per la composizione e scomposizione dei convogli.

Tutto sommato, questo tracciato pur di facile realizzazione presenta caratteristiche che potranno interessare i nostri lettori.



Il plastico in costruzione del Signor Alberto Piccardo di Finale Ligure. La fotografia presa dall'alto rivela chiaramente le particolarità del tracciato.

i nostri LETTORI all'opera

Come avevo promesso, invio la foto di un'altro mio modello in H0 realizzato con lamierino di ottone e ferro e parti di ricambio Rivarossi.

Si tratta del modello della locomotiva a vapore tipo «Consolidation» (2-8-0) in servizio sulle linee della Compagnia Americana Reading.

I disegni sono stati presi dalla rivista «Model Railroader» ed ecco in breve alcune note sulla realizzazione del modello.

Telaio: è stato ottenuto con l'impiego di due longheroni in ottone di mm. 1x10, opportunamente sagomati onde permettere l'alloggiamento degli assi e del gruppo cilindri. I longheroni sono poi stati uniti fra loro con traverse dello stesso materiale e chiusi, nella parte inferiore, da una piastrina mobile come sulle locomotive Rivarossi.

Ruote: l'asse del carrello è l'SFN 578 al quale sono state asportate, con seghetto, le punte coniche. E' montato su una forcella di ottone, rotante sul collo della vite SFN 954.

Gli assi motori sono quattro SFN 549 (18 mm.) ai quali sono stati asportati gli ingranaggi originali. In uno di essi, e precisamente l'ultimo, è stato infilato l'ingranaggio che trovai sull'asse SFN 1123 della locomotiva L 835/R.

Per questa operazione è stato necessario sfilare una ruota dell'asse, saldando poi il detto ingranaggio all'asse stesso con l'altra ruota tenuta a bagno nell'acqua onde evitare che il calore danneggiasse la ruota che, com'è noto, è di materiale plastico.

Alle ruote degli assi centrali ho dovuto asportare le flange per permettere al modello di percorrere anche curve di minimo raggio.

Gruppo cilindri: poichè il gruppo SFN 531 per locomotiva L 221/R ha dimensioni inferiori a quelle volute dal disegno, il gruppo cilindri è stato ottenuto con l'impiego di due pezzetti di tubo d'ottone da mm. 10 di Ø tenuti insieme da una fascetta di lamierino come si vede nella fotografia.

Caldia: questo lavoro ha richiesto molta cura, avendo il prototipo una caldaia a sezioni diverse. Ho impiegato tubo di ottone da tenda, ottenendo i diametri voluti mediante un taglio longitudinale nella parte inferiore e saldatura delle due estremità dello sviluppo cilindrico.

Fumaiolo, sabbiera, duomo, valvole, generatore, fanalone anteriore e serbatoi furono ricavati

da tubetti di ottone di vario diametro opportunamente sagomati. Le tubature sono in filo di rame ricavato da comune filo elettrico. Supporti e mancorrenti SFN 746 e SFN 927. Campanella SFN 684. La cabina fu ricavata da uno sviluppo di lamierino di ottone da 5/10 di spessore. Due pompe SFN 645 sono affiancate sul solo lato sinistro della locomotiva.

Motore: ho montato il motore SFN 736. Al suo albero è stata saldata la vite senza fine della locomotiva L 835/R.

Detto motore è stato montato sul telaio con l'albero in posizione verticale in modo che la vite venga in contatto con l'ingranaggio dell'ultimo asse. Il fissaggio al telaio è ottenuto a mezzo di una squadretta di ottone saldata e di due viti SFN 955.

Bielle: ottenute con lamierino di ferro stagnato e fissate alle ruote con viti SFN 962 e SFN 964.

Piattaforma anteriore e predellini: in lamierino di ottone da 5/10. Il gancio anteriore è originale della ditta americana «Athearn» che riproduce, fedelmente, il tipico gancio di quelle locomotive.

Tender: telaio in lamierino di ferro con carrelli SFN 573 a struttura metallica e ruote isolate da un solo lato per permettere la presa di corrente. Cassa pure in lamierino di ferro con supporti e corrimano come nella locomotiva.

Gancio posteriore SFN 930 solidale col carrello a mezzo di asticciola metallica opportunamente sagomata come nei carri merci Rivarossi. Il carbone è autentico ed è fissato su una superficie di cartoncino, infilata in apposite fessure del cassone, mediante comune colla da falegnami spruzzatavi sopra.

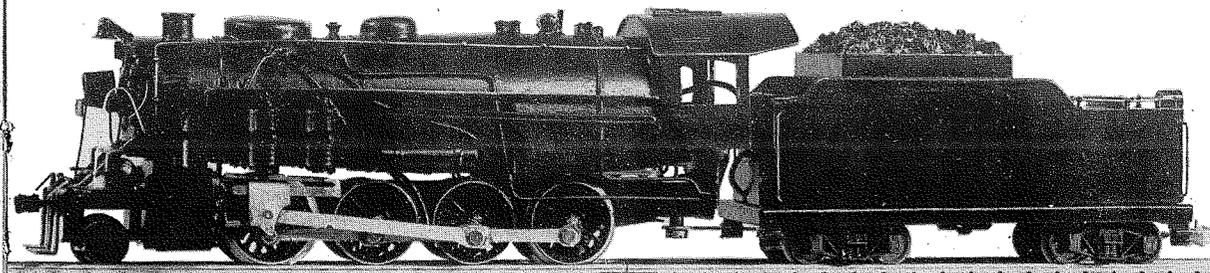
Poichè tutte le ruote della locomotiva sono isolate, la presa di corrente avviene a mezzo del tender con lo stesso sistema usato sul Diesel A FM.

Sulle fiancate del tender deve essere collocata la scritta «Reading» cosa che ho omesso di fare non essendo un abile decoratore.

Mi auguro che la Rivarossi metta in commercio una decalcomania con tale dicitura, avendo già in commercio la caboose di questa compagnia.

Sulle fiancate della cabina si possono mettere numeri dal 2008 al 2017.

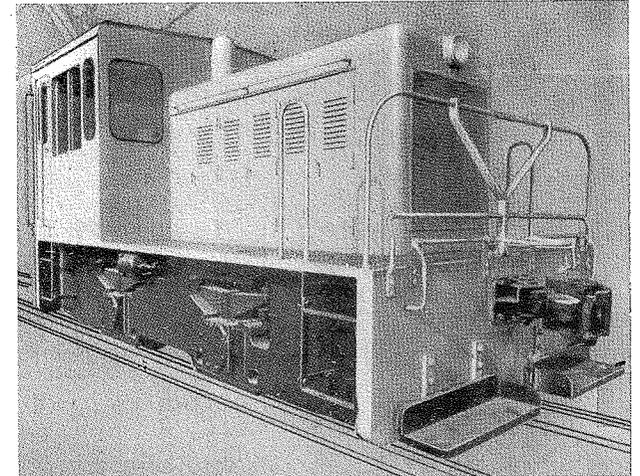
Franco Panzolini - Modena



Il modello in scala H0 della locomotiva «Consolidation» del Signor Panzolini.

LOCOMOTORE BALDWIN SH 2225

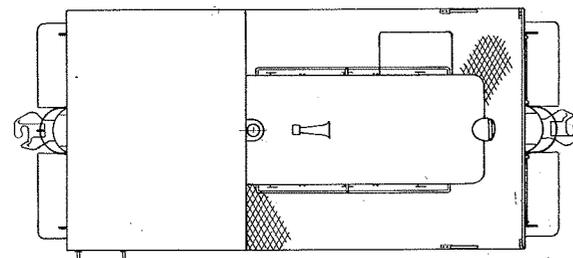
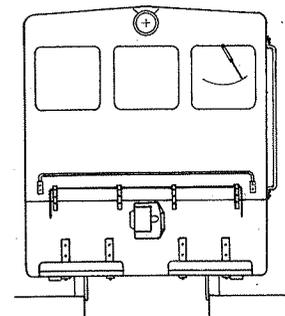
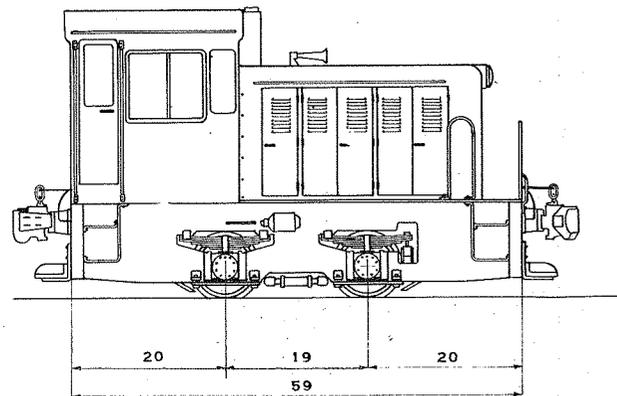
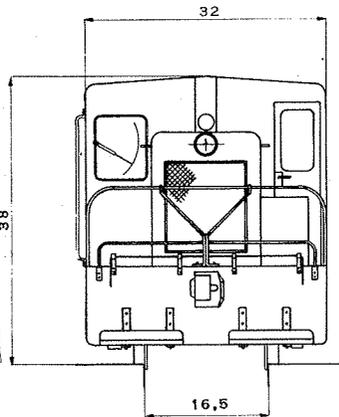
Ditta A. BRUNERI
Via X Gorzato, 25 - BRESCIA
Tel. 43459



Questa fotografia mostra il piccolo locomotore diesel nel suo insieme. Esso rientra nella categoria delle motrici da manovra diesel-idrauliche che vanno sempre maggiormente diffondendosi per la loro praticità, basso prezzo d'acquisto ed economicità di esercizio.

La trasmissione idraulica, ormai quasi universalmente adottata nei suoi vari sistemi, grazie alla sua elasticità ed alla grande variazione di rapporti che consente, permette l'uso di queste motrici nelle più disparate condizioni d'impiego garantendo una lunga durata degli organi della trasmissione stessa.

Fra i vari modelli Rivarossi figura anche una motrice di questa categoria, cioè l'ABL/R.



Qui sopra è riprodotto in fotografia e nei disegni originali un tipo di piccolo locomotore diesel di produzione americana, particolarmente adatto per uso industriale.

Azionato da un motore diesel a 6 cilindri della potenza di 225 HP a 1800 giri di rotazione può esercitare uno sforzo trattivo che può raggiungere i 13000 kg. circa. La trasmissione è idraulica come nel caso del locomotore ABL descritto nel numero precedente, ma anziché essere costituita da una pompa a pistoni che aziona un motore idraulico pure a pistoni, utilizza un convertitore di coppia automatico basato sul sistema centrifugo utilizzato nei cambi idraulici automatici delle automobili. Il convertitore di coppia che è collegato al motore per mezzo di

una frizione a dischi, trasmette il movimento agli assi delle ruote per mezzo di catene doppie. Il convertitore di coppia consente di utilizzare la massima potenza del motore a pressoché tutte le velocità ma comporta inevitabilmente una perdita di potenza poiché pur avendo questa motrice un motore da 225 HP alle ruote ne arrivano solo 190.

Nel campo del modellismo, questi piccoli locomotori si prestano assai bene per le manovre di smistamento, e data la semplicità delle loro linee, possono anche essere facilmente costruiti da coloro che si dilettono alla fabbricazione di modelli. Il disegno qui riprodotto è in scala H0 e potrà servire per il rilevamento delle varie quote necessarie per la costruzione.

la ferrovia ROVERETO-MORI-RIVA

Sul n. 15 dedicammo la rubrica «Occhio al treno» a fotografie di vecchie ferrovie, che ci sono particolarmente care.

Fra esse la fotografia della ferrovia Mori-Arco-Riva del Garda che ci fu fornita dal Signor Rigatti di Cles (Trento).

Ora, lo stesso Signor Rigatti, a completamento di quanto già inviatoci, ci ha fatto avere la interessante fotografia che pubblichiamo nella pagina accanto, di una delle locomotive di questo famoso trenino.

Egli ha anche potuto raccogliere alcune note informative che qui riportiamo ritenendo che possano interessare anche coloro che non conoscono la zona nella quale si snodava il percorso di questo classico «old timer».

La costruzione della ferrovia fu effettuata nel 1890. Il percorso univa le città di Rovereto e Riva distanti fra loro 28 km.

Lo scartamento era di 76 cm.

Il materiale rotabile era costituito da locomotive uguali, con tender incorporato della capacità di 3 ql. di carbone e 2 mc. d'acqua. Il peso totale in servizio era di 31 ton. velocità massima 30 km. orari.

12 carrozze viaggiatori di cui 9 di III classe e 3 di I e II classe e 25 carri merci di vario tipo completavano la dotazione.

Deposito di locomotive a Riva e Rovereto con officina di riparazioni a Riva.

Lungo i 28 km. del percorso si trovavano le seguenti stazioni.

Da RIVA, dopo un percorso pianeggiante di 2 km. attraverso una piccola galleria si arrivava a S. TOMASO. Dopo 2 km. la stazione di ARCO. Passando poi sul ponte in ferro sul fiume Sarca, un tratto di 2 km. con una pendenza del 3-4% raggiungeva la stazione di OLTRESARCA. Sempre salendo con punte massime del 12-14% dopo 6 km. eccoci a NAGO. Altri 5 km. metà in salita e metà in discesa costeggiando per l'ultimo tratto il lago di Loppio per arrivare a LOPPIO. 4 km. ancora pianeggianti per raggiungere MORI BORGATA per poi discendere per km. 2,5 pas-

sando per un altro ponte in ferro sull'Adige tutt'ora esistente, a MORI STAZIONE dove c'era smistamento per le ferrovie F.S. Proseguendo poi per altri 4,5 km. pianeggianti, passando per un sottopassaggio delle F.S. e un ponte sul torrente Leno, si arrivava a ROVERETO.

Tutto il percorso era a unico binario e non tutto in sede propria.

Il servizio viaggiatori e merci misto con corse contemporanee di andata e ritorno incrociava nelle stazioni di ARCO, NAGO e LOPPIO.

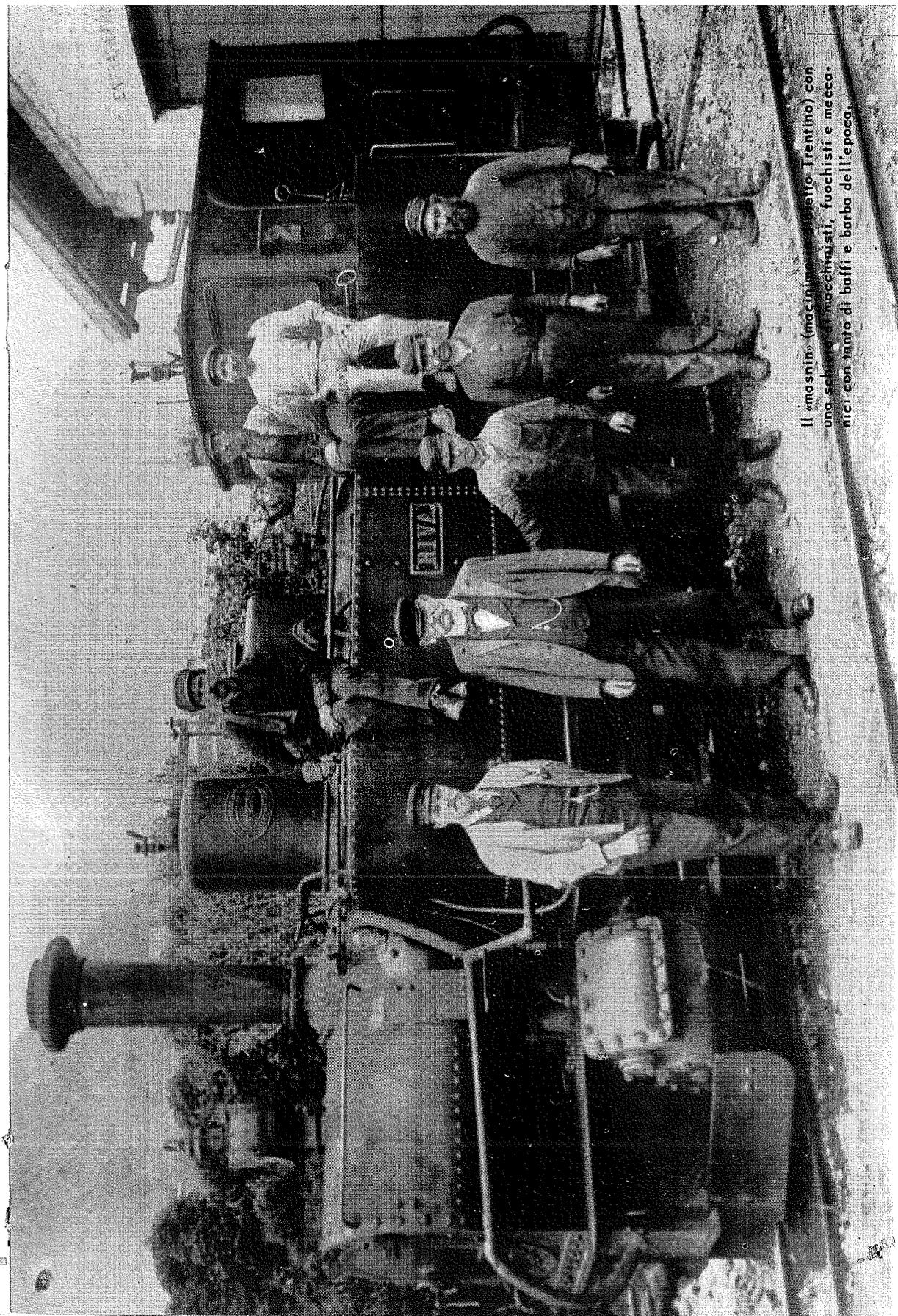
Il rifornimento d'acqua veniva effettuato ogni corsa a NAGO, LOPPIO e ROVERETO.

Pochi binari di smistamento in tutte le stazioni escluse quelle di S. TOMASO, OLTRESARCA e MORI BORGATA.

Il tempo impiegato per l'intero percorso era di 1 ora e 16 minuti salvo ritardi!

Come si vede questo trenino sapeva affrontare delle salite che oggi non si penserebbe lontanamente di far superare da locomotive a semplice aderenza, grazie al peso della locomotiva e al piccolo numero di vagoni che trainava.

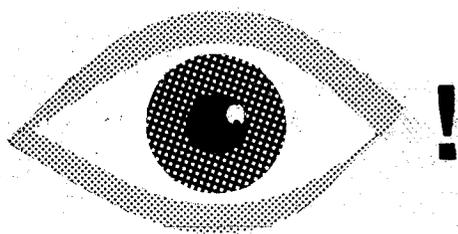
Per inciso precisiamo che la fotografia del treno apparsa sul n. 15, fu abilmente truccata poichè sarebbe stato impossibile far trainare dalla locomotiva la teoria di vagoni in essa raffigurati. Piccole ambizioni pienamente scusabili!



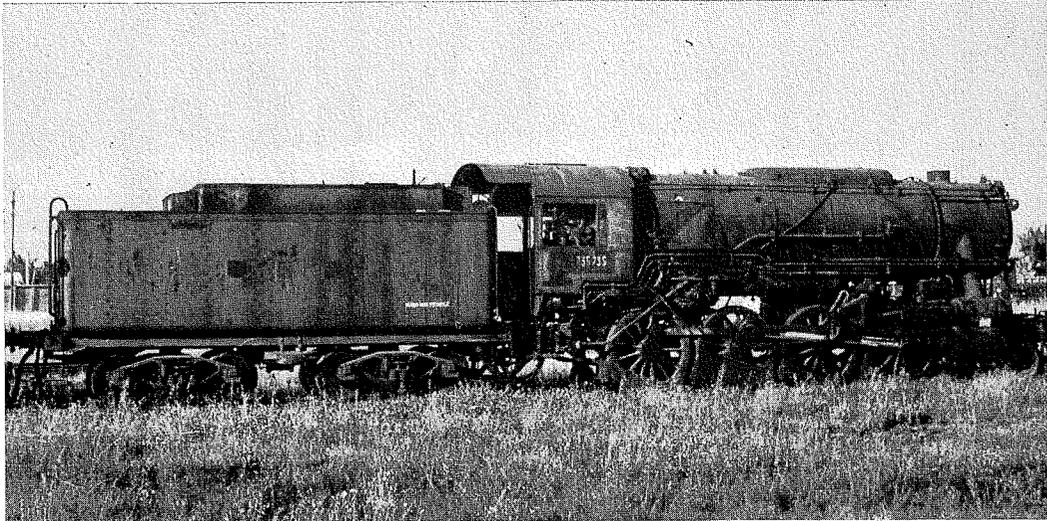
Il «masnìn» (macchinista) (detto Trentino) con una schiera di macchinisti, fuochisti e meccanici con tanto di baffi e barba dell'epoca.

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.



La fotografia qui sopra riprodotta rappresenta una locomotiva di tipo americano «Consolidation» ora abbandonata ai limiti di un parco ferroviario di una stazione italiana. E' il Signor Silvano Bevini di Modena che ce l'ha inviata con le interessanti note che qui riportiamo.

«Questa locomotiva di rodiggio 2-8-0 fu costruita dalla American Locomotive Co. nel 1943 e faceva parte del materiale rotabile importato durante la guerra dalle truppe Americane per sostituire i mezzi che la guerra aveva distrutto.

Il numero di immatricolazione delle F. S. (736-235) è verniciato sul numero cancellato della prima immatricolazione della locomotiva presso il M.R.S. (Military Rail Service).

Il tender realizzato per contenere combustibile liquido è montato su carrelli di tipo Bettendorf.

Potranno essere interessanti per i lettori queste note stralciate da una rivista del 1945.

.....Per far fronte alla scarsità di riforni-

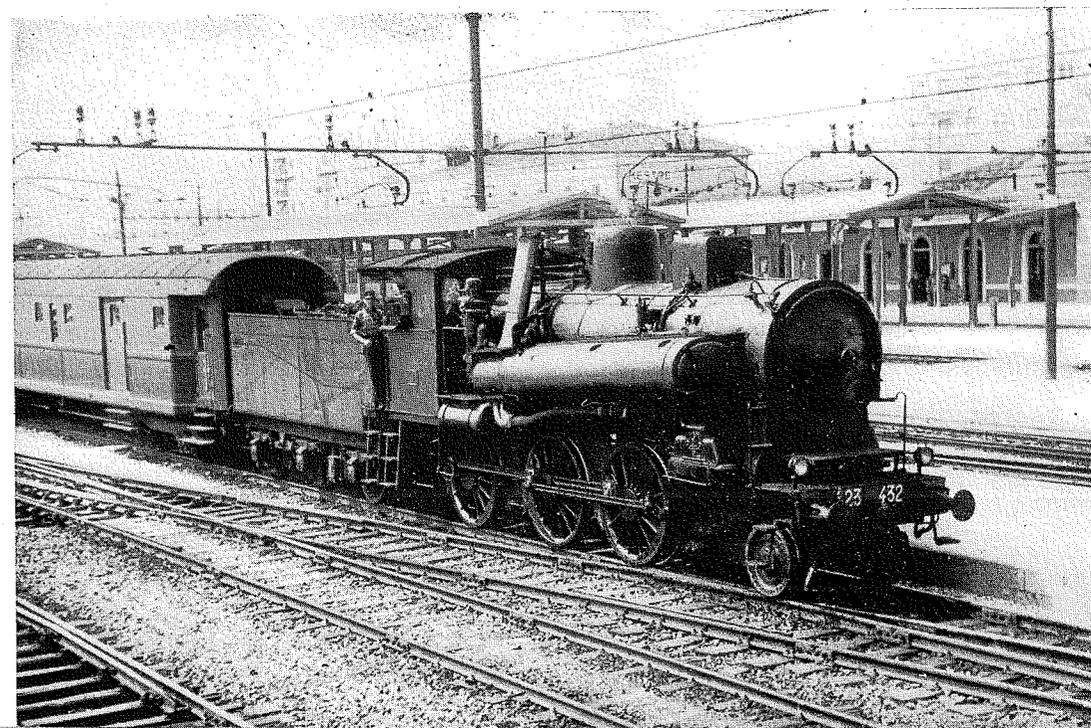
menti che gli Alleati prevedevano di trovare sul campo di battaglia italiano, l'America e la Gran Bretagna hanno importato in Italia 339 locomotive e 674 vagoni merci. L'esercito degli Stati Uniti ha fornito 175 locomotive a vapore, 116 locomotive diesel e 526 vagoni merci.

D'altra parte i britannici hanno inviato in Italia 148 vagoni merci e 21 locomotive a vapore di fabbricazione americana ricevute dagli Stati Uniti in base alla legge di Prestito ed Affitto. Tutto questo materiale militare, per quanto importante possa sembrare, se si tiene conto delle migliaia di miglia di mare che ha dovuto percorrere, è soltanto una piccola parte di quello che occorrerebbe perchè le ferrovie italiane potessero funzionare normalmente.....

Da questo si può dedurre lo sforzo fatto dalle F.S. per ripristinare il servizio allo stato attuale avendo ora quasi completamente scartato il materiale di trazione fornito dagli Alleati perchè in massima parte inadeguato alle esigenze pratiche ed economiche del nostro Paese.



Locomotiva delle F.S. tipo 623 con distribuzione Caprotti e preriscaldatore Franco Crosti proveniente da modifica del tipo 625. Fotografia eseguita dal Signor Renzo Forcellini nella stazione di Mestre.



Avete vecchi vagoncini passeggeri mezzi scassati?

Ecco un modo di utilizzarli sul vostro plastico: verniciateli in bianco opaco o grigio molto chiaro, tetto nero catrame, colonnine di sostegno e gradini in mattoni: aiuole con fiorellini gialli e blu ed erbosi, tra un vagone e l'altro. Come in queste reali abitazioni fotografate a Peterborough (Inghilterra) dal Signor Vittorio Bertinat di Torino, non mancate di mettere le tendine all'interno dei finestrini!

Sono un appassionato fermodellista e vostro assiduo lettore.

Ho letto ultimamente sul n. 13 della vostra rivista il sistema da voi prospettato per sezionare i binari della stazione alta del plastico, nella rubrica «Considerazioni sul plastico costruito», a pag. 11.

Nel terzo caso, Via Libera al binario morto, si avverte che lo scambio 3 non deve essere modificato come gli altri, ma soltanto a metà, per evitare il corto circuito che si produrrebbe sulla linea deviata nel punto di contatto del cuore dello scambio 3 con la rotaia di polarità opposta. Ciò porta che non si può ottenere una completa indipendenza tra il binario morto e quello deviato, fatto che peraltro non è assolutamente indispensabile, come è stato da voi rimarcato.

Comunque, a mio avviso, è possibile ottenere una completa indipendenza modificando lo scambio 3 come gli altri e sezionando la linea

deviata (sulla rotaia che nel disegno è rossa) all'altezza dello scambio 2.

In questo modo nel caso di Via Libera al binario morto, il cuore dello scambio 3 riceverà una corrente della stessa polarità di quella che riceve l'altra rotaia della linea deviata, e quindi una locomotiva che si trovasse su quest'ultima non potrà muoversi mentre si avrà Via Libera sul binario morto.

Franchina V. - Biella

La considerazione fatta è giusta e per maggior comodità dei lettori riportiamo lo schema pubblicato a pag. 11 del n. 13 di cui si parla (fig. 1) e la relativa modifica (fig. 2) consigliata dal Signor Franchina.

Quando venne pubblicato l'articolo, non fu prospettata questa soluzione poiché a quel tempo non erano state messe in vendita le rotaie con congiunzione isolante per sezionatura.

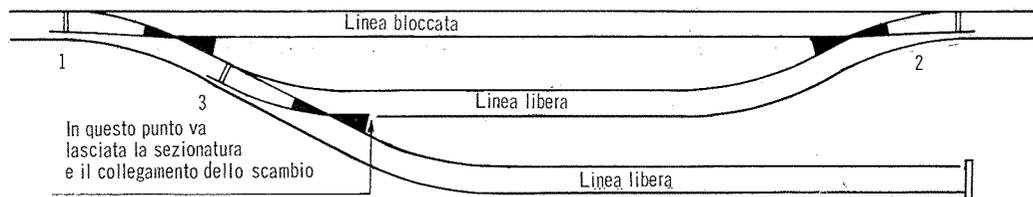


Fig. 1 Lo schema del terzo caso illustrato a pag. 11 del n. 13

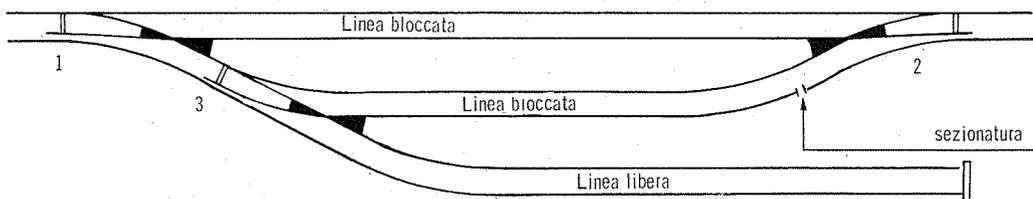


Fig. 2 Lo stesso schema modificato. Si noti come la sezionatura che prima era nello scambio è stata portata all'altra estremità della rotaia del binario di raddoppio.

L'uso dei raddrizzatori di corrente per applicazioni fermodellistiche

Nei primi numeri di questa rivista abbiamo spiegato la differenza che passa fra corrente alternata e corrente continua ed abbiamo detto che, grazie alla scoperta dei raddrizzatori a cellula, è stato possibile in modo assai semplice ed economico, trasformare la corrente alternata in corrente continua per alimentare il motore del nostro treno elettrico.

Vogliamo ora illustrare come funzionano queste cellule raddrizzatrici.

Esse si compongono essenzialmente di dischetti di selenio oppure di agglomerati di ossidi di rame che sono intercalati a piastrine metalliche a stretto contatto fra loro. Il selenio o gli ossidi di rame anzidetti hanno la proprietà, se percorsi da una corrente alternata, di lasciare passare la corrente in un solo senso impedendo l'afflusso della corrente in senso inverso.

Una corrente alternata inverte il suo senso periodicamente tante volte quanta è la frequenza della corrente alternata stessa. Una corrente alternata di 50 periodi come è quella della nostra rete di illuminazione, inverte quindi la sua polarità 50 volte in un minuto secondo.

Se noi raffiguriamo con un diagramma l'andamento di una corrente alternata prendendo per ascisse i tempi e per ordinate le tensioni positive o negative, ne risulterà una sinusoide come si vede in fig. 1.

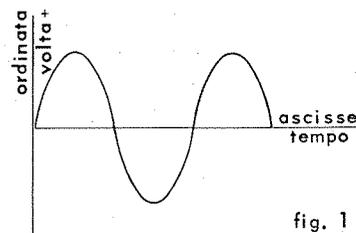


fig. 1

Essa ci mostra che la corrente partendo da un valore zero arriverà ad una tensione massi-

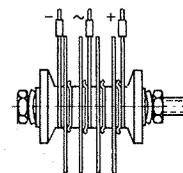


fig. 2

ma positiva per poi ritornare a zero e raggiungere una tensione massima negativa di uguale valore opposto, 50 volte in un minuto secondo.

Se ora noi facciamo passare questa corrente attraverso una cellula raddrizzatrice semplice (fig. 2), otterremo il passaggio della corrente solo nel momento, poniamo, in cui essa è positiva ed il diagramma risulterà come in fig. 3: si otterrà cioè una corrente rettificata pulsante.

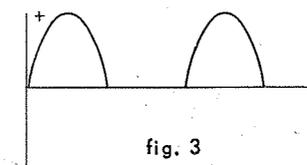


fig. 3

Se ora noi prendiamo due cellule come indicato in fig. 5, otterremo ancora una corrente rettificata pulsante ma la rettifica comprenderà entrambe le semionde per cui la corrente potrà considerarsi continua. (fig. 4).

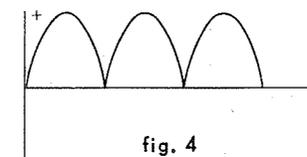


fig. 4

Il raddrizzatore SFN 872 che è illustrato a pag. 2 del nostro listino delle parti staccate per modellisti comprende due cellule raddrizzatrici e schematicamente è rappresentato dalla fig. 5.

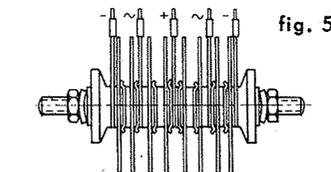
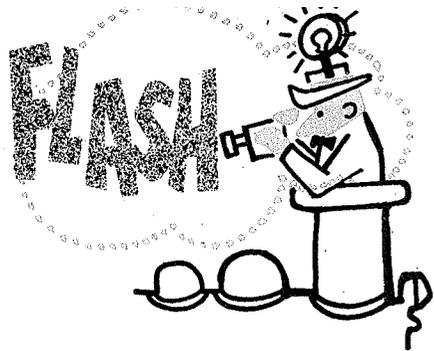


fig. 5

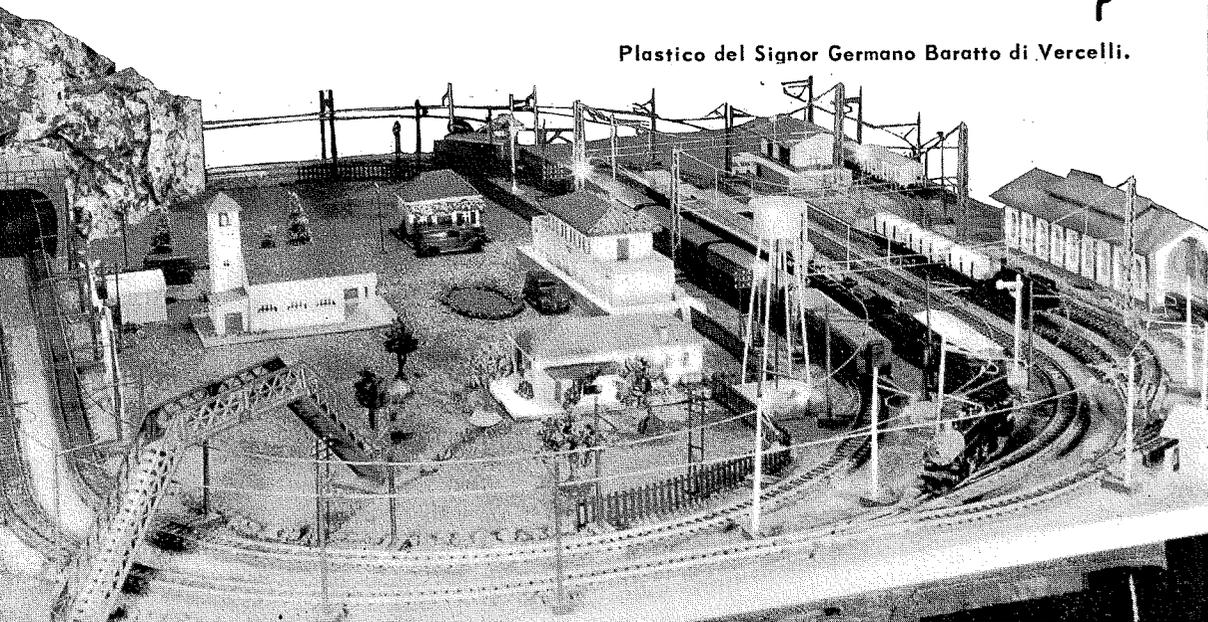
Nel caso del nostro treno, il trasformatore che lo fa funzionare, contiene un trasformatore per ridurre la corrente della rete di illuminazione in corrente a basso voltaggio ed un raddrizzatore per trasformare la corrente da alternata in continua.

Vedremo nel prossimo numero alcune interessanti applicazioni mediante l'uso dei raddrizzatori.

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. stampati su carta bianca e lucida. Tutte le fotografie rimangono di proprietà di questa rivista e non verranno restituite.



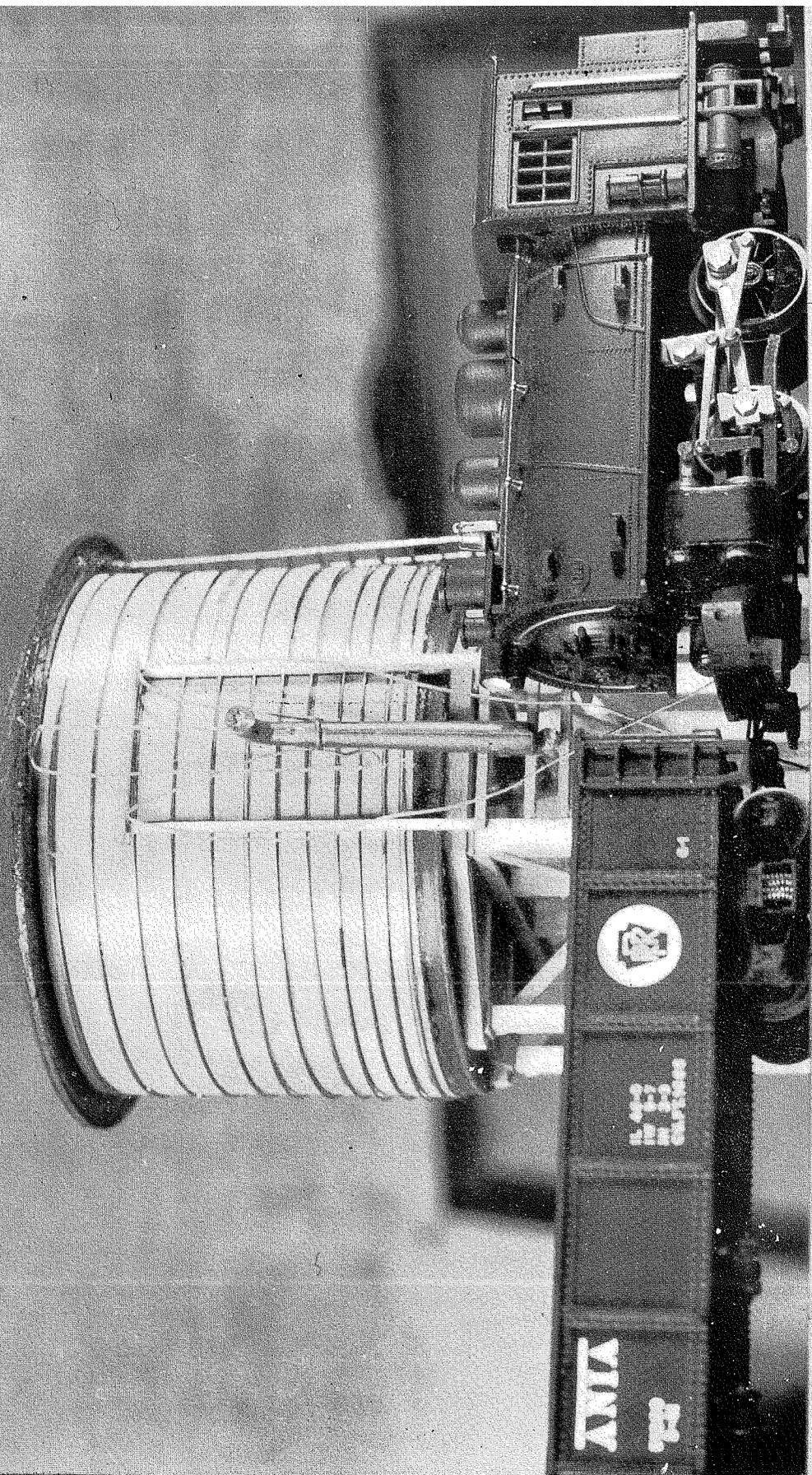
Plastico del Signor Germano Baratto di Vercelli.

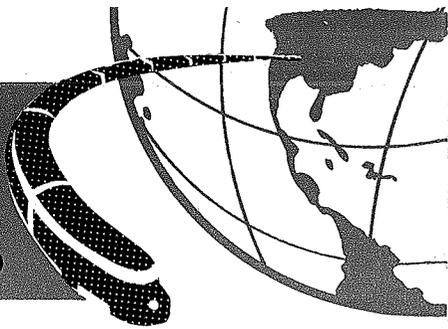


La stazione del plastico del Signor Renato Paris di Roma, vuole raffigurare il nodo ferroviario di Orte.

Una ben riuscita prospettiva ha permesso di ottenere un effetto realistico anche usando solo una locomotiva, un vagone ed un modello di serbatoio d'acqua.

Fotografia inviata dal Signor Giorgio Lambri - Cremona.





IL PREMIO CATTANEO

La mattina del 13 Gennaio ha avuto luogo, a Genova, negli eleganti locali del CRAL dei Cantieri del Tirreno, gentilmente messi a disposizione del Gruppo Fermodellistico Genovese, la premiazione dei vincitori del II Premio Cattaneo.

Questa istituzione fu voluta dalla Signora Fragalà-Cattaneo, Mamma del valente fermodellista Gianni Cattaneo, affinché sempre la memoria del Figlio defunto in chi lo conobbe e in chi solo lo senti nominare, sia viva e nel tempo si perpetui.

Pochi i concorrenti al Premio, (forse perché questa istituzione è ancora troppo poco nota), ma molto bravi.

La partecipazione al Concorso impegnava l'autocostruzione integrale del modello in scala H0 del primo locomotore italiano gr. E 420 F.S.

Un ben meritato primo premio è stato assegnato al Signor Canova di Genova. Ci è dispiaciuto di non poter vedere il comportamento in marcia di tutti i modelli premiati, cosa questa

che ha fatto torcere la bocca a qualche concorrente.

Un bel secondo premio è stato vinto dal Signor Giuseppe Orsoni di Genova, già vincitore del primo premio dello scorso anno. Mediante un geniale congegno il suo modello era invece in continuo movimento. Bravo Orsoni!

Altri premi sono stati inoltre consegnati ai Signori Maiello e Strino di La Spezia e al Signor Magi di Genova.

Abbiamo ascoltato molto volentieri e in certi momenti veramente commossi, le affettuose, bene augurali parole del Dr. Briano, Presidente della Federazione Italiana di Modellismo Ferroviario, e del Signor Edmondo Tiozzo, Presidente del Gruppo Fermodellistico Genovese, i quali, e ne hanno ben ragione, sperano di vedere per un'altra anno almeno raddoppiato il numero dei concorrenti, onde dare a questo Premio una sempre più alta risonanza e assicurargli una proficua continuità.

ACU.

PERCHE' I TRENI ELETTRICI 10 ANNI FA COSTAVANO DI PIU'

Ci è dispiaciuto che il n. 49 di «Oggi» sia uscito quando il nostro precedente numero era già impaginato e pronto per la distribuzione, e ciò perché avremmo voluto essere più tempestivi nel rispondere al Signor Giuseppe Sassi il quale, illustrando ai lettori del citato ebdomadiario le novità esistenti nel campo del giocattolo, cade in una inesattezza sulla quale vogliamo richiamare l'attenzione dei nostri lettori.

Il prefato articolista rileva come una novità il fatto che i trenini elettrici sono oggi fortemente scesi di prezzo in quanto, ed ecco l'inesattezza che abbiamo il dovere di far notare e correggere, «sono oggi costruiti con la carrozzeria in materia plastica».

No, Signor Sassi, se oggi anche il meno abiente può regalare un trenino elettrico al proprio figliolo, la ragione è da ricercarsi in altri elementi, così come altre ragioni stanno alla base del fatto che alcuni fabbricanti hanno scelto la plastica in luogo del metallo per le carrozzerie dei loro trenini.

Quindi, mentre invitiamo i vari giornalisti che affrontano un determinato argomento, a meglio documentarsi in precedenza, e con la maggior cura possibile, prima di dare alle stampe i loro scritti, specie quelli destinati ai periodici di grande tiratura, ci rivolgiamo ai nostri amici perché ci aiutino a rilevare queste aberrazioni

della verità che spesso, su questo o quel giornale, appaiono, ora sotto la veste di grossolani errori, ora sotto una forma di ironia che, qualche volta, come è accaduto di recente ad un grande quotidiano di Firenze, giunge fino al dileggio.

Ammettiamo e riconosciamo che è simpatica usanza scherzare con le passioni umane ed accettiamo, noi stessi divertiti, le barzellette che fioriscono intorno ai papà che, nottetempo, si impossessano del trenino che è stato regalato ai loro figlioli: noi stessi, pur comprendendolo, sorridiamo alle raccomandazioni che il noto cantante della Radio, Gianni Ravera, rivolge dagli stessi microfoni della RAI al suo bambino, esortandolo a non guastargli il trenino quando i suoi impegni lo tengono lontano da casa: ma tra questo e l'affibiare ad un padre che rinuncia ad un posto allo stadio per comprare un vagoncino o un semaforo per il trenino elettrico che considera più suo che di suo figlio, l'appellativo di «individuo dalla mentalità di tredicenne tardivo», entra di mezzo la mancanza di educazione di chi ha scritto e un'eccessivo senso polemico in chi l'ha ospitato.

E ritorniamo ora al Signor Sassi. Sappia anzitutto che, qualche anno fa una Casa italiana che ha osato lanciare sul mercato il primo treno elettrico in plastica, è stata avversata e combattuta disperatamente: l'ideatore di questa in-

novazione, allora assolutamente rivoluzionaria, non lo fece per ragioni di prezzo, ma perché intuiva che con gli stampaggi in plastica si potevano ottenere maggiori dettagli e colori molto più aderenti alla realtà. Si ha infatti, con lo stampaggio in plastica, una più perfetta riproduzione ed una maggior finezza di dettaglio nei minimi particolari, anche in quelli che, riprodotti in scala, si presentano su misure dell'ordine dei decimi di millimetro, anche là dove sono richiesti minutissimi angoli vivi o micrometrici rilievi. Il colore inoltre è un altro elemento di riproduzione realistica. Basta con quelle litografie che dopo un breve periodo d'uso presentano scrostature, ossidazioni, sbiadimenti. Oggi il colore, con l'opacità data dal fondo in plastica e con la pratica impossibilità di scrostarsi là ove è incorporato con la plastica stessa, dà un senso di realismo sempre più perfetto.

Ecco perché si è scelta la plastica in luogo della fusione in metallo.

Anche le marche che una volta lavoravano i loro pezzi sempre e solo in metallo, oggi, per quei pezzi per i quali è richiesta una grande finezza di dettaglio, utilizzano fusioni di plastica, e non certo per una questione di prezzo. Tanto più che in certi casi, certe plastiche vengono a costare più del metallo.

Nell'intento di raggiungere strati sociali ai quali finora questo passatempo era stato inibito, abbiamo azzardato, a nostro rischio e pericolo, qualche anno fa, la produzione in grande serie dei treni elettrici giocattolo, per cui, potendo ripartire alcuni ammortamenti sull'audace previsione di un enorme numero di pezzi, e ripartendo altri ammortamenti, con una previsione ancora più audace, su un numero di esercizi mai tentato prima di allora da nessuna industria in questo settore e studiando altresì la maniera di ridurre al minimo i costi mediante ampie e ben ripartite catene di montaggio, abbiamo potuto giungere al pubblico ad un prezzo e con una finitura degli articoli tale, che essi non potevano non imporsi e non potevano non far sentire il loro peso sul mercato italiano e in un secondo tempo su quello estero.

La nostra audacia, validamente aiutata dalla intelligente e tenace opera del chiarissimo Dr. Briano, che attraverso le sudate e costose pagine della consorella «Italmodei», ha saputo destare e soprattutto riunire intorno a sé gruppi di appassionati che si sono presto trasformati in foci propagandisti di quell'hobby che avevamo osato sperare esistesse allo stato laten-

te ed avevamo avuto l'ardire di prevedere nella sua possibile divulgazione in sfere sempre più ampie di pubblico, ha avuto ragione su coloro che ci consigliavano la prudenza e ci tacciavano di illusi e visionari.

Alcune costruttrici connazionali hanno dovuto soccombere e di questo ci rammarichiamo: alcune Case estere hanno dovuto adeguarsi alle nuove condizioni del mercato italiano e hanno dovuto ridurre i loro listini.

La sempre maggior richiesta della nostra produzione ci consentiva impostazioni sempre più audaci ed una sempre più scrupolosa ed ampia ripartizione dei costi fissi, fino al punto che oggi il treno elettrico può finalmente essere alla portata di tutte le possibilità.

In questa campagna di diminuzione di costi, non dobbiamo dimenticare l'efficace apporto dell'industria elettrotecnica che metteva a nostra disposizione varie apparecchiature di minimo ingombro e di basso prezzo.

Tanto per fare un esempio, solo pochi anni fa, prima che si scoprissero le capacità raddrizzatrici del selenio, era utopia pensare di trovare in commercio un raddrizzatore a un costo modesto. E proprio questo fatto ci ha dato la possibilità di sfruttare i vantaggi della corrente continua, di utilizzare motori più economici e di eliminare i costosi relais e il non meno costoso loro inserimento nei corpi delle locomotive.

Quindi audacia, tecnica, forte assorbimento, apporto dell'industria collaterale, metodi di lavorazione, severi studi di progettazione, ecco le vere ragioni del basso prezzo dei treni elettrici di oggi, e non c'entra per nulla in tutto questo il fatto che le carrozzerie siano di plastica piuttosto che di metallo.

Si aggiorni adeguatamente, Egregio Signor Sassi, se Lei vuol addentrarsi in un campo che non conosce. Era forse meglio che si mantenesse sulle generali dicendo che la novità nel campo dei treni elettrici-giocattolo, è caratterizzato dal basso prezzo, sorvolando su quelle che potevano esserne le ragioni.

Comunque non gliene vogliamo: ci aiuti a divulgare sempre più questo onesto e simpatico hobby e questo istruttivo, divertente ed elegante giocattolo e vedrà che noi saremo i primi non appena sarà possibile, e di ciò saremo anche tanto orgogliosi, a mettere a sua disposizione i nostri treni al prezzo di un pacchetto di sigarette!...

ACU.

GULLIVER

via S. Maria in Via 37/c ROMA

TRENI ELETTRICI

MODELLISMO E GIOCATTOLI

Rivarossi

Corso Garibaldi 57
ANCONA
TEL. 24930

e. tortorelli

MODELLISMO AEREO
E NAVALE

MECCANO e pezzi sciolti

assortimento
completo
delle case :

RIVAROSSO
•
MÄRKLIN
•

VENDITE
ANCHE PER CORRISPONDENZA

ditta **MONTANARI** fondata nel 1840

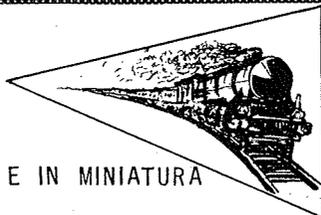
TUTTO PER IL MODELLISMO

Via Guerrazzi 28 - BOLOGNA

- FERROVIARIO • Specializzazione tecnica sui treni elettrici
- AEREO • Riparazioni - Consulenza - Costruzione plastici
- NAVALE • Complessi per trasformare il Märklin in corrente continua a 2 rotaie

*...una ditta antica al servizio
dei ragazzi moderni...*

ITALMODEL



Rivista mensile di

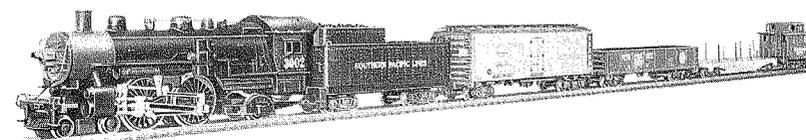
FERROVIE REALI E IN MINIATURA

Un numero L. 300.-
Abbonamento 6 mesi » 1.600.-
» 12 » » 3.200.-

Richieste alla Direzione

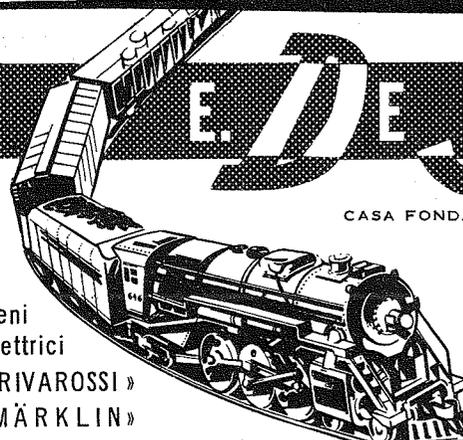
VIA CAFFARO 19 - GENOVA

TRENI ELETTRICI RIVAROSSO
MECCANO - GIOCATTOLI NAZIONALI ED ESTERI



PAPALINI

VIA MERULANA 1 - 2
P.za S.M. MAGGIORE 9 - 10
ROMA Tel. 462-914



E. DE SANCTIS modellismo

DITTA GRAND'UFF. ADOLFO DE SANCTIS DI ENRICO DE SANCTIS
CASA FONDATA NEL 1890 - ROMA - Via Vittorio Veneto, 94 - Tel. 45.718

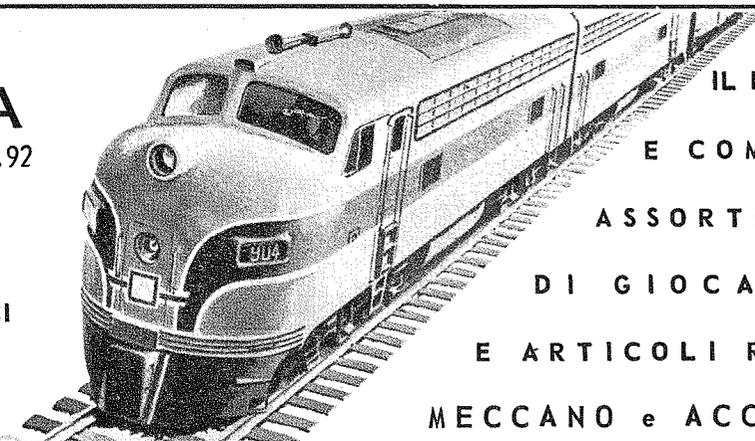
impianti completi materiale accessorio di
tutte le marche

i migliori giocattoli
NAZIONALI ED ESTERI

treni
elettrici
« RIVAROSSO »
« MÄRKLIN »

DITTA
DIANA
P.za Duomo - tel. 59.92
COMO

TRENI ELETTRICI
RIVAROSSO

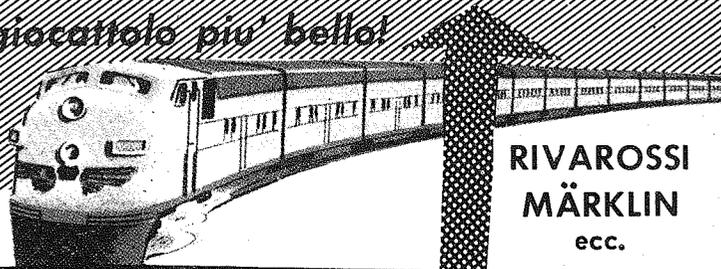


IL PIU' VASTO
E COMPLETO
ASSORTIMENTO
DI GIOCATTOLI
E ARTICOLI REGALO
MECCANO e ACCESSORI

ditto
**EGIDIO
ANCONA**

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

TRENI ELETTRICI
IN MINIATURA
il giocattolo piu' bello!



RIVAROSSO
MÄRKLIN
ecc.

rea radio

di **GRAZIOSI ALIMENA**
via D. Chiesa 1a - ANCONA
tel. 28879

vasto assortimento

treni **Rivarossi**

WIKING - FALLER - VOLLMER

parti di ricambio

ACCURATE RIPARAZIONI

CONSULENZA TECNICA
COSTRUZIONE PLASTICI

gozmati

VIA CESARE CORRENTI, 21
MILANO

Treni Elettrici Rivarossi - Märklin
Pezzi di ricambio

Meccano originale inglese e scatole
di costruzioni Märklin
Pezzi staccati

Cassette - Piante ed
accessori per plastici

Scatole di montaggio, accessori
e materiale per l'aeromodellismo

Modellini «Dinky Toys» e «Wiking»

ogni numero 1 s.6 d

European Railways



la migliore
rivista inglese sulle ferrovie Europee

NOTIZIE DI ATTUALITA'
ARGOMENTI INTERESSANTI
CHIARE ILLUSTRAZIONI IN OGNI FASCICOLO

PUBBLICAZIONE BIMESTRALE (6 numeri all'anno)
UNA COPIA DI SAGGIO UNA VOLTA TANTO: L. 200
ABBONAMENTO ANNUO: L. 1000

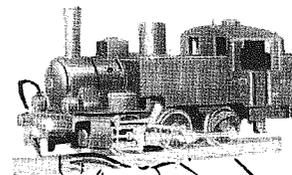
rivolgersi
a Dott. I. BRIANO & FIGLIO
Via Caffaro 19/2 - GENOVA

i gioielli dei giocattoli scientifici

M. REVIGLIO

Via Melchiorre Gioia 2
(corso Vittorio Emanuele 66)
TORINO

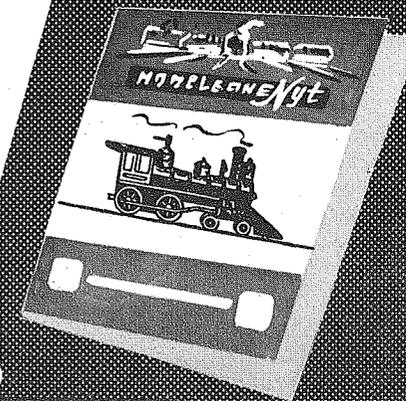
FERROVIE ELETTRICHE DELLE MIGLIORI MARCHE
accessori - ambientazioni per plastici



L'INTERESSANTE RIVISTA

Modelbane nyt

DI MODELLISMO FERROVIARIO
DANESE
Kongevejm 128 Virum (Danimarca)



ANCHE CON POCHE NOZIONI DI FRANCESE
LEGERETE CON PIACERE:

LOCO REVUE

la grande rivista francese di
modellismo ferroviario che
viene pubblicata il 15 di
ogni mese

Sedici anni di esistenza
Tratta tutti gli argomenti
ferroviari, plastici e descri-
zione di tracciati. Costru-
zioni di modelli ridotti, Seg-
nali, Elettricità ecc.

Numerose illustrazioni.

Ogni numero L. 250
Abbonamento annuo L. 2.600

Loco- revue

Agente Generale per l'Italia: I. BRIANO, Via Caffaro 19/2 - Genova

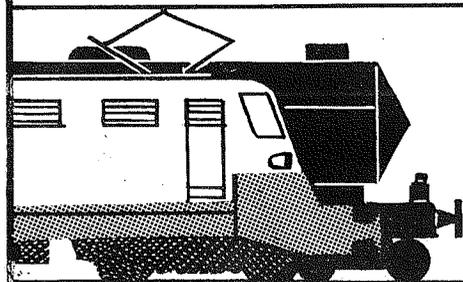
GIORNI

Via Marcantonio Colonna, 34 - Tel. 30.929
Succ. Corso Vittorio Emanuele, 291 - Tel. 559.497
ROMA

Vasto assortimento giocattoli
Nazionali ed Esteri

AEROMODELLISMO - MECCANO
TRENI ELETTRICI ED ACCESSORI PER TRENI

RIVAROSSI - MÄRKLIN



Publicazione trimestrale

la rivista del GIOCATTOLO

Direzione
VIA CERVA, 23 - MILANO

aeromodellismo
FIorentino

«VICTOR»

titolare della ditta G. Prosperi - Chiodo & Figlio
«AEROMODELLISMO FIORENTINO» - Borgo Pinti 99 rosso
FIRENZE

vi invita a leggere «Il giornale dell'Aeromodellista» in vendita a L. 50 il 15
ed il 30 di ogni mese in tutte le edicole, inoltre vi offre nel suo negozio il
più vasto e completo assortimento di quanto possa occorrervi per costru-
zioni modellistiche di qualsiasi genere (aero - navi - auto - treni) di pro-
duzione nazionale, inglese e tedesca
treni elettrici RIVAROSSI (Faller, Vollmer, ecc.)

CHIEDETE IL SUO CONSIGLIO
ASSISTENZA TECNICA - RIPARAZIONI GARANTITE - PRIMA DEI VOSTRI ACQUISTI

la GIOIA

di Nunzi Eugenio ROMA

Corso Trieste, 104
tel. 848-873

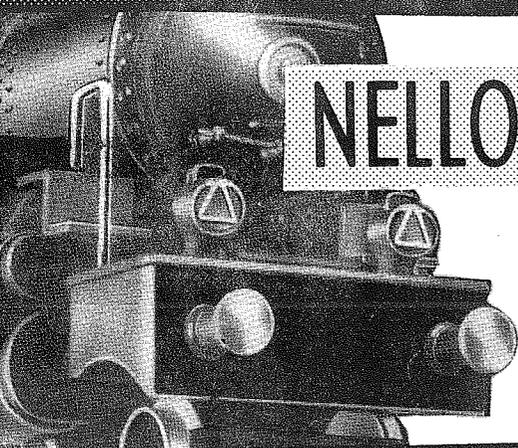
TRENI ELETTRICI 'RIVAROSSI' - PARTI DI RICAMBIO - ASSISTENZA SERVIZIO
CASE: FALLER - VOLLMER - PALIFICAZIONE ITALIANA A CATENARIA
PLASTICI FERROVIARI - TUTTO PER MODELLISTI - GIOCATTOLI NOVITA'

alla gioia dei bimbi

VIA PO 46 - TORINO
tel. 882850

COMPLETO
ASSORTIMENTO DI GIOCATTOLI E
MODELLISMO DELLE MIGLIORI CASE ITALIANE ED ESTERE
COSTRUZIONI DI PLASTICI CON TUTTO IL RELATIVO
ACCESSORIO

RIVAROSS
MÄRKLIN
VOLLMER-WIKING
FALLER-REVELL



NELLO MARANI

cartoleria
Corso Repubblica n° 15
VENTIMIGLIA - tel. 21216

laboratorio attrezzatissimo
con personale
specializzato
per le riparazioni
del materiale *Rivarossi*

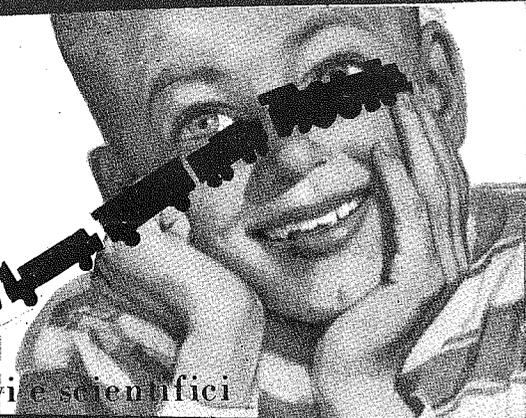
i magazzini ARBITER
Vi offrono:
UN COMPLETO ASSORTI-
MENTO di articoli
NAZIONALI ed ESTERI
per:

arbiter

ABBIGLIAMENTO
FIRENZE - Via Brunelleschi
Tel. 21.318

MODELLISMO
FERROVIARIO.
NAVALE. AEREO.

e i migliori giochi istruttivi e scientifici



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

DISCOEMPORIUM
Albizi, 16 - FIRENZE
TRENI DI OGNI TIPO
FACILITAZIONI - CAMBI - OCCASIONI

EGIDIO ANCONA
Piazza Trento Trieste 32
FERRARA
LA PIU VASTA SCELTA DI TRENI
ELETTRICI E LORO ACCESSORI

EMPORIO ARTIGIANO
di Maddii
Piazza Libertà 2 R - FIRENZE
TROVERETE TUTTO PER IL
FERMODELLISMO

AEROMODELLI
Piazza Salerno 8 - ROMA
TUTTO PER IL MODELLISMO

LA CASA DEL GIOCATTOLO
di G. Bolla
Via Manno 53 - CAGLIARI
MODELLISMO E
TRENI ELETTRICI

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

CORSINI ANTONIO
Via Rimassa 171 R - GENOVA
TUTTO E SOLO MATERIALE
RIVAROSSI
COMPRESI PEZZI DI RICAMBIO

ORVISI - BUCHBINDER
Via Ponchielli 3 - TRIESTE
I GIOCATTOLI PIÙ BELLI E
I TRENI ELETTRICI MIGLIORI

FEDELE COSTA
Via XX Settembre 99 R - GENOVA
TUTTI GLI ACCESSORI RIVAROSSI
VENDITE PER CORRISPONDENZA
IN TUTTA ITALIA

F.LLI DESSI
Corso Vittorio Emanuele 2
CAGLIARI
I PIÙ BEI GIOCATTOLI
TRENI ELETTRICI RIVAROSSI

MINETTO ERNESTO
Via Maddalena 99 R - GENOVA
TUTTO PER IL TRENO
ELETTRICO E IL MODELLISMO

LA COMBA ETTORE
Via Ricasoli 21 (Attias)
LIVORNO
TRENI ELETTRICI PER GRANDI E
PICCINI - RICCO ASSORTIMENTO

Fate di HO RIVAROSS
la guida per i vostri acquisti

Dite ai nostri inserzionisti che avete visto la loro pubblicita'
su HO RIVAROSS

1880

1955

Ditta Car.

TELEFONO 25.440

dal 1880
la Ditta
di fiducia

"CASABELLA - TESTI" Via Altinate 16 - tel. 25.440

"TESTI GIOCATTOLI" C.so Garibaldi 2

GIOCHI e GIOCATTOLI di tutti i tipi

FERROVIE "Rivarossi", e MÄRKLIN - cataloghi a richiesta

TESTI REPARTO GIOCATTOLI INGROSSO - VIA S. LUCIA, 17 - tel. 39048

ferruccio TESTI

PADOVA

