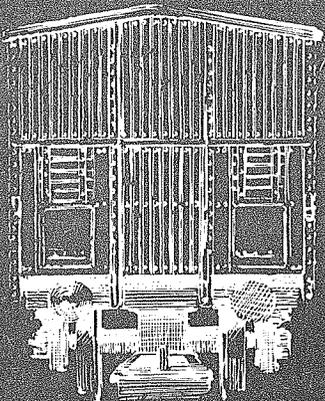


# CF 25

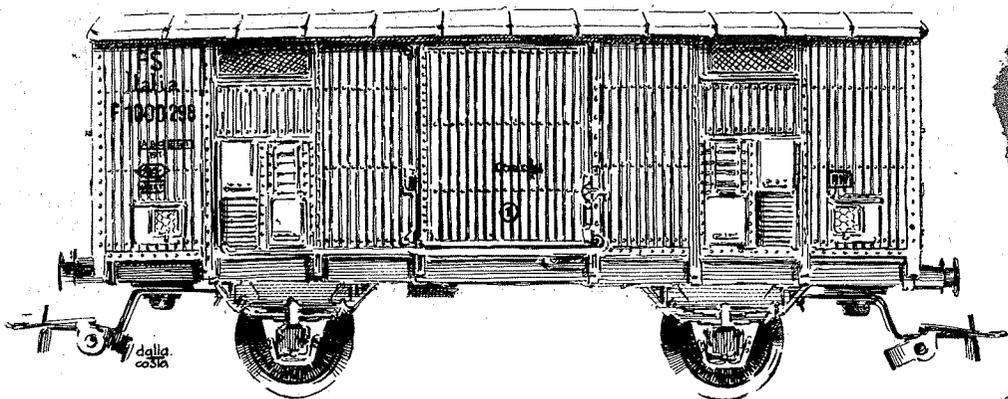


Prezzo al pubblico  
L. 850

*Rivarossi* HA REALIZZATO:

# CF 25

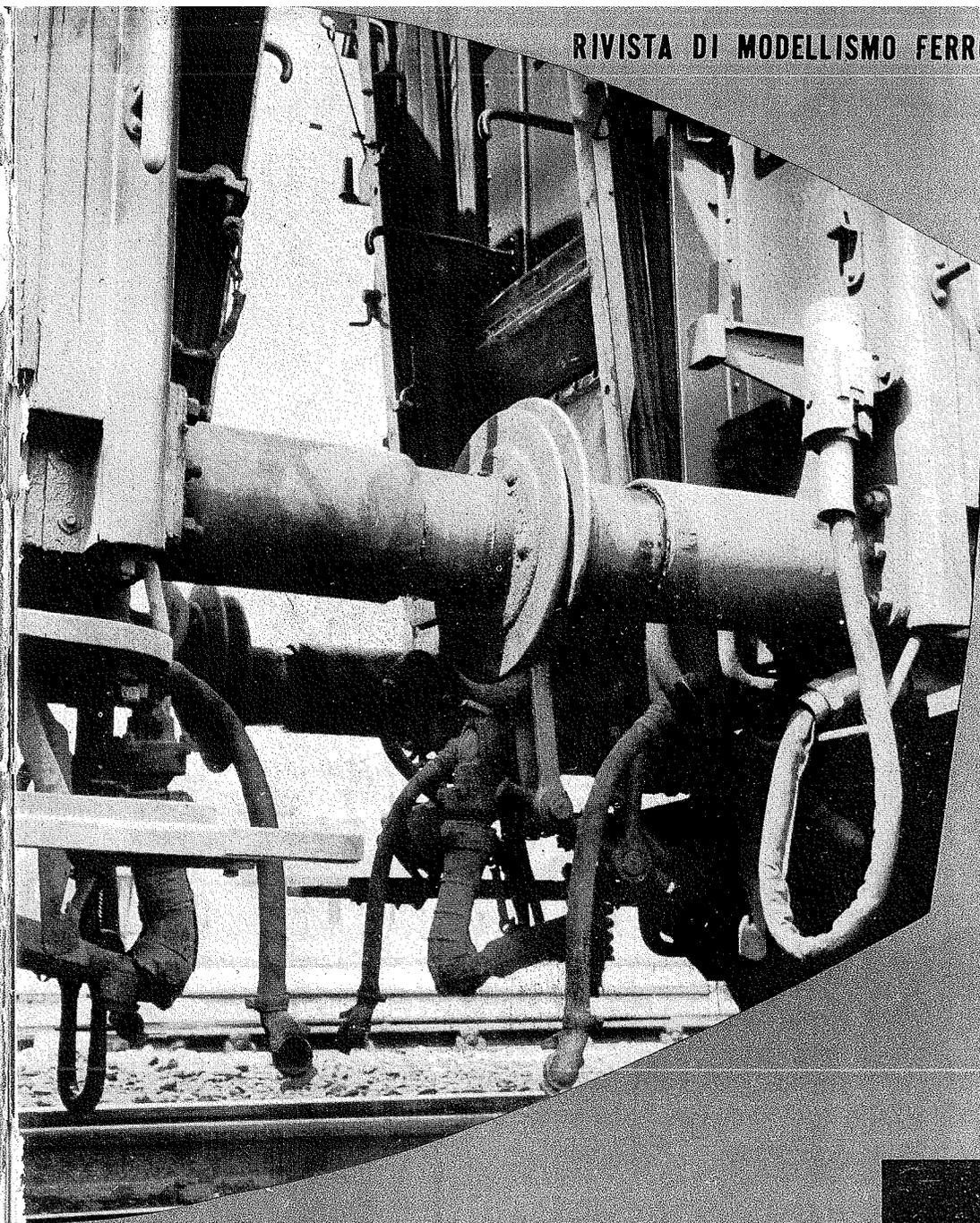
Perfetta riproduzione  
del prototipo in ogni minimo  
particolare.



# CF 25

Carro merce chiuso  
tipo «F. 25» delle F.S. - in colore  
rosso ferro con tetto grigio.

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV



ogni rivista HO contiene un tratto del fontale *Rivarossi* per plastico

L. 150

n° 19 anno IV° aprile 1957

# HO

*Rivarossi*



Mastro Cippetto

di

SCAGLIA & FIGLIO

GIOCHI E  
GIOCATTOLI

MODELISMO

MILANO  
CORSO MATTEOTTI, 14  
TELEF. 79.12.12

## AVIOMINIMA

COS. MO

COSTRUZIONI MODELLISTICHE

ROMA - VIA S. BASILIO 49 A

NOVITA' PER I MODELLISTI FERROVIARI

LISTELLI PROFILATI IN BOSSO

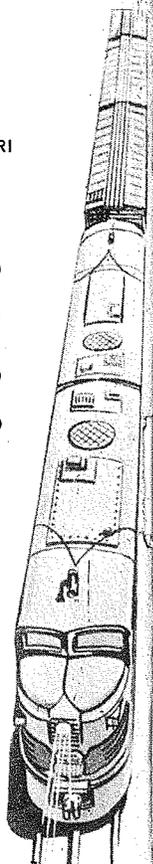
LUNGHEZZA CM. 50

NELLE SEZIONI E MISURE:

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

## AVIOMINIMA

LA PIU' ATTREZZATA ORGANIZAZIONE PER IL MODELLISMO PUO' SPEDIRVI QUALUNQUE COSA DESIDERIATE.



GIOCATTOLI  
CARROZZINE

ROMA

VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038

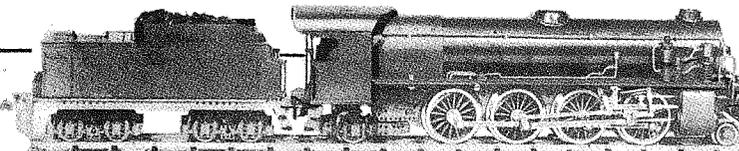


RIVAROSSA  
MÄRKLIN

"Casamia" di U. Battista

TORINO

spedizioni celeri  
per tutta Italia



TEL. 42933

RIVAROSSA  
MÄRKLIN  
LIONEL

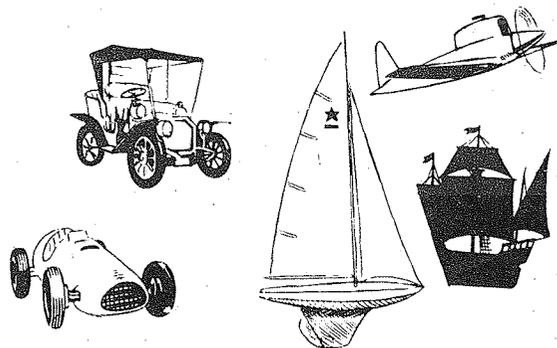
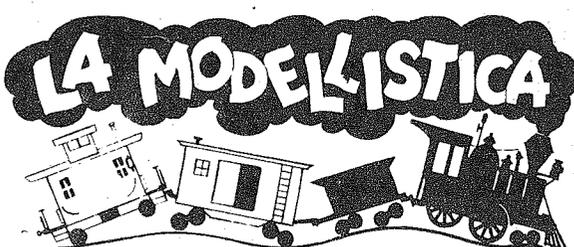
ONORATO ISACCO Corso Vittorio Emanuele 36 - TORINO

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"

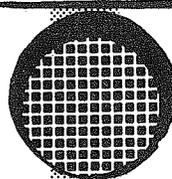


## LA MODELLISTICA

SPECIALIZZATA IN ARTICOLI ED ACCESSORI PER MODELLISMO

MILANO

PIAZZA XXV APRILE 1 - TEL. 666.195



Brondi PISA

Ditta BRUNERI  
X Giornate, 25  
BRESCIA - Tel. 43459

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  
RIVAROSSA  
MÄRKLIN  
ECC.

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



PARTI DI RICAMBIO  
SERVIZIO ASSISTENZA  
ACCESSORI  
FALLER  
PREISER  
VOLLMER

NAPOLI

# GULLIVER

via S. Maria in Via 37/c ROMA

## MODELLISMO E GIOCATTOLE



TRENI  
ELETTRICI  
*Rivarossi*

completo  
assortimento  
di treni elettrici

*Rivarossi*

PARTI DI RICAMBIO E PEZZI  
STACCATI PER MODEL-  
LISTI - SERVIZIO ASSI-  
STENZA TECNICA

VENDITE  
ANCHE  
PER  
CORRISPONDENZA

# Vigano

CASA FONDATA NEL 1880  
PIAZZA CORDUSIO  
MILANO

accessori per plastici  
FALLER - VOLLMER  
PREISER WIKING  
AEREI FROG

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 - Fer-  
modellismo - Scatole di montaggio -  
Accessori e materiale per la loro  
costruzione - Motori nazionali ed e-  
steri: 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

RIVAROSSO - MÄRKLIN  
tutto per

L' AEROMODELLISMO - AUTOMODELLISMO - NAVIMODELLISMO

Accessori per plastici

RIVAROSSO  
FALLER  
VOLLMER  
PREISER  
WIKING

COMPLETO ASSORTIMENTO  
DI TRENI ELETTRICI

"Rivarossi..  
MÄRKLIN

# GRANDI PALERMO

I GIOCATTOLE 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*

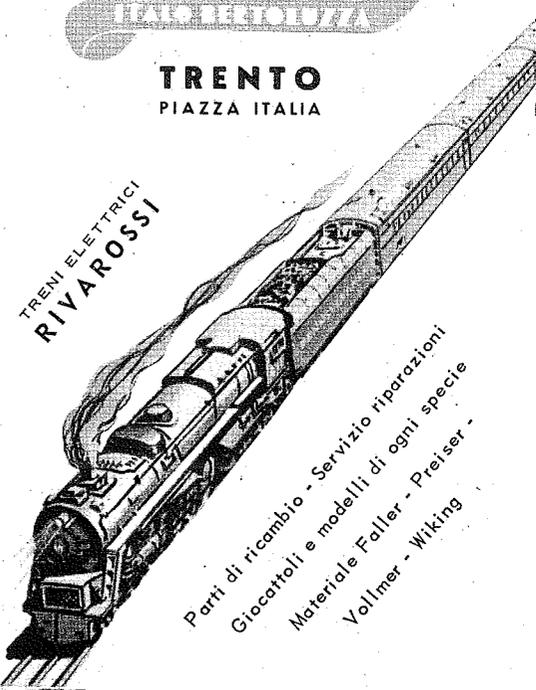
COSTRUZIONE PLASTICI

GIOCATTOLE DI  
TUTTI  
I TIPI

BOLOGNA  
VIA FARINI 2  
TEL. 35.217

# Italo

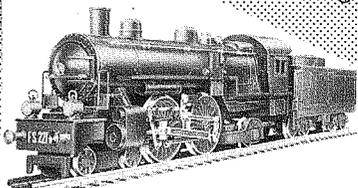
TRENTO  
PIAZZA ITALIA



TRENI ELETTRICI  
RIVAROSSO

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 - MARKLIN - HAMBLING - X 3

IL PIU' VASTO

ASSORTIMENTO IN

FERROVIE ELETTRICHE

RIVAROSSO

VIA XX SETTEMBRE

N. 45

TEL. 481.721



ROMA

TUTTO IL COMPLETO DI  
ACCESSORI PER TRENI  
ELETTRICI.

GIOCATTOLI SCIENTIFICI

MÄRKLIN

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

GIPICIANI

VASTO ASSORTIMENTO DI TRENI ELETTRICI RIVAROSSO

PERUGIA

VIA ALESSI, 12

parti di ricambio e pezzi staccati

per modellisti

MATERIALI AERONAVI MODELLISTICI NAZIONALI ED ESTERI  
esclusivista 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. Dalla Costa

n. 19 Aprile 1957 Anno IV° L. 150



EDITORIALE

Come d'uso, in occasione della Fiera di Milano, presentiamo tutte le novità prodotte, frutto di un intero anno di intenso lavoro di progettazione ed attrezzamento.

In questo fascicolo, nella rubrica «Vetrina delle novità», sono illustrati e descritti nuovi articoli che, confidiamo, saranno graditi ai nostri lettori. Buona parte delle novità esposte, sono state create in seguito alle insistenti richieste dei molti che ci hanno scritto e, se non siamo ancora riusciti ad accontentare tutti, non se ne abbiano a male coloro che non hanno visto il loro desiderio esaudito.

Molto ci resta ancora da fare e per questo, non abbandoneremo la strada fin qui percorsa nell'intento di dare sempre maggiori soddisfazioni ai possessori dei treni «Rivarossi».

Sfondo per plastici

A partire da questo numero e per sei numeri consecutivi fino al n. 24, il foglio centrale di questa rivista sarà stampato a colori e rappresenterà una sezione di paesaggio adatto per fondale per plastici.

Sei sezioni affiancate ed incollate fra loro formano una striscia lunga mt. 1,40 circa e alta cm. 32. Il disegno è stato studiato in modo che l'ultimo foglio possa affiancarsi nuovamente al primo, ripetendo il motivo in modo di poter allungare lo sfondo in rapporto alla dimensione del plastico.

La scelta delle tinte ed il tipo di paesaggio con sfondo montagnoso, contribuiscono notevolmente alla decorazione di plastici ferroviari.

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 Vartyper e stampato con Multilith da Rivarossi - Como

IN QUESTO NUMERO

Plastici ingrandibili	Pag. 8
Ancora sulla velocità dei treni modello	» 11
I nostri lettori all'opera	» 12
Schemi di tracciati	» 14
Elettricità	» 15
Echi sul plastico nell'armadio	» 16
Vetrina delle novità	» 18
Sfondo per plastici	» 20
Occhio al treno	» 26
Concorso «Flash»	» 28
Vagone Postale	» 30

NEL PROSSIMO NUMERO

I nostri lettori all'opera
Mondo Modellistico
Occhio al treno
Schemi di tracciati
Concorso «Flash»
ed altri interessanti articoli

# Plastici INGRANDIBILI

## USO DEI TAVOLI COMPONIBILI «RIVAROSSÌ»

Agli amici fermodellisti ed a tutti coloro che sono interessati alla realizzazione di tracciati ferroviari in miniatura, la «Rivarossi», offre la possibilità di eseguire comodamente i più svariati schemi ferroviari senza più ingombrare il tavolo da pranzo od il pavimento del salotto, usando il tavolo componibile «Rivarossi».

Si tratta in sostanza di un tavolo quadrato di un metro di lato che, su tutto il perimetro esterno, ha un incastro a coda di rondine. Per mezzo di raccordi a doppia coda di rondine è possibile accoppiare due o più tavoli tra di loro, in modo da realizzare un piano unico della forma desiderata. E' poi inoltre possibile allargare uno o più tavoli, usando le prolunghe da 100 cm. o da 28 cm. di lunghezza larghe cm. 14, che vengono, sempre come i tavoli, accoppiate tra loro od ai tavoli per mezzo del raccordo a doppia coda di rondine.

Vogliamo, ad esempio, avere un tavolo rettangolare di cm. 100 x 128?

Prenderemo un tavolo, avvicineremo ad un lato dello stesso una prolunga da 100 cm. ed infileremo nella cava a doppia coda di rondine che si è venuta a formare, un raccordo di 95 cm. Egualmente verrà fatto per il lato opposto del tavolo.

Come è facilmente intuibile, combinando tavoli e prolunghe per mezzo dei raccordi sopramenzionati, è possibile formare un unico piano della forma desiderata: ciò è chiaramente illustrato alla fig. 1.

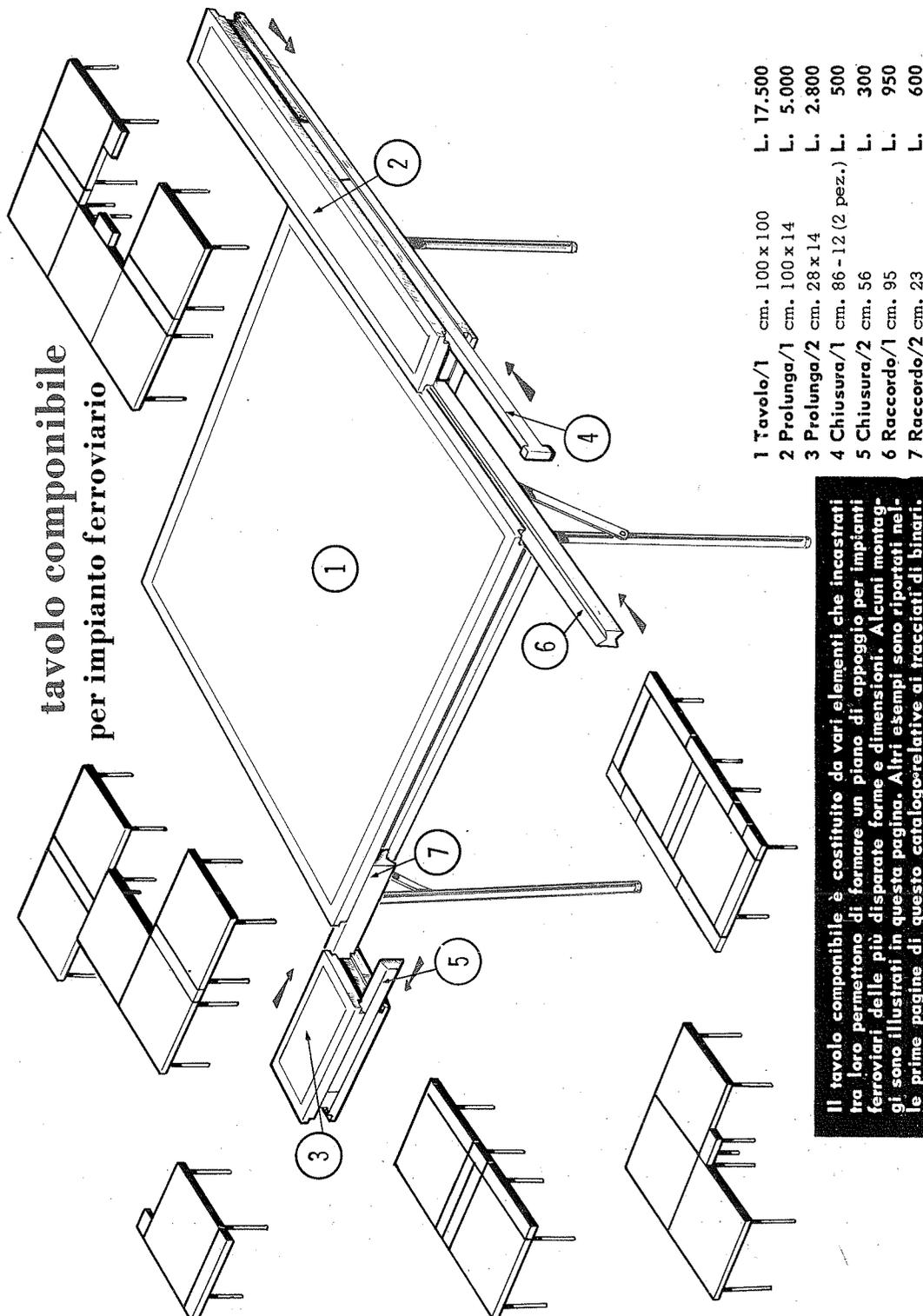
Quali e quanti sono i vantaggi sostanziali di questo sistema? Sono parecchi. Innanzitutto la robustezza dell'assieme e l'eliminazione del lavoro di falegnameria che non tutti sono in grado di eseguire; abbi-

mo poi un'altro grande vantaggio consistente nella possibilità di riporre in poco spazio tutti i pezzi poichè i tavoli hanno le gambe ripiegabili all'interno; il piano superiore in novopan, poi, oltre ad essere robusto e leggero, permette il facile fissaggio dei binari; la facilità di eseguire le forme più svariate di piano, è poi una delle doti migliori del sistema.

Quando poi i ragazzi sono andati a letto o la moglie si lamenta perchè non le facciamo compagnia, ma ci dedichiamo anima e corpo ai «trenini», possiamo anche usare il tavolo, una volta sgomberato dagli impianti, come tavolino da gioco.

Questo nel caso che l'installazione non sia permanente. Volendo invece costruire sui tavoli un vero e proprio plastico, si potrà farlo ugualmente pur mantenendo la scomponibilità dei tavoli. Quello che lega di più nelle installazioni ferroviarie in miniatura, è la posa dei binari che generalmente vengono inchiodati alla base. Questi formano di conseguenza un unico blocco inscindibile per cui lo smontaggio dei tavoli costituirebbe una vera ecatombe per il povero plastico. Mediante l'uso della nuova massicciata per binari in plastica soffice, non è più necessario inchiodare i binari su di essa. Basta incollare questa al tavolo ed appoggiarvi poi sopra, il binario incastrandolo negli appositi incavi in essa ricavati.

Lungo le linee di giuntura dei tavoli, basterà tagliare la massicciata in modo di permetterne la scomponibilità. Il binario potrà quindi essere tolto e rimesso con la massima facilità. Se poi si avrà lo spazio di riporre i tavoli con le gambe ripiegate verticalmente lungo una parete, anzichè nei loro cartoni, si potranno anche costruire



- 1 Tavolo/1 cm. 100 x 100 L. 17.500
- 2 Prolunga/1 cm. 100 x 14 L. 5.000
- 3 Prolunga/2 cm. 28 x 14 L. 2.800
- 4 Chiusura/1 cm. 86 - 12 (2 pez.) L. 500
- 5 Chiusura/2 cm. 56 L. 300
- 6 Raccordo/1 cm. 95 L. 950
- 7 Raccordo/2 cm. 23 L. 600

Il tavolo componibile è costituito da vari elementi che incastrati tra loro permettono di formare un piano di appoggio per impianti ferroviari delle più disparate forme e dimensioni. Alcuni montaggi sono illustrati in questa pagina. Altri esempi sono riportati nelle prime pagine di questo catalogo relative ai tracciati di binari.

sul plastico zone montagnose e sopraelevazioni con gallerie, ponti, viadotti ecc.

Si vuole un bel giorno fare qualche modifica al tracciato o cambiarlo interamente? Nulla di più facile poichè, mediante l'aggiunta di altri tavoli o prolunghe, si potrà adattare il piano di appoggio alla forma desiderata del nuovo impianto.

Se volessimo usare uno slogan per l'uso di questi tavoli potremmo dire: «Adattiamo il tavolo al tracciato, non il tracciato al tavolo».

### Impianto Ferroviario I PT

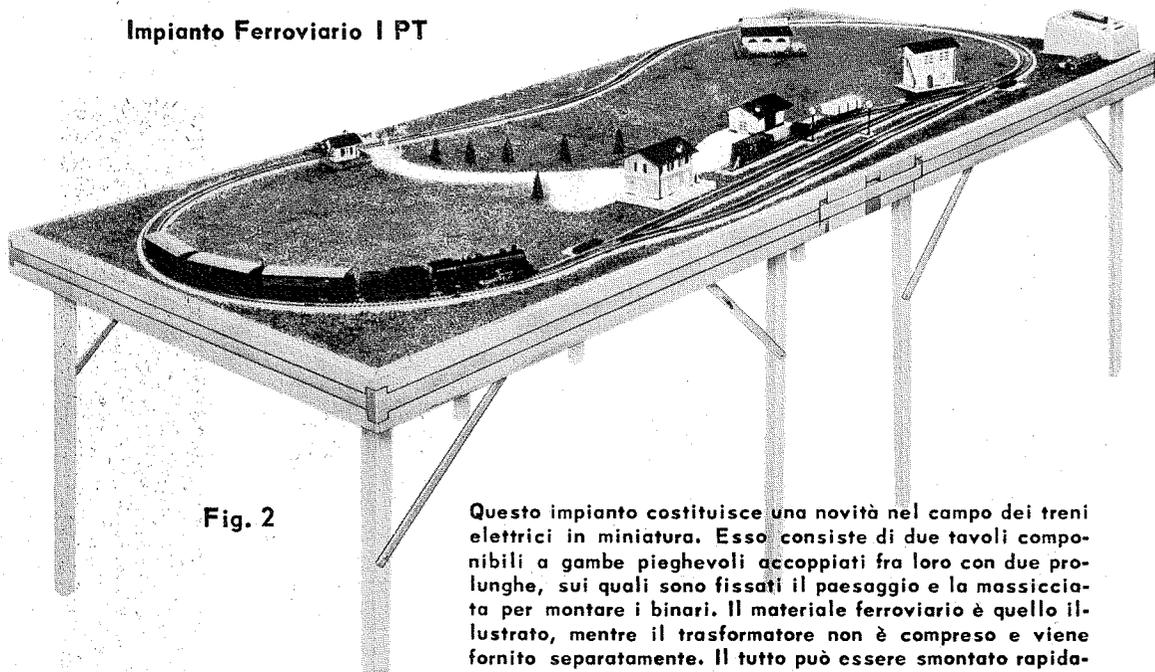


Fig. 2

Questo impianto costituisce una novità nel campo dei treni elettrici in miniatura. Esso consiste di due tavoli componibili a gambe pieghevoli accoppiati fra loro con due prolunghe, sui quali sono fissati il paesaggio e la massicciata per montare i binari. Il materiale ferroviario è quello illustrato, mentre il trasformatore non è compreso e viene fornito separatamente. Il tutto può essere smontato rapidamente e racchiuso nella sua scatola di minimo ingombro della misura di cm. 105 x 120 x 20 L. 90.000

Volendo rifinire tutto il tavolo ed in particolare il contorno esterno, esistono poi chiusure esterne che, infilate negli incastri perimetrali, chiudono la cava sagomata dando un piacevole aspetto a tutto l'insieme poichè già tutti gli elementi sono forniti finemente lucidati.

L'utilizzazione in serie di questi tavo-

li è già fatta nella produzione degli impianti «I PT» di cui è riportata l'illustrazione (fig. 2). In questo caso sono usati due tavoli e due prolunghe da mt. 1 più, naturalmente, tre raccordi a doppia coda di rondine e le liste di chiusura esterna.

Sul piano così eseguito (100 x 228 cm.) è fissata la massicciata sulla quale vengono poi sistemati i binari. Quando tutto l'impianto è smontato, l'ingombro è minimo poichè tutto è contenuto in uno scatolone di cm. 105 x 120 x 20 compreso il materiale ro-

tabile, le rotaie e le cassette che vanno sistemate lungo il tracciato.

Come si vede, in poco spazio è così possibile tenere un impianto di dimensione discreta e che nel tempo, potrà essere ampliato a volontà senza lavori di falegnameria, ma con la semplice aggiunta di prolunghe o di tavoli supplementari.

## ancora sulla velocità

### dei treni modello



Da quando ho incominciato ad interessarmi di fermodellismo ho sempre considerato la consorella Italmodel come una maestra dalla quale ho appreso tante cose ed alla quale tanto debbo. Questa volta però, a questa mia preclara maestra debbo rivolgere non un appunto, ma l'espressione di una mia divergenza di opinioni.

Non me ne voglia il caro suo Direttore se richiamo l'articolo «Velocità al vero e Velocità in scala» apparso sul n. 67 della citata Rivista a firma del Sig. R. Lobita, per dimostrare quali sono i punti sui quali mi permetto dissentire.

Non chioso tutta l'utilissima dottrina che dal detto studio traspare ed intesa a dimostrare quali e quanti elementi intervengono per effettuare un preciso calcolo di riduzione in scala della velocità delle motrici modello, ma non sono d'accordo con l'estensore dell'articolo, anche se so che il Dott. Briano lo ama e stima quanto ama e stima se stesso, quando questi, in chiusura conclude che la velocità che le loco modello debbono tenere su un plastico è quella massima consentita dagli elementi (binari, pendenze, curve, ecc.) costituenti la strada ferrata sulla quale la loco stessa è chiamata a prestare servizio.

Per carità Sig. Lobita! se noi diamo questo limite ai nostri amatori, a tutti coloro che hanno un trenino in casa, Dio mio che mondo di grilli, che branco di puledre, che leprotti scatenati vedremo quizzare sui nostri sempre troppo miseri circuiti! E' vero che Italmodel si rivolge non al neofita, ma allo studioso di fermodellismo; non all'iniziato, ma all'Accademia dei fermodellisti; è vero che l'articolo giunge anche a tener conto di una stabilità in scala del materiale trainato e che pertanto, partendo dalla premessa che tutte le parti (misure e pesi) siano curate scrupolosamente nella scala, si dovrebbe giungere alla conclusione che le loco non potrebbero che marciare ad una velocità che automaticamente non potrebbe essere che in scala, e pertanto limitata dagli stessi criteri che limitano quella delle ferrovie vere.

L'articolaista però non dice, anche se noi, vogliamo presumerlo, che le loco debbono tener conto di un margine di sicurezza, margine che ovviamente deve essere molto alto derivandone cause di vita o di morte pei viaggiatori. E come fare a calcolare, in scala, questo margine di sicurezza?

E' ovvio che un treno vero non deve essere necessariamente soggetto a sicuro deragliamento quand'appena superasse, anche di poco, il limite massimo consentito dai famosi tabelloni neri con le grosse cifre bianche che appaiono in determinati punti della linea ferrata. Siamo pertanto sicuri che detto limite lascia ancora un buon margine, non solo, ma lo stesso macchinista per conto suo, in situazione normale,

si guarda bene dallo sfiorare questo limite massimo di velocità che pur gli consente l'accertamento tecnico della linea.

Ed ora, Sig. Lobita, questo «quantum» di sicurezza come lo calcoliamo sui nostri modelli?

L'articolaista, trascinato dal teorismo puro, non rileva che in fermodellismo si deve giocare forza ricorrere alle aberrazioni della scala specie su elementi essenziali, anche se meno appariscenti (e purtroppo non sempre), quali ad esempio la flangia della ruota, e ciò in relazione al fatto che non può mai essere in scala nè la curva nè il peso del veicolo. Ne consegue allora che con l'ammessa tolleranza in plus di tale bordino, si aumenta (e spesso a dismisura) la stabilità ad un punto tale che certi costruttori, anche fra quelli che pur vanno per la maggiore, presentano questi pseudo modelli in condizioni tali che potrebbero essere lanciati a velocità che, calcolate «a posteriori», diventerebbero superpersoniche, degne di loco a reazione e che, per tali modelli, non si rivela affatto pericolosa.

E allora Sig. Lobita, mi lasci ricorrere ad uno strattagemma per mascherare quel qualche cosa che debbo giocoforza deformare. E quale migliore mimetizzazione di un amplissimo e sproporzionatissimo coefficiente di sicurezza?

Quindi se la tecnica suggerisce al costruttore di uscire fuori scala nel dimensionare il bordino della ruota, io, in contrapposto, mi difendo ed esco fuori scala deformando il coefficiente di sicurezza di quel tanto che è necessario perchè il mio modello ed il suo prototipo, compiano nella stessa unità di tempo un percorso uguale ad uno stesso numero di volte la loro rispettiva lunghezza.

Si, Sig. Lobita, in questo caso accetti per buona la teoria del «rota docet». La ruota della mia piccola locomotiva gira alla stessa velocità della loco dello stesso modello che essa raffigura, e pertanto se il raggio della mia ruota è 86 volte più piccolo del raggio della vera, la circonferenza è quindi di altrettante volte più piccola; ebbene lasci allora che il mio modello, nella stessa unità di tempo, copra uno spazio 86 volte minore. Così come volevasi dimostrare.

Ma non vogliamoci male, anzi consideriamo la discussione aperta e se altri vorranno intervenire ad appoggiare la mia o la Sua tesi, che essi siano sempre ben accetti nell'una o nell'altra Rivista. Ai nostri lettori continueremo a raccomandare di far marciare i loro trenini sempre molto lentamente. Ne guadagnerà il materiale, l'estetica, il buon gusto e certamente anche il realismo. Abituiamò i nostri bambini a seguire «lentamente» con lo sguardo un treno che «corre» lontano. Avranno tutto da guadagnare: il materiale, l'estetica, il buon gusto e il senso del realismo.

In questo almeno mi dia ragione, Dr. Briano!

# i nostri LETTORI all'opera

Nel corso dei miei lavori di fermodellista, montando e rimontando i vari pezzi del mio numerosissimo parco di materiale rotabile e nello sfruttamento più impensato delle varie parti di ricambio Rivarossi, mi sono trovato a possedere una completa carrozzeria del locomotore «Le 626».

Mi è venuto in mente di arricchire ancora il mio parco di altra macchina di tale tipo, ma al momento di acquistare le altre parti componenti il locomotore, mi sono ricordato che esso non è più in commercio e pertanto ardua sarebbe stata la ricerca dei vari pezzi occorrenti.

D'altra parte nel mio «magazzino accessori» c'era da scegliere: 3 carrelli completi per il 424 ed il relativo motore, fra tutto il resto è stato quello che mi ha fatto venire l'idea.

Un'idea semplice e forse utile per tutti gli altri modellisti, che poi è una successiva utilizzazione del principio da me adottato per la costruzione del 636: carrello centrale con gioco di scorrimento laterale in modo da assicurare l'iscrizione nelle curve di piccolo raggio.

Così ho cominciato a prevedere uno chassis di base, di ottone, opportunamente tagliato e sagomato (come da disegno allegato) per accogliere il motore e gli assi di fissaggio dei carrelli folli. I carrelli stessi sono stati realiz-

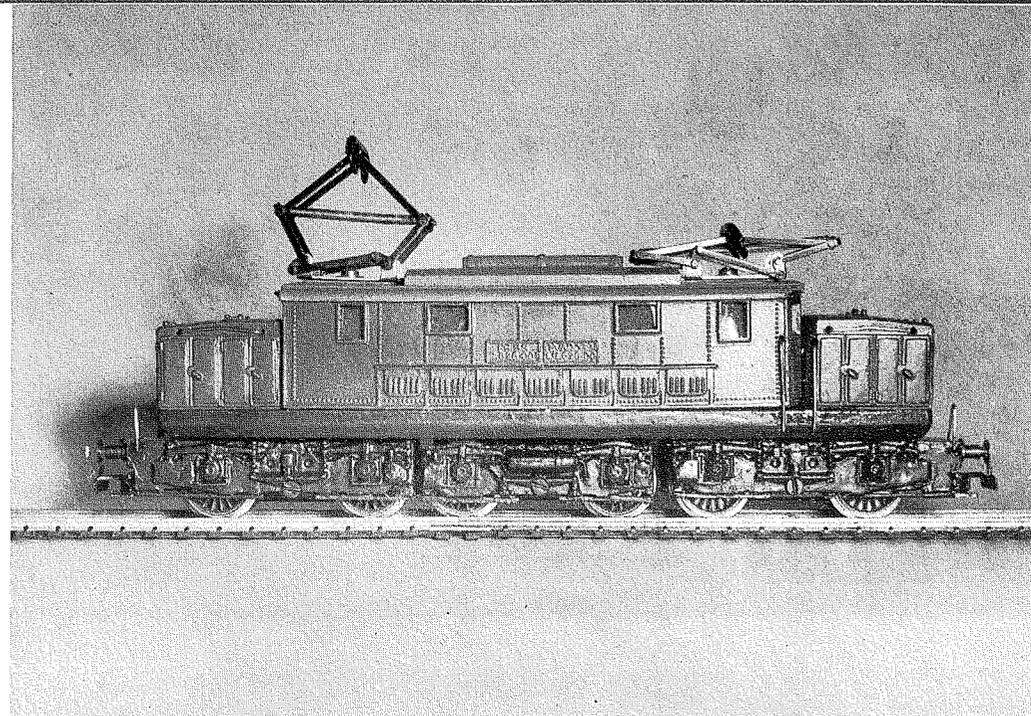
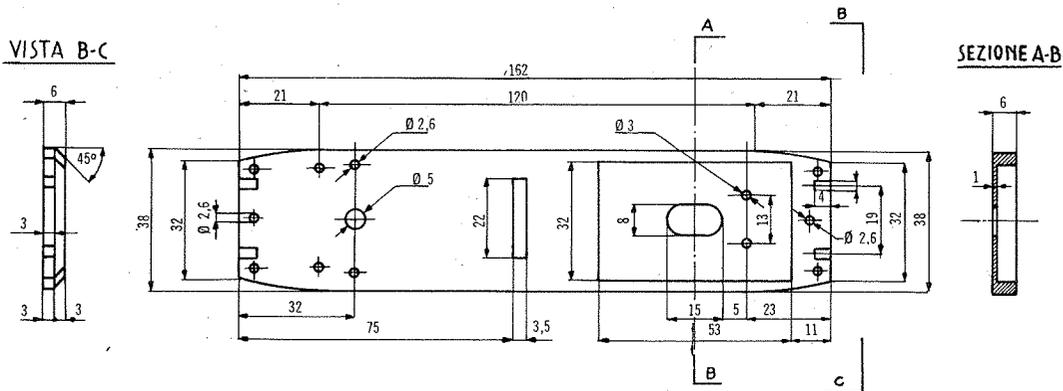
zati apportando solo una piccola modifica a quelli del 424, e cioè incollando le fiancate, in senso inverso del normale, su un rettangolo di compensato da 1 mm. e collegando sul davanti con apposita piastra, sempre in legno, le due fiancate. Al carrello centrale ho naturalmente tagliato gli occhielli per le viti di chiusura e tale chiusura ho ottenuto effettuando dei fori nel corpo del carrello stesso.

A lavoro ultimato, come è possibile vedere dalle foto, mi sembra sia venuto fuori un lavoro interessante dal punto di vista della corrispondenza col prototipo e delle prestazioni meccaniche, in quanto il motore, non più al centro sul carrello fisso e solidale con la carrozzeria, ma sotto un musetto e fissato a mezzo di cerniera, dà maggiore stabilità al modello che scorre sul binario senza ondeggiamenti e serpeggiamenti.

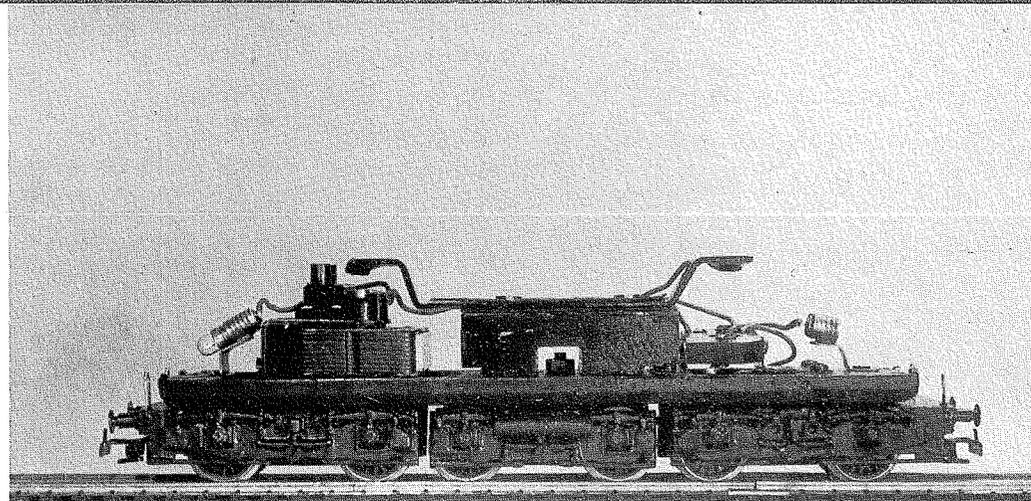
Majello - La Spezia

Ringraziamo il Signor Majello di La Spezia per la documentazione inviata del suo riuscito modello. Esso va ad aggiungersi agli altri modelli costruiti da questo abile fermodellista di cui abbiamo pubblicato sul n° 6 la realizzazione di un modello di locomotore «E 636».

VISTA B-C

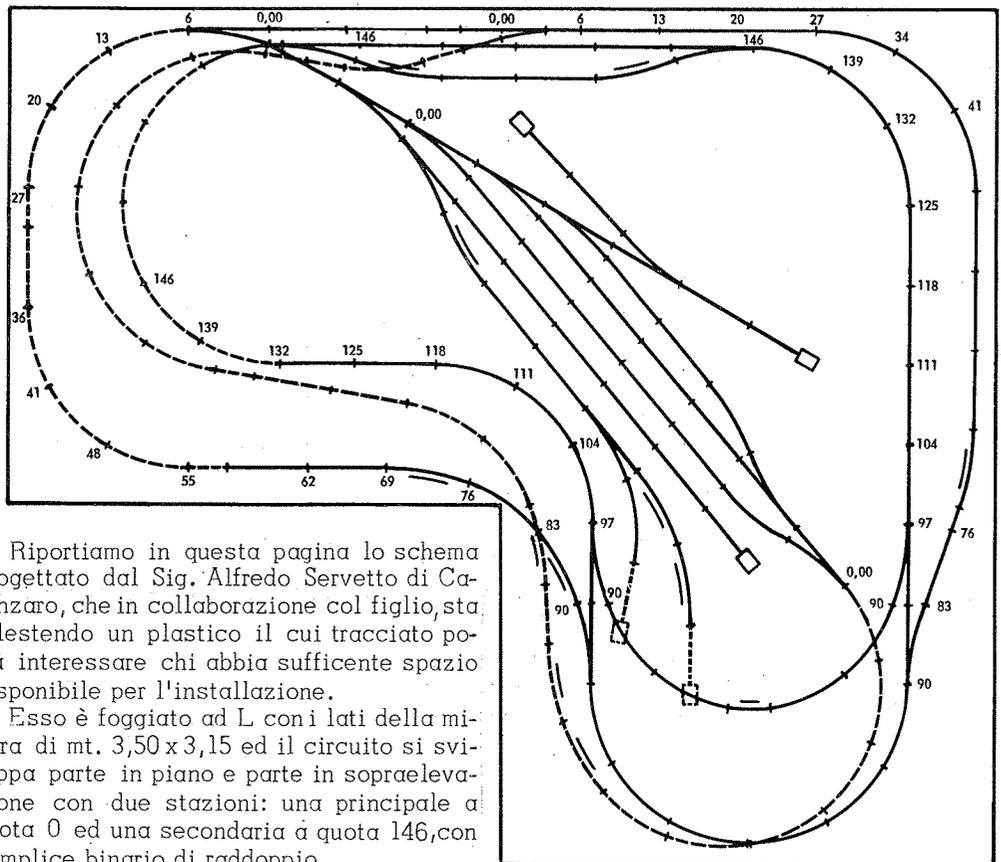


Il modello di locomotore tipo E 626 realizzato dal Signor Majello mediante l'impiego di parti staccate «Rivarossi».



Il telaio del locomotore senza carrozzeria. Si vedono chiaramente il motore, la zavorra centrale ed il commutatore per la presa di corrente dai pantografi.

# scemi di tracciati



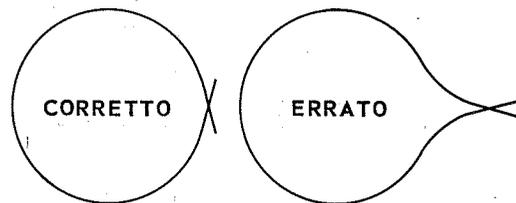
Riportiamo in questa pagina lo schema progettato dal Sig. Alfredo Servetto di Catanzaro, che in collaborazione col figlio, sta allestendo un plastico il cui tracciato potrà interessare chi abbia sufficiente spazio disponibile per l'installazione.

Esso è foggiato ad L con i lati della misura di mt. 3,50 x 3,15 ed il circuito si sviluppa parte in piano e parte in sopraelevazione con due stazioni: una principale a quota 0 ed una secondaria a quota 146, con semplice binario di raddoppio.

Come si può notare, all'imbocco della stazione principale c'è un incrocio RIS e l'autore ci chiede se, così com'è sistemato mette in corto circuito l'impianto.

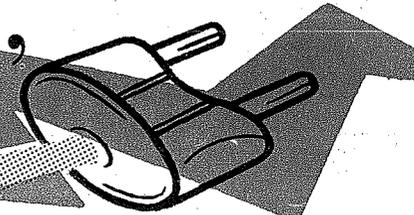
Vogliamo assicurare il Signor Servetto che così installato l'incrocio va bene. La domanda non è fuori luogo poiché, nell'installare l'incrocio, bisogna avere l'avvertenza che i percorsi che su esso si racchiudono, facciano sempre capo alle estremità discoste dell'incrocio e non a quelle contigue.

In questo secondo caso, l'impianto viene messo in corto circuito. Il piccolo schema qui riprodotto chiarirà meglio delle parole.



Se ora noi osserviamo lo schema ed immaginiamo di percorrerlo con un treno, vedremo che i percorsi si chiuderanno sull'incrocio come nel primo caso e cioè nel modo giusto.

# ELETTRICITÀ



**Commutazione automatica dell'illuminazione col senso di marcia nei locomotori a corrente continua.**

Una delle applicazioni attuabili mediante l'uso dei raddrizzatori è stata messa in pratica nel locomotore Le 636/R. L'illuminazione di questo modello è data da due lampadine poste internamente alle due estremità, la cui accensione è sincronizzata col senso di marcia del locomotore. Invertendo il senso di marcia si inverte pure l'accensione delle lampade. Ciò si può ottenere senza uso di relè elettromagnetici di dubbia efficienza, ma solo mediante l'uso di un raddrizzatore.

Qui sotto riproduciamo lo schema dei collegamenti per tale applicazione, che potrà essere

fatto per qualsiasi tipo di motrice avente due lampadine alle estremità.

Come si vede, dei due terminali della cellula raddrizzatrice ai quali andrebbe normalmente applicata la corrente alternata, ne viene usato uno solo che va collegato alla spazzola del motore non a massa, quella cioè a cui è saldato il cavetto di alimentazione.

I contatti dei fondelli delle due lampadine andranno collegati ai due terminali + e - del raddrizzatore e questo è tutto.

Quando il filo proveniente dal motore sarà positivo, il locomotore avanzerà, poniamo, da sinistra verso destra e si accenderà la lampadina all'estremità destra, quando sarà negativo, il locomotore si muoverà nel senso opposto e si accenderà la lampadina all'altra estremità.

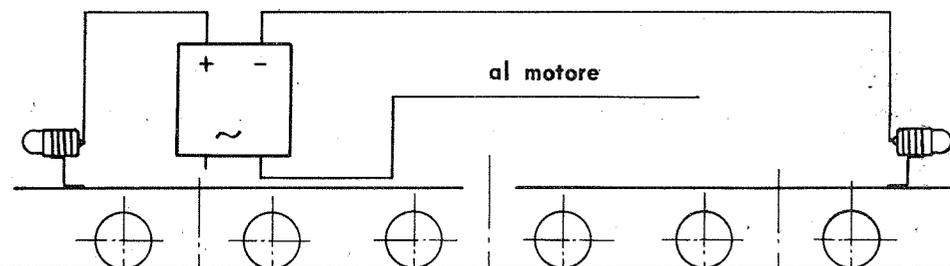


Fig. 1 Schema dei collegamenti per l'illuminazione.

**Alimentazione di un treno in un solo senso di marcia.**

Un'altra applicazione, interessante con l'uso dei raddrizzatori, si può avere nell'alimentazione di un binario morto opportunamente sezionato.

Anziché collegare direttamente la rotaia sezionata di questo, all'interruttore di blocco, si interpone nel collegamento un raddrizzatore. Questo, per la proprietà che esso ha di lasciare passare la corrente solo in un determinato senso, alimenterà la locomotiva solo in un senso di marcia.

Collegando perciò il raddrizzatore in modo che la locomotiva venga alimentata solo quando esce dal binario morto, si potrà, quando essa entra, non occuparsi di togliere la corrente poiché, superata la sezionatura, si arresterà auto-

maticamente. Solo invertendo la corrente, la locomotiva si metterà in moto per uscire dal binario morto.

Questo sistema è particolarmente comodo quando il blocco del binario morto è ottenuto con uno scambio modificato come descritto a pag. 26 del n. 9 ed a pag. 10 del n. 13.

In tal caso, il treno imboccando lo scambio deviato, arrivando al terminale si arresterà automaticamente.

Rimettendo lo scambio in posizione diritta, il treno rimarrà bloccato e potrà solo uscire dal binario morto a marcia indietro, quando lo scambio verrà nuovamente predisposto deviato.

Lo schema del collegamento è rappresentato in Fig. 2 ed è ottenuto mediante l'impiego di una rotaia sezionata RD 10/S, una cellula raddrizzatrice ed uno scambio modificato come detto più sopra.



Col collegamento del raddrizzatore come illustrato, la motrice entrante nel binario morto si ferma se la polarità delle rotaie è quella segnata.

Fig. 2

# echi sul plastico nell'armadio

E' il momento che la maggior parte dei Fermodellisti smontano i loro plastici, progettano i futuri circuiti da riprendere in autunno, si riparano (o si fanno riparare) i guasti eventuali, e si traggono diverse conclusioni.

Fra le novità della rivista «HO Rivarossi» mi ha molto interessato il progettino del «Plastico nell'armadio». Noto però che nella maggior parte dei circuiti da voi proposti cercate le soluzioni più semplici. Ad esempio: un plastico senza un ritorno (tratto «DIP») è incompleto: una stazione che non dia modo di incrociarsi a due treni con almeno tre vetture grandi è insufficiente; infine una locomotiva da manovra che non possa eseguire tranquillamente le sue manovre fino a che uno o due treni corrono nel circuito grande (esterno) è un plastico avvilito.

Vi propongo qui il mio programma di «Plastico nell'armadio» che realizzerò per il prossimo

autunno; in esso cerco di soddisfare in uno spazio relativamente piccolo tutte le esigenze dell'appassionato (salvo qualche piccolo inevitabile errore di progetto fatto sulla carta, facilmente rimediabile).

Armadio aperto mt. 1,20 x 3,20 (chiuso 1,20 x 1,60). Tutti e sei i binari che attraversano l'interruzione cadono esattamente in una giuntura evitando così di dover segare binari. (Vedi plastico allegato). Tre trasformatori comandano rispettivamente:

- 1 - la rete aerea.
- 2 - tutti i binari esclusi quelli morti.
- 3 - il gruppo dei binari morti (dei quali a quello di destra si può isolatamente togliere la corrente per lasciare a riposo una locomotiva. Il tratto «DIP» si usa solo eccezionalmente, quando gli altri treni si trovano fermi ai semafori o nei binari morti. Nel binario morto, il lungo tratto

che precede gli scambi (e gli sgancia-vagoni) permette alla locomotiva di manovra di sfilarsi con i vagoni senza toccare i contatti del circuito grande.

Nel mio circuito personale circoleranno normalmente:

Nel circuito grande (ispirato a quello da Voi pubblicato nel «Manuale dei segnali» fig. 19 e 20 perchè consente un lungo percorso) la motrice Le 636/R con vetture passeggeri grandi e la locomotiva L 221/R in senso opposto e nello stesso senso. Nei binari morti farò funzionare le mie due L 835/R su una delle quali ho montato avanti e dietro i ganci dei vagoni.

R. Forcellini - Padova

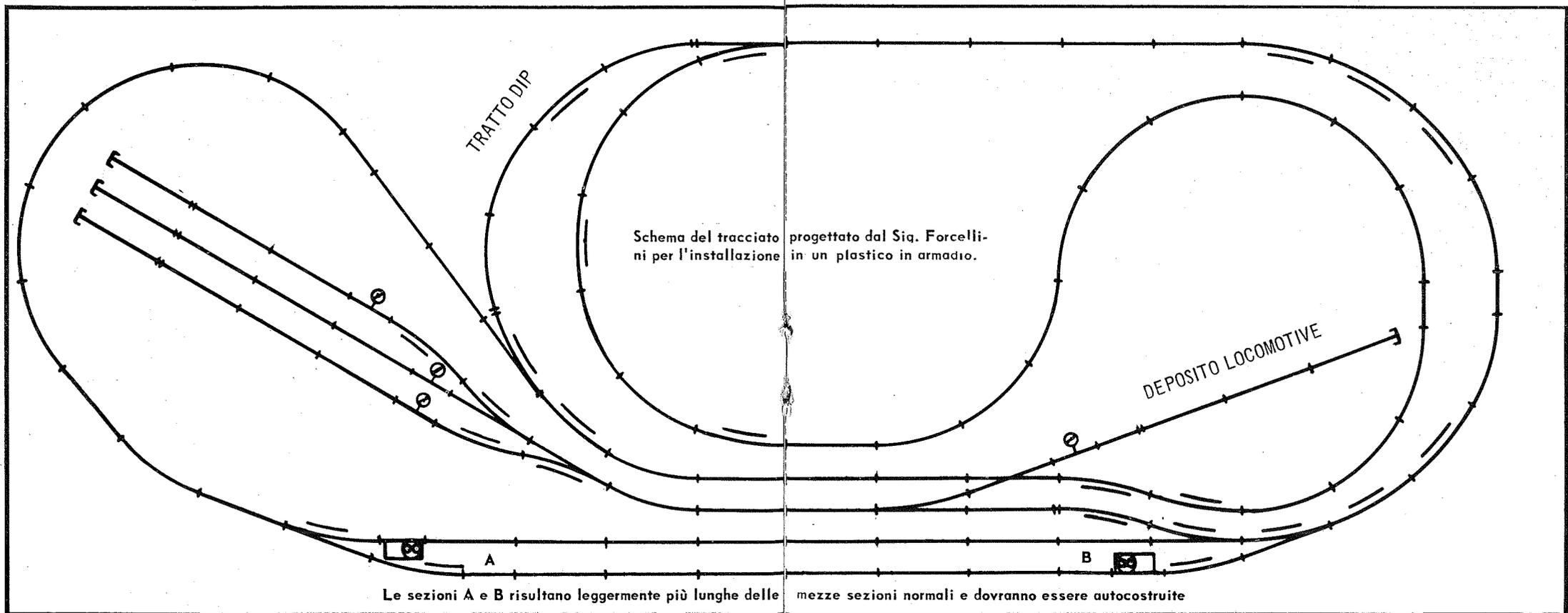
sto, verrebbe a mettere in corto circuito tutto l'impianto se non si ricorresse al sezionamento «DIP».

Si noti bene però che nel tracciato, non è previsto il blocco automatico come nel manuale MS, dato che non sarebbe attuabile, poichè i treni, in questo caso, verrebbero a circolare in senso opposto una volta percorso il tratto «DIP», mentre il blocco automatico prevede un solo senso di circolazione come in realtà avviene per le ferrovie vere.

Il Signor Forcellini ci fa un appunto per la «troppa semplicità» degli schemi da noi illustrati sul manuale dei segnali ed accenna a mancati esempi di applicazione ai plastici di un tratto «DIP», a stazioni troppo corte ed alla mancata possibilità di manovrare smistamenti finchè i treni circolano lungo il loro percorso. A parte il fatto che quest'ultimo caso è illustrato proprio sul tracciato da lui ricopiato, e che, se talvolta le stazioni sono un po' corte, lo si fa solo per non esagerare negli ingombri, vorremmo sentire quanti sono di contro coloro che si lamentano per la troppa complicazione degli schemi, troppo ardui per le loro capacità. «In medium stat virtus» dice il vecchio proverbio e noi abbiamo appunto cercato il meglio nella via di mezzo.

Ottima l'idea del Sig. Forcellini, che, beato lui, ha spazio in casa per disporre il suo armadio aperto, malgrado le dimensioni di ingombro dello stesso.

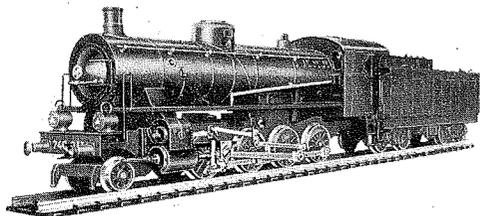
Il circuito di binari studiato, presenta inoltre il particolare interessante dell'applicazione pratica del tratto «DIP» che viene a tagliare un pezzo del percorso. Esso, così come è dispo-



# vetrina novità

Abbiamo voluto dedicare, in occasione della Fiera di Milano, ben 4 pagine di questa rubrica per presentare le novità di nostra produzione, novità che certamente saranno gradite a tutti gli appassionati che ci seguono e ci incitano a produrre nuovi modelli.

Confidiamo che la riproduzione in scala HO dei modelli da noi prescelti, collimi con il desiderio della maggioranza dei nostri lettori.



**L 740/R L. 12.500 In vendita: giugno 1957**

Ecco per prima, la locomotiva **L 740/R** riprodotte il tipo di locomotiva GR 740 delle F.S.

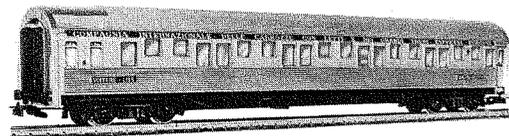
È una 4 assi assai popolare, destinata al traino di treni merci. Il motore di questa locomotiva è piazzato nel tender. Il movimento viene trasmesso alle ruote motrici da un albero flessibile e giunto estensibile che, attraverso due coppie di ingranaggi di riduzione, (una nel tender ed una nella motrice) porta il movimento alla vite senza fine, che ingrana con un ingranaggio elicoidale sul terzo asse con ruote.

Il movimento viene trasmesso alle altre ruote motrici per mezzo delle bielle di accoppiamento. Le ruote hanno un diametro di 15 mm. e sono tutte con flangia. Per permettere alla locomotiva di compiere curve di raggio 40 cm., il primo ed il terzo asse con ruote hanno una tolleranza di spostamento laterale appositamente studiata. L'illuminazione anteriore è come quella usata per la L 835/R e recentemente, per la L 221/R con piccole lampadine di 3 mm. di diametro racchiuse nei fanalini anteriori.

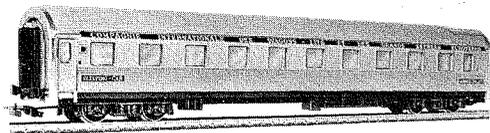
La particolarità saliente di questa bella locomotiva, è la minuziosità del dettaglio in tutti

i più piccoli particolari. Il fatto che il motore sia alloggiato nel tender, ha permesso di raggiungere col dettaglio anche l'interno della cabina che, non essendo più ingombra dal motore, ha potuto essere riprodotta esattamente con incisioni sulla caldaia di manometri, livelli, ed apparecchiature di comando. Il colore è nero con ruote e filetti rossi e la lunghezza della locomotiva, compreso il tender, è di cm. 26.

Siamo certi che questa creazione avrà il consenso di tutti gli appassionati di ferrovie in miniatura.



Veduta dal lato scompartimenti



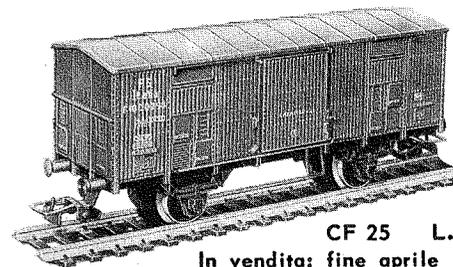
Veduta dal lato corridoio  
**V LP L. 2.300 In vendita: maggio 1957**

Un'altra novità presentata, è il vagone letti **V LP**. Esso è il modello delle nuove carrozze internazionali a scompartimenti singoli tipo «P».

Il telaio forma blocco unico con l'interno trasparente sul quale è infilata la carcassa esterna. Questo sistema, oltre a dare una maggior robustezza al complesso, ne garantisce l'indeformabilità. I carrelli di nuovo tipo, riproducono i particolari del prototipo e garantiscono la massima stabilità del vagone. Il colore è alluminio con scritte in giallo in campo blu.

**CF 25** È il modello del carro merci coperto corto delle F.S. tipo F 25.

Esso misura una lunghezza di cm. 11,2 e viene ad aggiungersi alla numerosa serie dei

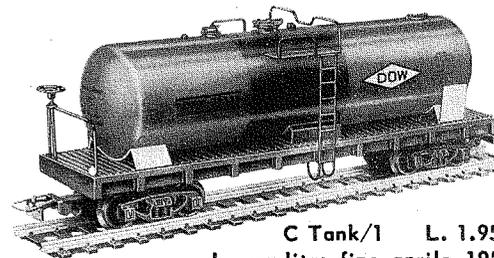


**CF 25 L. 850  
In vendita: fine aprile 1957**

carri merce «Rivarossi».

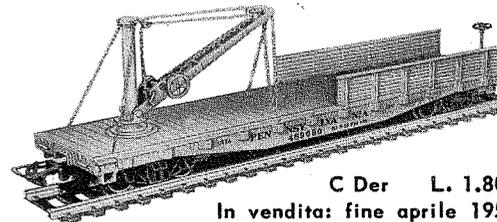
Il suo colore è rosso ferro con tetto grigio e scritte bianche.

Fra i carri merce di tipo americano, vengono ad aggiungersi alla serie esistente, un carro botte, un carro gru, un pianale per trasporto legname ed un nuovo carro coperto.



**C Tank/1 L. 1.950  
In vendita: fine aprile 1957**

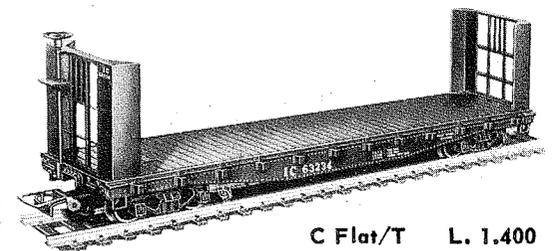
Il carro botte **C Tank/1** ha una lunghezza di cm. 17 ed è montato su carrelli molleggiati tipo Bettendorf. Il prototipo è adibito al trasporto di liquidi per l'industria chimica americana DOW. Il colore è azzurro carta da zucchero con fascia nera, scritte in blu/nero e marchio DOW giallo.



**C Der L. 1.800  
In vendita: fine aprile 1957**

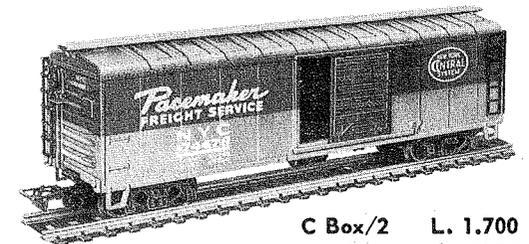
**C Der** È un carro gru di tipo americano. Porta le insegne della Compagnia Ferroviaria Pennsylvania, è montato su carrelli molleggiati Archbar ed è in color grigio con scritte nere. Lunghezza cm. 17.

**C Flat/T** È un pianale speciale con testate, adibito in America al trasporto di spezzoni di tronchi, generalmente pioppi, destinati alla macinazione, per ricavarne polpa per la carta e la cellulosa. Gli spezzoni di tronchi non sono più lunghi della larghezza del carro e vanno caricati trasversalmente. Anche questo carro è



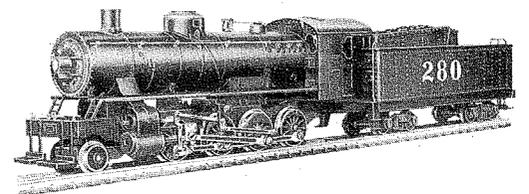
**C Flat/T L. 1.400  
In vendita: fine aprile 1957**

montato su carrelli molleggiati tipo Bettendorf, la sua lunghezza è di 17 cm. ed il colore nero con scritte bianche.



**C Box/2 L. 1.700  
In vendita: fine aprile 1957**

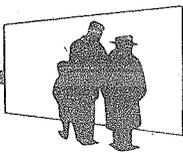
**C Box/2** È un nuovo tipo di carro coperto americano. A differenza del **C Box/1** che raffigura il vecchio tipo in legno, questo riproduce il nuovo tipo metallico in uso negli Stati Uniti. Esso ha le portiere scorrevoli ed è montato su carrelli molleggiati Bettendorf. Lungo cm. 17, è di colore grigio, con fascia superiore rossa e insegna Pacemaker, con altre scritte in bianco.



**L 280/R L. 12.500 In vendita: giugno 1957**

La locomotiva **L 280/R** è il modello di una locomotiva americana tipo «Consolidation» avente un rodiggio 1-4-0, adatta per il traino di treni merci. Come per la **L 740/R**, il motore è alloggiato nel tender e trasmette il movimento alle ruote, per mezzo di albero flessibile e giunto estensibile. Le caratteristiche costruttive sono quindi quelle della **L 740/R** ma, variano i particolari di dettaglio ed il tender.

L'illuminazione è data da un unico faro centrale, il colore è nero con ruote nere e numero sul tender in bianco. Lunghezza cm. 27,5.



**I RR/P L. 4.900**  
In vendita: maggio 1957

**I RR/P** E' un piccolo convoglio caratteristico, costituito da una locomotiva a due assi e due vagoni passeggeri a terrazzino, riproducenti i vecchi prototipi ancora in servizio in alcuni treni delle Ferrovie Nord Milano. Questo impianto, di prezzo assai conveniente, viene ad affiancarsi all'I RR/M che ha lo stesso tipo di locomotiva e due carri merce. Presentato in elegante scatola, è il classico trenino in miniatura, il primo passo verso più ampie ambizioni fermodellistiche.



**RT 2 L. 5.900**  
In vendita: aprile 1957

Fra le apparecchiature elettriche, ecco una novità che certamente avrà il consenso dei nostri amici: il nuovo trasformatore/raddrizzatore **RT 2**. Esso è la edizione migliorata del tipo RT/R, con nuove caratteristiche elettriche e costruttive. Racchiuso in elegante carcassa in lamiera d'acciaio, ha una grande manetta per la regolazione della velocità, un commutatore per l'inversione di marcia del treno e prese di corrente a 15 V. c.a. per il comando di scambi e segnali, (solo se comandati per mezzo di Pb 1 o Pb 2) o per illuminazione di plastici. Con esso si possono agevolmente far funzionare due treni contemporaneamente per un tempo illimitato. Carcassa verniciata in colore grigio raggrinzato, con elegante pannello superiore in plastica aiallo-bianco e rosso.

**RT 3** E' un altro tipo di trasformatore/raddrizzatore delle stesse dimensioni dell'RT 2, ma con caratteristiche elettriche differenti. Esso ha 2 avvolgimenti secondari, uno per il funzionamento del treno ed uno per l'alimentazione degli accessori (scambi, segnali, illuminazione). Con questo trasformatore/raddrizzatore si possono alimentare anche scambi e segnali che siano comandati dal passaggio del treno mediante rotaie di contatto RD 10 C o RC 120½ C. Ha inoltre due disgiuntori termici di corto cir-

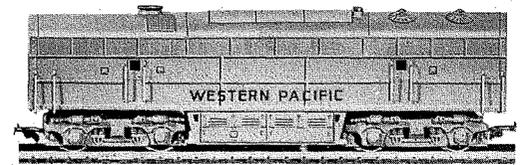
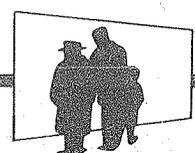


**RT 3 L. 8.800**  
In vendita: giugno 1957

cuito con relativa lampadina spia. Uno per l'uscita in corrente continua per l'alimentazione del treno e l'altro per i circuiti delle apparecchiature sussidiarie in corrente alternata. Può agevolmente sopportare il carico di 2/3 treni marcianti contemporaneamente. Esso è elegantemente rifinito in color grigio, con pannello multicolore in materiale plastico.

**Va metro** E' una scatola in lamiera di acciaio della stessa forma e dimensione di un RT 2 o RT 3, con incorporati un voltmetro ed un amperometro per la misurazione della tensione e della corrente di alimentazione dei treni. Nella parte anteriore, ha prese distinte per uso accoppiato o singolo dei due strumenti.

Questa apparecchiatura, benchè non sia indispensabile, si dimostra assai utile rivelando



**A FM/B L. 2.600**  
In vendita: maggio 1957

con l'unità seguente, per scopo di illuminazione o di parallelo fra i due motori, nel caso che l'unità seguente sia anche motrice. In tal caso, per garantire una maggior regolarità di funzionamento del gruppo, è sempre consigliabile collegare fra loro elettricamente le due motrici.

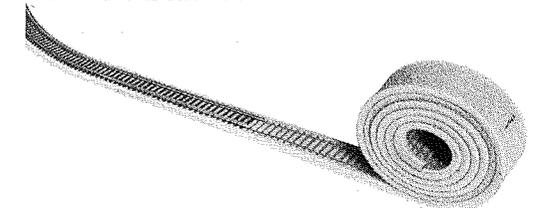
Questa unità B viene fornita in 5 differenti colori come le rispettive unità motrici.

#### Tavoli componibili

Allo scopo di permettere l'installazione di impianti ferroviari su tavoli facilmente smontabili e ripiegabili in poco spazio, quando l'impianto viene riposto, è stato realizzato un tipo di tavolo a gambe ripieghevoli con una serie di elementi aggiuntivi che permettono, mediante il loro accoppiamento, di formare superfici di qualsiasi dimensione adattabile alla forma del tracciato. Vedasi per la descrizione particolareggiata a pag. 8.

Infine, una novità che sarà certamente gradita è la massicciata per binari.

Essa è costituita da uno strato soffice poroso di plastica appositamente preparato in strisce e pezzi sagomati, per gli scambi ed incroci, dello spessore di circa 1 cm., con impressa la sagoma delle traversine che in essa vanno incastrate. Questa massicciata può essere incollata in striscia continua sul piano di appoggio di un plastico, oppure può essere tagliata ed incollata al binario sezione per sezione. Può anche usarsi senza essere incollata. Oltre ad un sorprendente effetto estetico, rende più silenzioso il funzionamento dei treni.



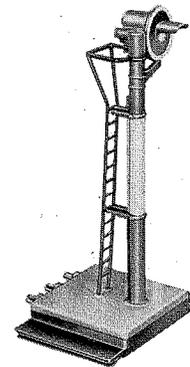
**MA/RDC in nastro L. 250 al mt.**  
**MA/SD-SS coppia scambi L. 500**  
**MA/IS incrocio L. 250**  
In vendita: maggio 1957

Altre novità presentate alla Fiera di Milano verranno descritte nel prossimo numero.

**VA metro L. 11.500**  
In vendita: giugno 1957

immediatamente eventuali anomalie di funzionamento dei treni.

Nel campo delle apparecchiature di linea, viene presentato il nuovo semaforo **SB 2**. Esso si presenta come il tipo SB 1, con la sola differenza che nella base non è incorporato il relè



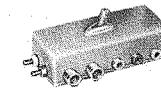
**SB 2 L. 1.500**

elettromagnetico. Esso va usato dove si vogliono comandare blocchi di linea manualmente e per questo, con il semaforo, viene pure presentato il suo interruttore di comando **Pb 2**.

Quest'ultimo, un po' più grande del Pb 1, ha una sola levetta azionando la quale, viene interrotta la corrente alla rotaia di un tratto sezionato, invertendo contemporaneamente la luce del semaforo dal verde al rosso.

Un'altra novità che è stata creata per soddisfare numerose richieste pervenute dall'Italia e dall'estero, è l'unità **A FM/B** della motrice Diesel elettrica A FM/R. Si tratta dell'unità senza cabina di guida, che genericamente viene indicata con la lettera B. Nel nostro caso, si tratta di un'unità senza motore, che va agganciata all'unità motrice e può essere seguita dall'altra unità senza motore, ma con cabina A FM/T oppure da un'altra motrice A FM/R.

Viene fornita con due cavetti con spine per collegare elettricamente la motrice antistante

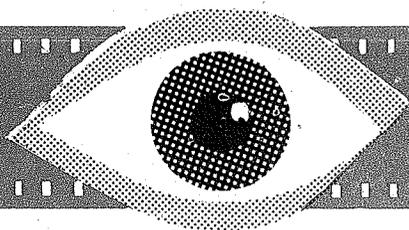


**Pb 2 L. 450**

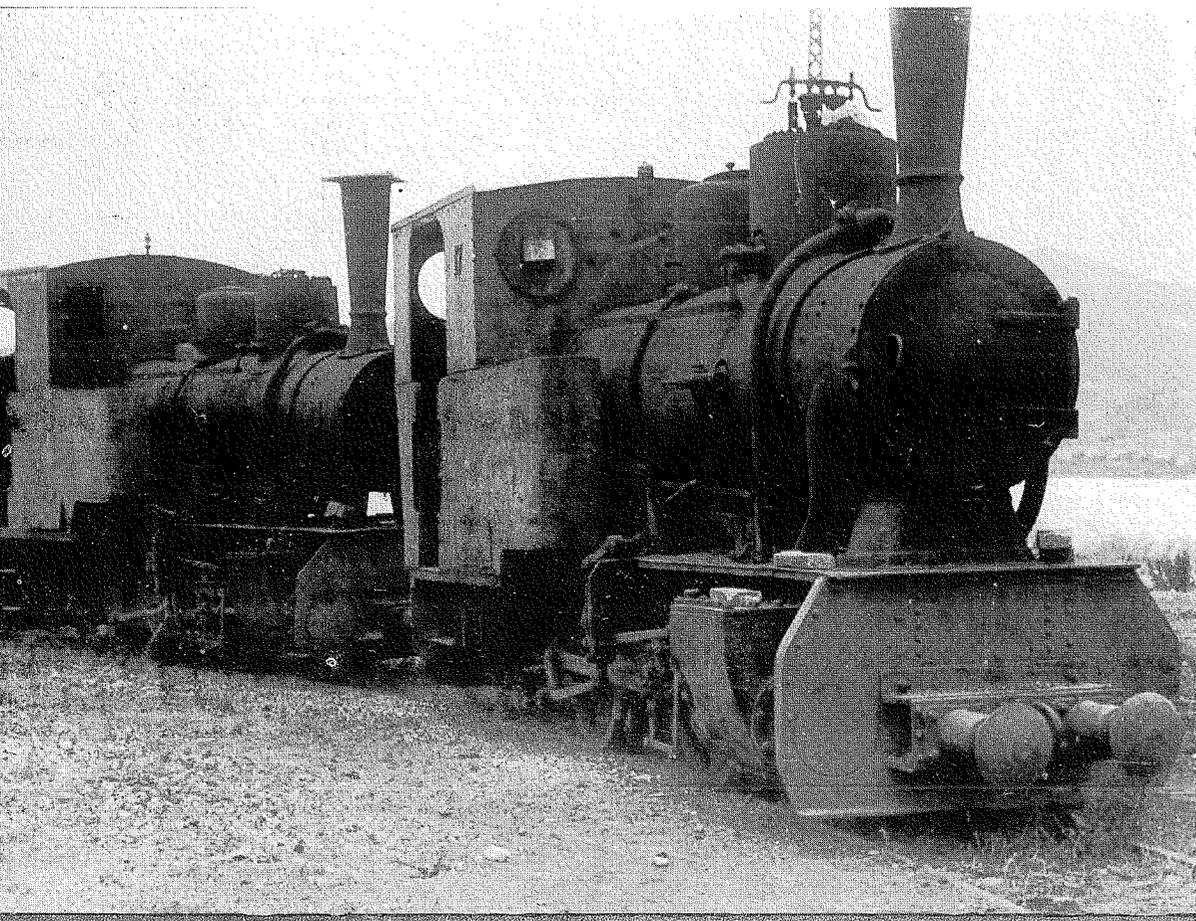
In vendita:  
giugno 1957

# OCCHIO al TRENO

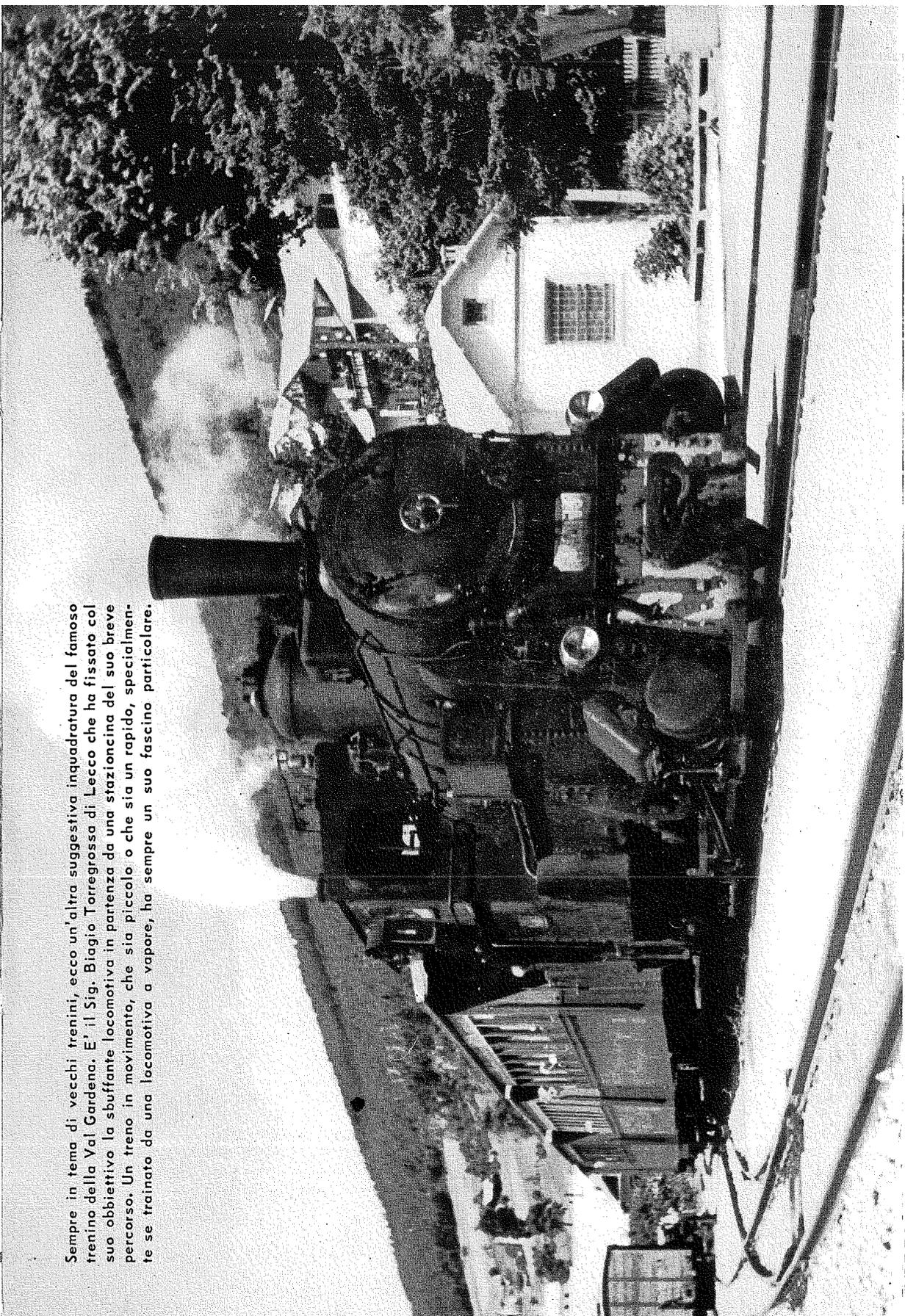
CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI



*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.*

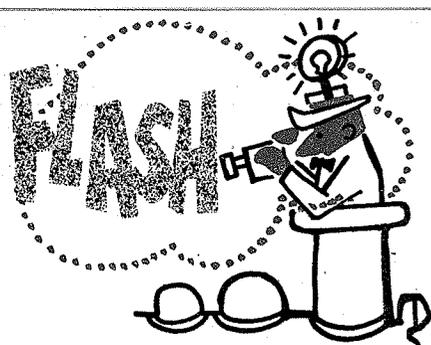


Una bella fotografia di due vecchie «caffettiere» in disuso inviateci dal Sig. Franco Selva di Roma. Sono state fotografate nell'isola d'Elba ed erano adibite al trasporto di minerali ferrosi dalla miniera al porto d'imbarco. Non ci si immaginerebbe certo che anche in quell'isola ci fossero stati dei treni, anche solo se adibiti a scopi industriali. Queste vecchie locomotive invece, si ritrovano un po' dappertutto a testimoniare che nel passato furono esse che provocarono l'attuale sviluppo della nostra civiltà. Ora riposano tranquillamente in riva al mare in attesa di essere forse un giorno demolite.

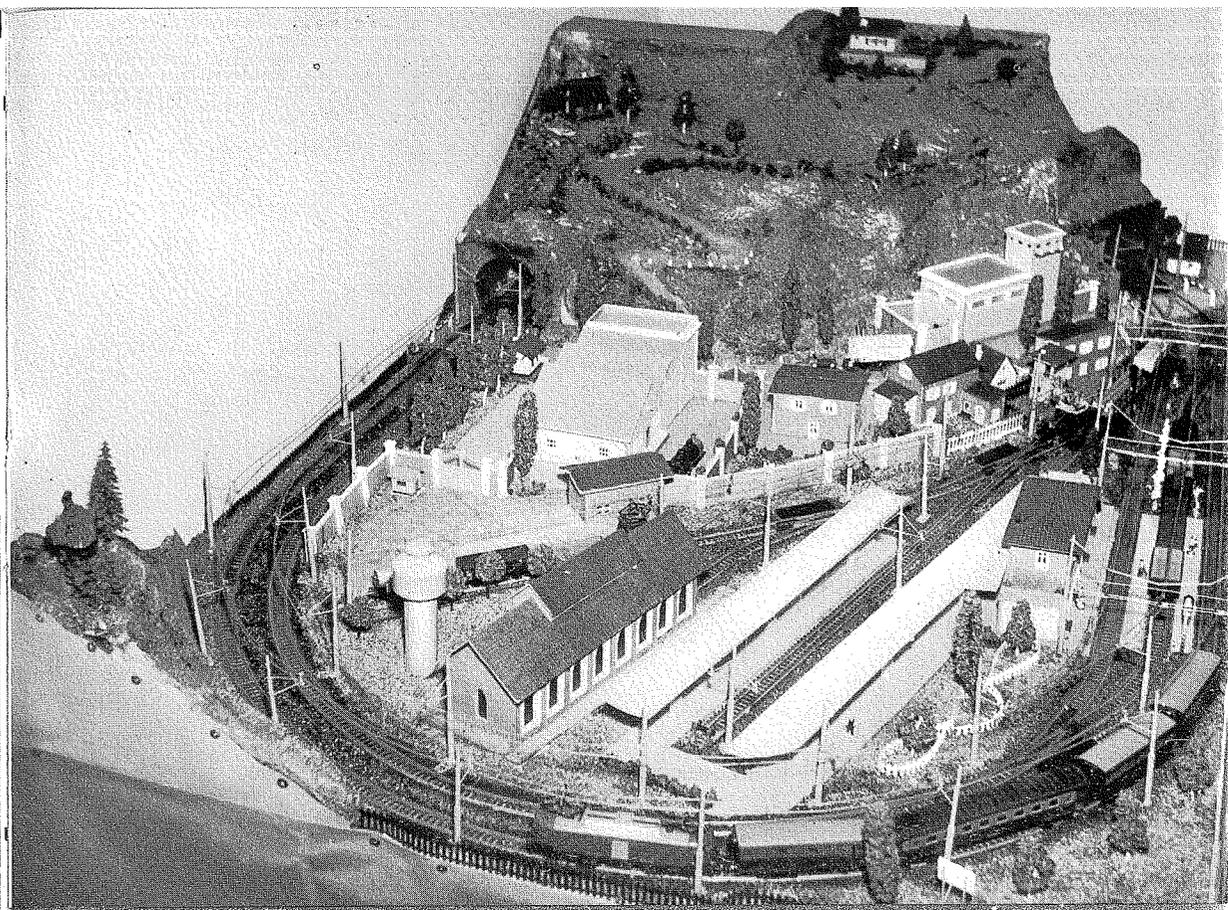
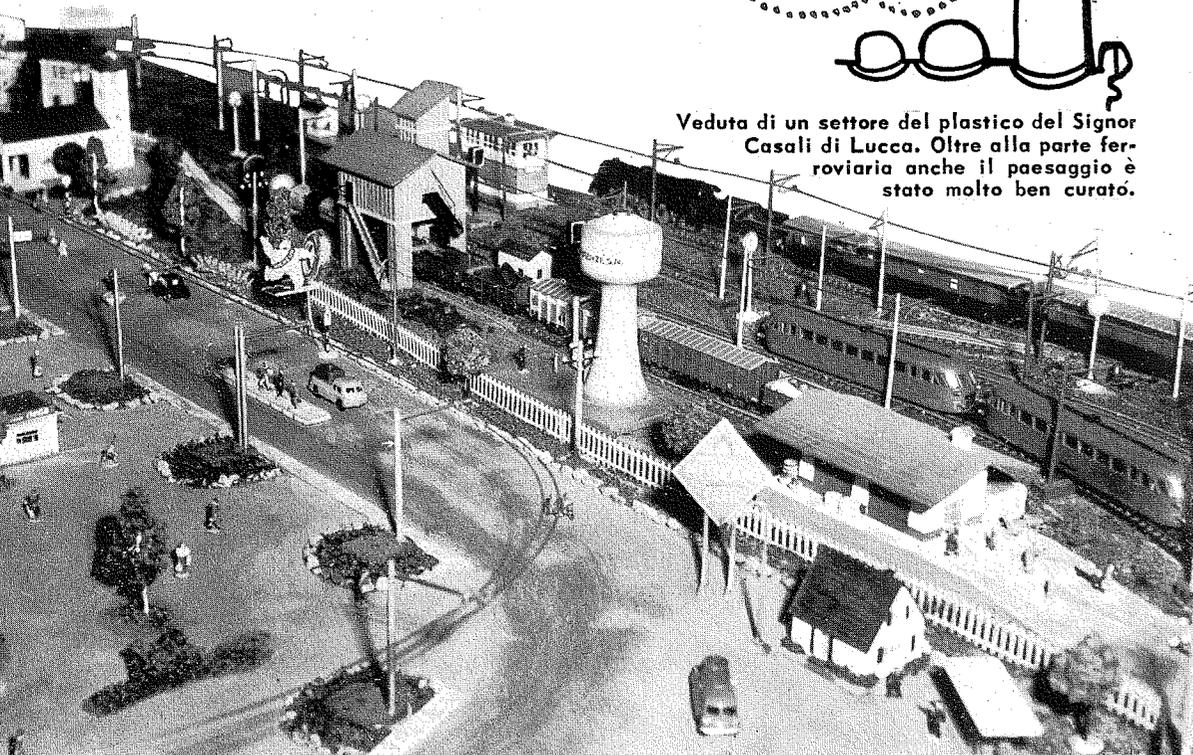


Sempre in tema di vecchi trenini, ecco un'altra suggestiva inquadratura del famoso trenino della Val Gardena. E' il Sig. Biagio Torregrossa di Lecco che ha fissato col suo obbiettivo la sbuffante locomotiva in partenza da una stazioncina del suo breve percorso. Un treno in movimento, che sia piccolo o che sia un rapido, specialmente se trainato da una locomotiva a vapore, ha sempre un suo fascino particolare.

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.

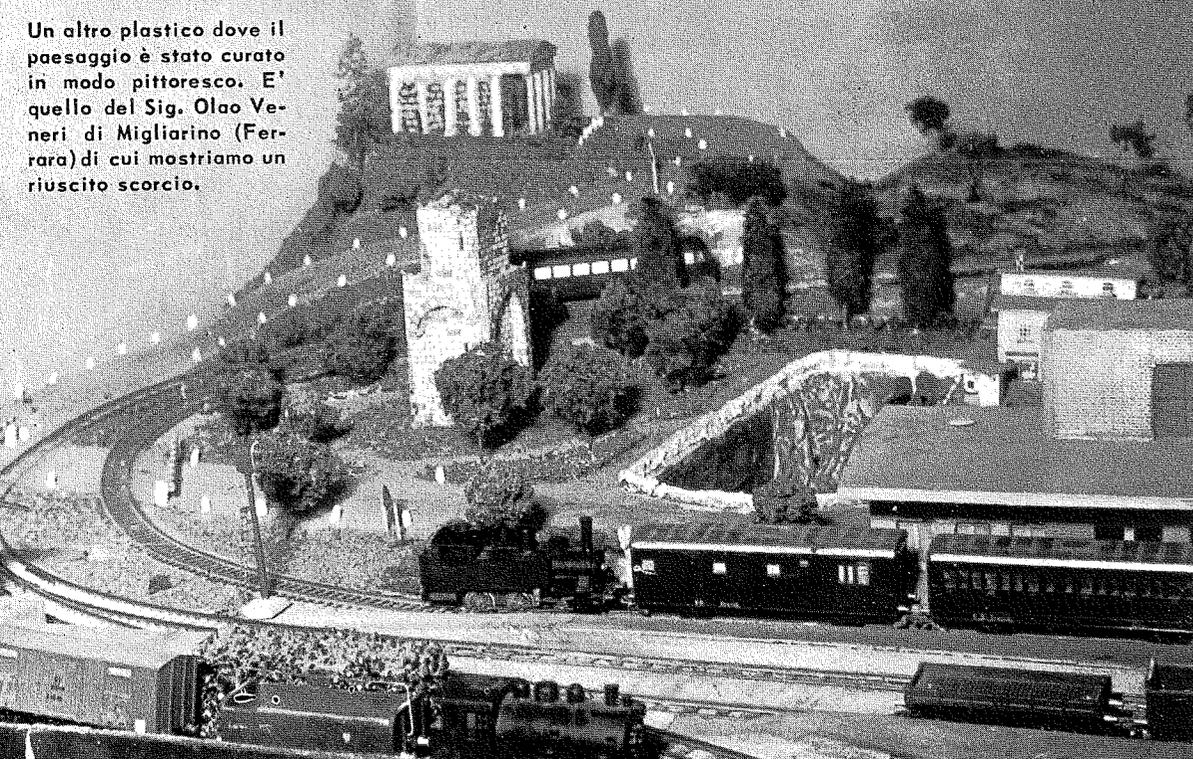


Veduta di un settore del plastico del Signor Casali di Lucca. Oltre alla parte ferroviaria anche il paesaggio è stato molto ben curato.



Un altro esempio di plastico fatto sulla traccia di quello da noi costruito ed illustrato nei primi numeri di questa rivista. A differenza di questo, esso è più grande ed ha l'anello esterno a doppio binario. Sono i fratelli Luigi e Aldo Riva di Torino che ci hanno mandato questa bella fotografia.

Un altro plastico dove il paesaggio è stato curato in modo pittoresco. E' quello del Sig. Olao Veneri di Migliarino (Ferrara) di cui mostriamo un riuscito scorcio.



Il Sig. Domeniconi di Asti abile fermodellista di cui pubblichiamo la costruzione di un carro sottostazione nel n. 12, ha realizzato questa bella Cabina di blocco.



# VAGONE POSTALE

Dopo aver sacrificato per un anno tutte le domeniche e i giorni festivi, sono riuscito a terminare il mio plastico; (mancano alcuni particolari in quanto ritengo possano essere utili alcune Vostre spiegazioni), di cui vi mando le relative fotografie e uno schizzo del tracciato.

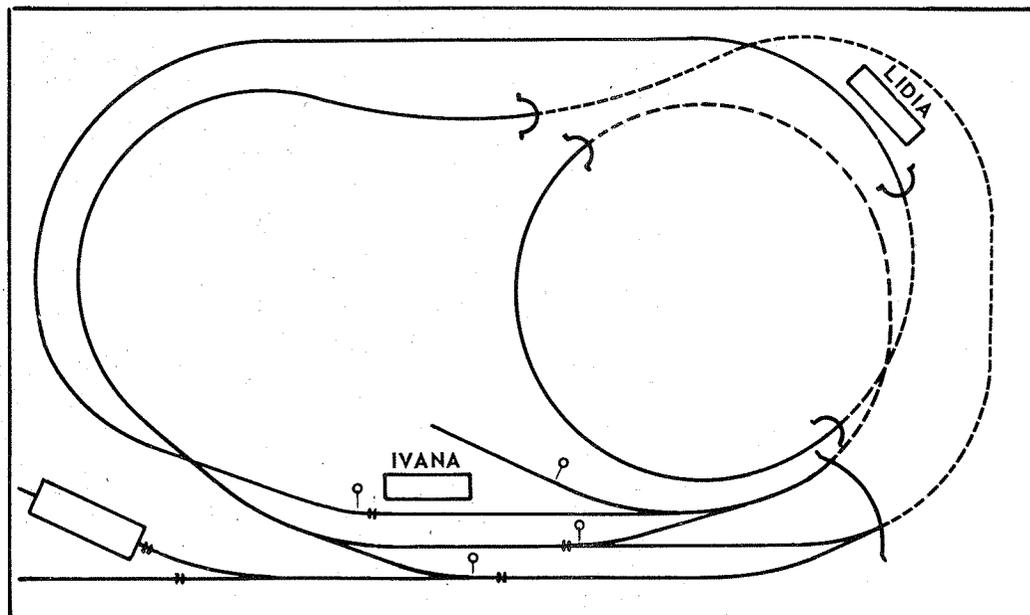
Come in altre mie lettere, preciso che sono un operaio, quindi, per quanto il plastico sia di proporzioni modeste, dal punto di vista finanziario è di proporzioni grandi. Per riuscire a realizzare questo obiettivo ho lavorato per un anno tutte le giornate festive, coi risparmi ho comperato il materiale rotabile e col tempo ho autocostruito quello che le mie possibilità finanziarie non mi permettevano di comperare.

## DESCRIZIONE

Il cassone è simile a quello descritto dalla Vostra rivista «HO» n. 10; alle estremità del piano dove questo si congiunge quando il plastico è aperto, sono stati messi due traversini di rinforzo che si congiungono con un'incastro

a punta di diamante, questo per facilitare che la congiunzione sia perfetta. Questo, a mio avviso, può benissimo sostituire il rinforzo centrale da Voi realizzato col plastico ad armadio pubblicato nel n. 17 della Vostra rivista «HO». I collegamenti elettrici sono effettuati tramite i contatti a molla. La fotografia n. 1 raffigura il cassone chiuso con a fianco la scatola di comando in cui sono situati tre trasformatori; due sono visibili (comando treni) il terzo è per l'illuminazione degli stabili. Si notino inoltre i pulsanti per gli scambi e gli interruttori per le sezioni dei binari. In alto a sinistra è visibile lo sportello che permette di penetrare nell'interno della montagna in caso di necessità.

Il plastico misura m. 2,20 x 1,30. La rete ferroviaria si sviluppa per una lunghezza di circa 20 m., i binari si snodano in due direzioni diverse, (ecco perchè nelle fotografie si nota che i treni hanno il senso a destra; la marcia a sinistra viene considerata solo nel caso di strade a doppio binario). Il primo binario parte dalla sta-



Il tracciato schematico del plastico la cui misura esterna è di cm. 220 x 130.

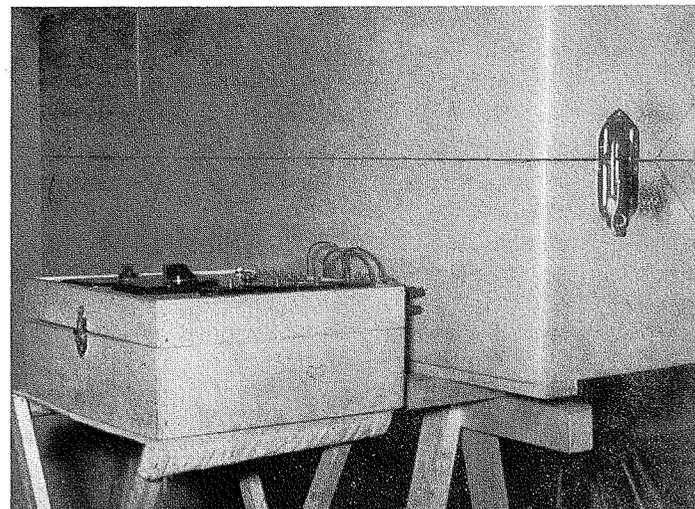


Fig. 1 - Il cassone chiuso con a fianco la cassetta di comando.

zione principale «Ivana» per raggiungere la stazione secondaria «Lidia» situata in montagna, poi scende a chiocciola per ricongiungersi alla stazione principale. Il secondo fa il giro in pianura attraversando la montagna, incrociando col primo binario all'altezza del deposito.

I binari sono stati costruiti, in parte con binari «modello», e in parte col profilato in scatola SM R. Vi sono sei scambi elettromagnetici, uno a mano, cinque interruzioni di binario e quattro sganciatori automatici. I due treni: merci e passeggeri, sono trainati dal nuovo locomotore Le 636 e dalla locomotiva L 221 che viaggiano contemporaneamente, in senso opposto e indipendenti. La formazione dei convogli viene effettuata dalla locomotiva da manovra L B&O/R. I vagoni passeggeri sono illuminati prendendo corrente dalla locomotiva e dal binario, attraverso i ganci di trazione. I pali della rete aerea sono autocostruiti (si noti che dai bracci orizzontali di sostegno della rete aerea si vedono chiaramente sporgere dei pioli nei quali debbono essere innestati gli isolatori, dove deve passare il filo che deve completare la catenaria). Le case sono autocostruite, una parte di mia iniziativa, una parte con il contributo degli stampati della Vostra rivista «HO» (il mercato coperto è stato trasformato in Dopolavoro Ferroviario, vedi foto n. 3). Ad eccezione del materiale rotabile (Rivarossi) e la maggioranza degli alberi, tutto è stato autocostruito. Grande è stato l'aiuto di suggerimenti ed esperienze fornito dalla Vostra rivista.

Nei punti di congiunzione del filo aereo ho costruito dei ponti a cui è fissato il filo aereo,

che mi permettono stabilità e un perfetto collegamento, tanto che non è stato necessario il collegamento elettrico con contatti a molla.

Le sponde del cassone nella parte interna, sono state ricoperte con carta per montagne da presepio, incollata con colla da falegname a freddo, le strade e le montagne costruite secondo i Vostri suggerimenti.

## DOMANDE

Potrete notare, come nella rete dei binari della stazione, non esistono segnali. Molti elogi ed ammirazioni ha riscosso l'impostazione del mio piccolo plastico ed alcuni commercian-

ti hanno espresso il desiderio di esporlo nelle loro vetrine. Questa richiesta mi ha lusingato ma altresì, mi ha messo in pensiero ed in difficoltà, perchè mi trovo nella necessità di dover realizzare un dispositivo di sicurezza onde evitare che durante la marcia dei convogli possa avvenire uno scontro: questo è il motivo perchè non ho messo i segnali, i quali vorrei collegarli col dispositivo di sicurezza. Data la Vostra

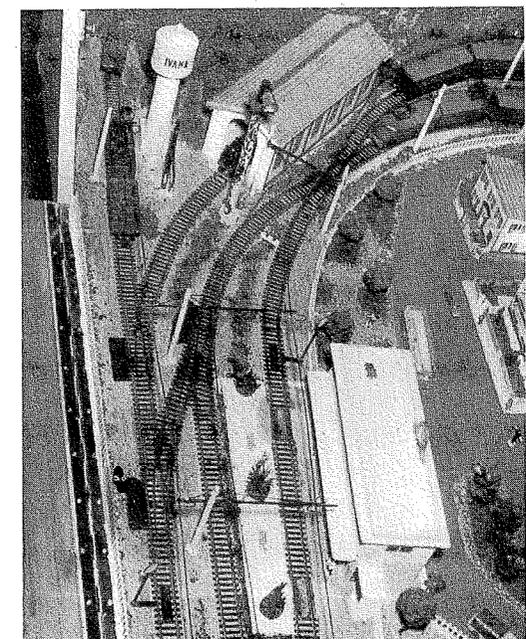


Fig. 2 - Il punto d'incrocio dove vanno messi i semafori di protezione.

gentilezza nel dare suggerimenti, ho pensato di chiedere a Voi come realizzarlo (preciso che conosco l'elettricità solo elementarmente):

I°) Il piano che vorrei realizzare è il seguente: applicare due intermittenti Faller affinché i due treni dopo un dato numero di giri si fermino in stazione.

II°) Evitare che i due treni si possano incontrare all'altezza dell'incrocio (vedi foto n. 2). Penso che in un certo punto, per evitare questo, un treno debba togliere la corrente all'altro e successivamente ridarla, tramite un dispositivo in cui siano collegati i segnali: è possibile realizzare questo? Se è possibile, con quali accorgimenti?

Vi sarei molto grato se mi trasmettete un suggerimento utile per tale realizzazione.

Loris Venturini - Rimini



Abbiamo voluto riportare integralmente la lettera del Sig. Venturini con alcune fotografie del suo interessante plastico e lo schema del tracciato, poiché pensiamo che oltre alla sua il-

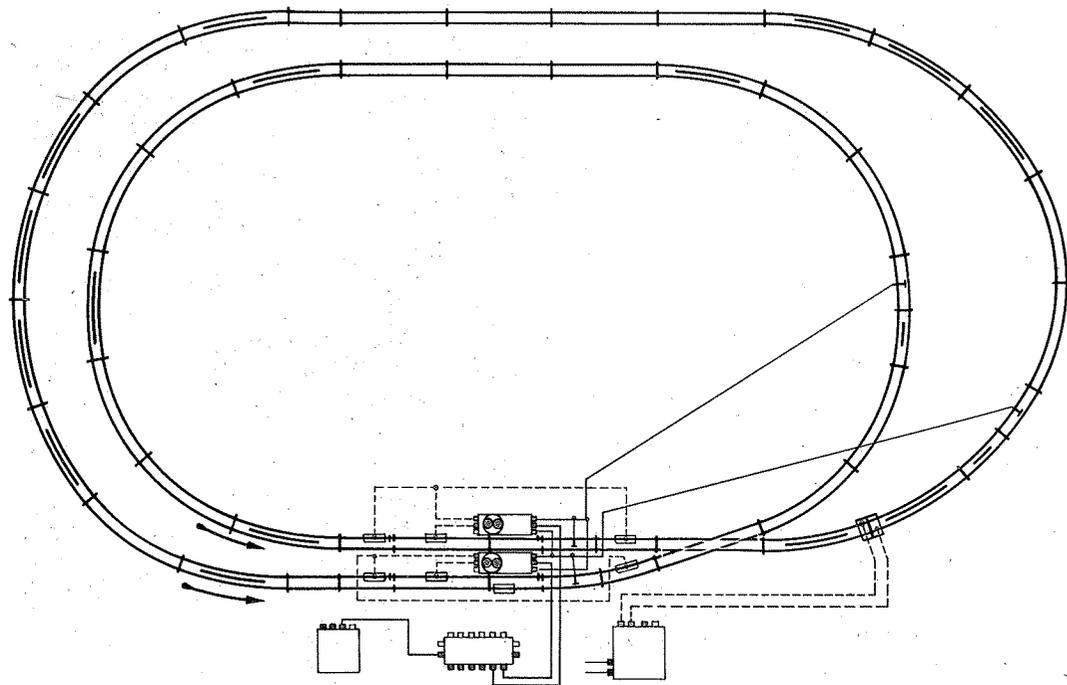
lustrazione, possano essere interessanti per i lettori i quesiti che ci chiede.

In primo luogo, egli vorrebbe fare arrestare dopo un determinato periodo i treni mediante l'uso di «intermittenti Faller». Vogliamo precisare che questi apparecchi non hanno nulla a che vedere con l'arresto a tempo dei treni. Essi sono solo degli interruttori termici che provocano l'arresto di un treno per la durata di qualche decina di secondi. Per far sì che la circolazione dei treni cessi a tempo determinato, bisognerebbe fare un'applicazione sull'alimentazione del trasformatore/raddrizzatore mediante un orologio come quelli usati per lo spegnimento a tempo di apparecchi radiofonici. Sarebbe comunque impossibile ottenere che l'arresto avvenisse solo quando i treni entrano in stazione.

Il secondo quesito riguarda lo studio di un sistema di blocco automatico per impedire che due treni abbiano a scontrarsi in corrispondenza dell'incrocio, nel caso che essi abbiano a transitare in quel punto contemporaneamente.

Riportiamo a tale scopo uno schema esemplificativo di un doppio ovale con incrocio che può sintetizzare il tracciato del plastico Venturini.

Nel nostro caso abbiamo considerato il sen-



Schema dei collegamenti elettrici per il blocco automatico di protezione dell'incrocio.

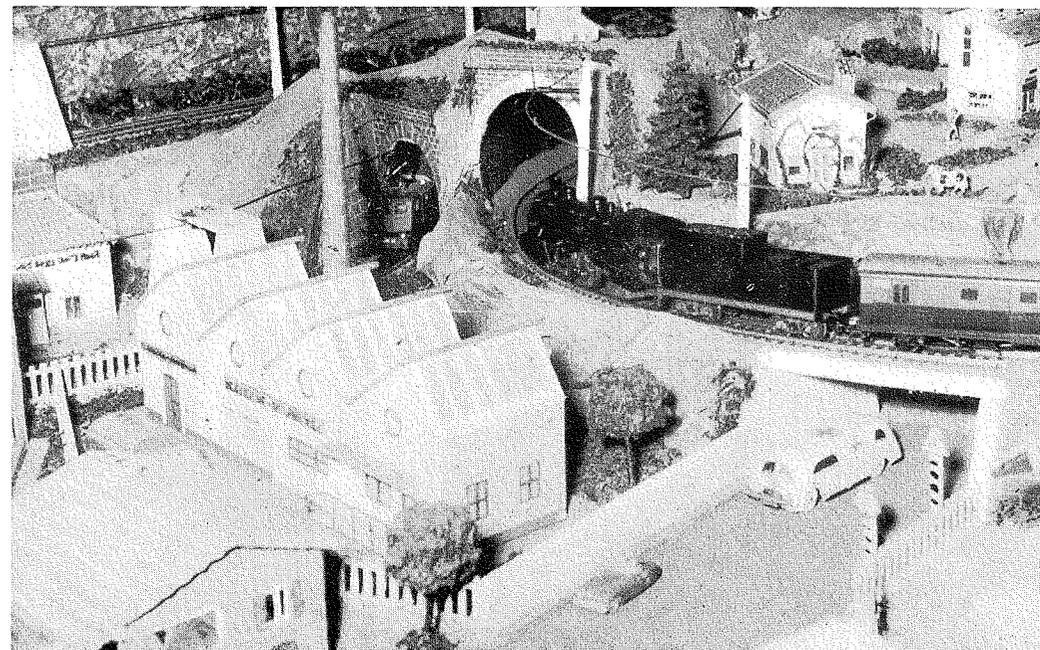


Fig. 3 - La sezione montagnosa del plastico con lo sbocco delle due gallerie. Si notino i tre differenti livelli della strada ferrata.

so di marcia dei due treni come indicato dalle frecce. Qualora si volesse che uno dei due treni marciasse in senso opposto, occorrerà spostare un semaforo e relative sezionature del binario, dall'altra parte dell'incrocio. I pedali di contatto andranno naturalmente spostati anche essi opportunamente.

Come si può vedere dallo schema, i due se-

mafori sono collegati fra loro in opposizione, vale a dire che quando uno è al verde l'altro è al rosso. Il treno che transita per primo su uno dei due pedali collegati al filo verde, lascerà via libera all'altro treno.

Con tale sistema non può mai accadere che entrambi i semafori siano al verde e perciò resta scongiurato il pericolo di scontri.

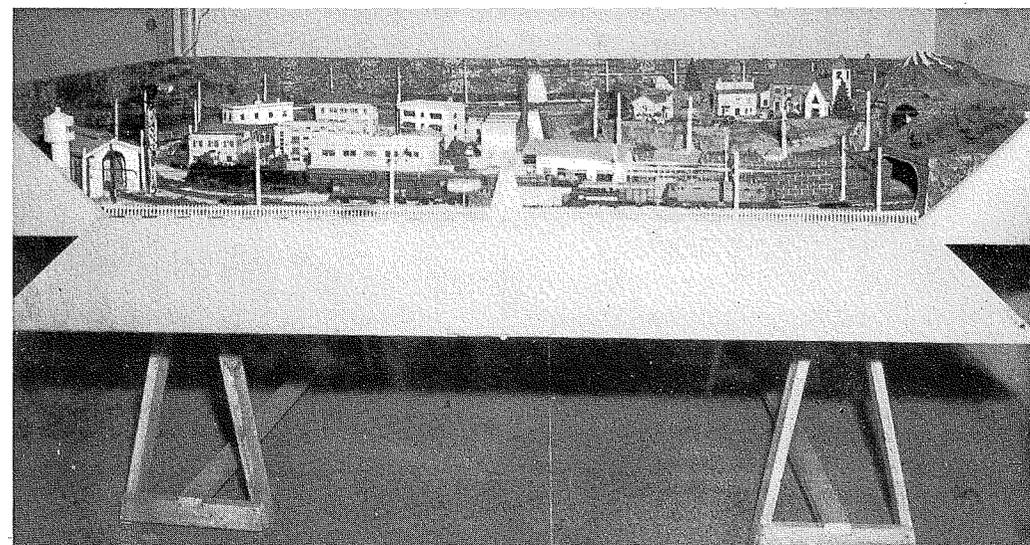


Fig. 4 - Come si presenta il plastico aperto.

Sp. 10 Garibaldi, 97  
**ANCONA**  
Tel. 24939

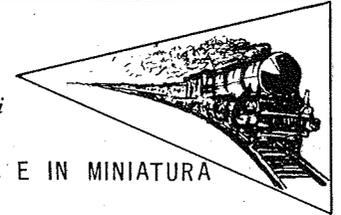
**e. tortorelli**

MODELLISMO AEREO  
E NAVALE

MECCANO e pezzi sciolti

assortimento  
completo  
delle case :  
RIVAROSSI  
•  
MÄRKLIN  
•

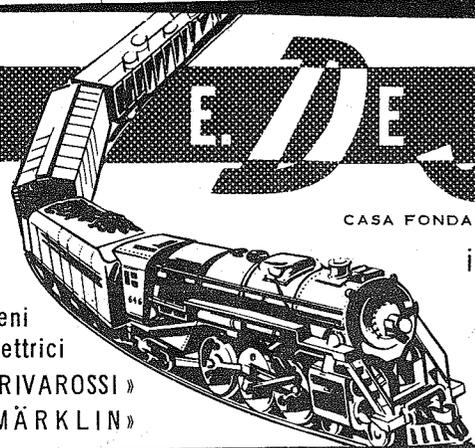
# ITALMODEL



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



## 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

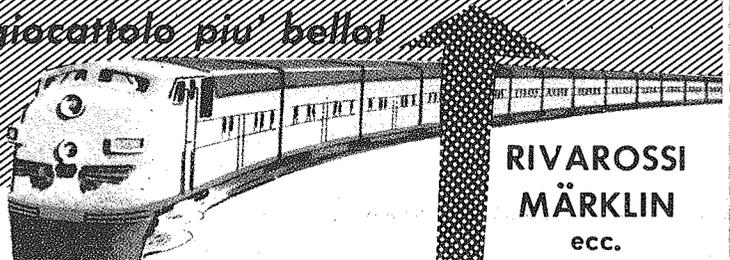
impianti completi materiale accessorio di  
tutte le marche

*i migliori giocattoli*  
NAZIONALI ED ESTERI

treni  
elettrici  
« RIVAROSSI »  
« MÄRKLIN »

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.

VENDITE  
ANCHE PER CORRISPONDENZA

ditto **MONTANARI** fondata nel 1840

TUTTO PER IL MODELLISMO

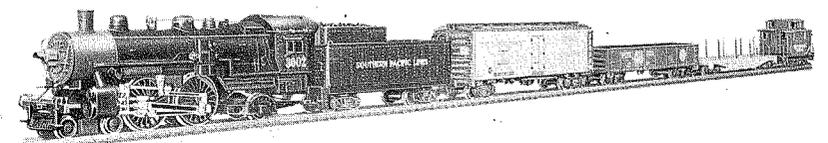
- FERROVIARIO • Specializzazione tecnica sui treni elettrici
- AEREO • Riparazioni - Consulenza - Costruzione plastici
- NAVALE • Complessi per trasformare il Märklin in corrente continua a 2 rotaie

Via Guerrazzi 28 - BOLOGNA

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

# P

TRENI ELETTRICI RIVAROSSI  
MECCANO - GIOCATTOLI NAZIONALI ED ESTERI

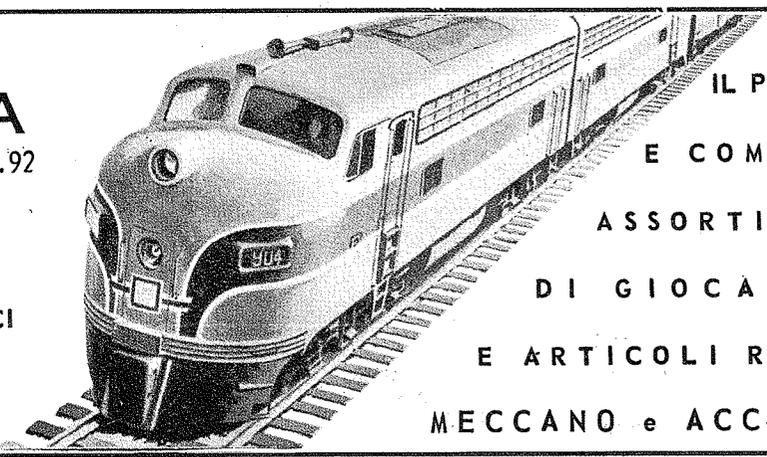


# PAPALINI

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

DITTA  
**DIANA**  
P.za Duomo - tel. 59.92  
COMO

TRENI ELETTRICI  
RIVAROSSI



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

## 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

## ROMA

via MARCANTONIO COLONNA 34

TEL. 30.929

tutti i tipi di  
giocattoli  
nazionali  
ed esteri.

NAVI MERCANTILI E DA  
GUERRA - PRODUZIONE  
WIKING



treni elettrici navi ecc.

Rivarossi  
MÄRKLIN - MECCANO

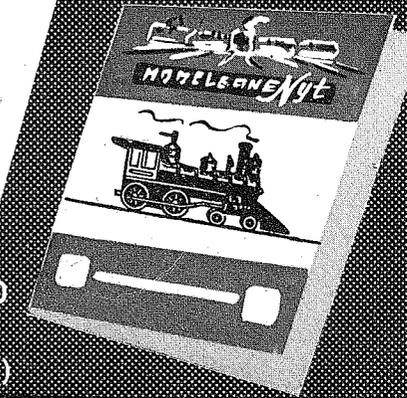
# riccardo GIORNI

L'INTERESSANTE RIVISTA

## Modelbane *nyt*

DI MODELLISMO FERROVIARIO  
DANESE

Kongevej 128 Virum (Danimarca)



Rivista mensile Spagnola  
di modellismo ferroviario

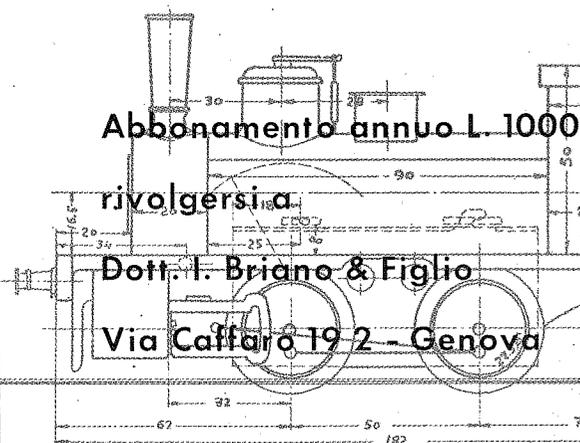
# TREN MINIATURA

Abbonamento annuo L. 1000

rivolgersi a

Dott. I. Briano & Figlio

Via Caffaro 19/2 - Genova



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 occorervi per costru-  
zioni modellistiche di qualsiasi genere (aero - navi - auto - treni) di pro-  
duzione nazionale, inglese e tedesca

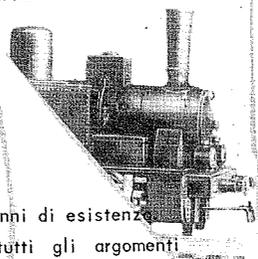
treni elettrici RIVAROSSI (Faller, Vollmer, ecc.)

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

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, Se-  
gnali, Elettricità' ecc.

Numerose illustrazioni.

Ogni numero L. 250  
Abbonamento annuo L. 2.600

# loco- revue

# 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

RIVAROSSI  
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

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

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

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

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

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

P. PALLAVICINI  
C. Buenos Aires 13 R - GENOVA  
Portici Teatro Augustus  
CONSULENZA, RIPARAZIONI,  
COSTRUZIONE PLASTICI

AEROMODELLI  
Piazza Salerno 8 - ROMA  
TUTTO PER IL MODELLISMO

Dite ai nostri inserzionisti che  
avete visto la loro pubblicità su  
HO RIVAROSSI

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

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

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

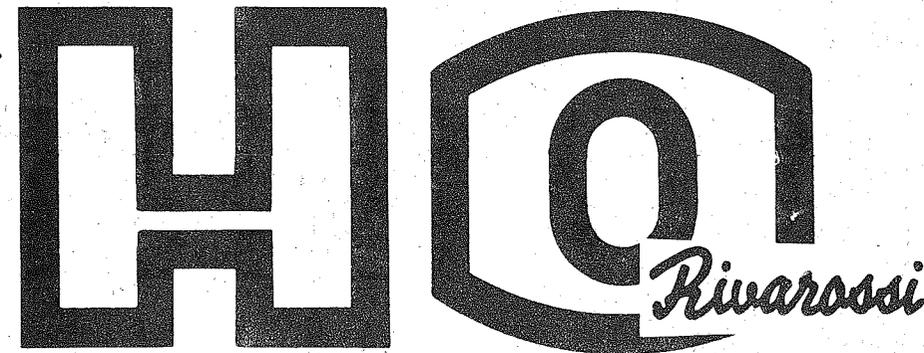
Fate di HO RIVAROSSI  
la guida per i vostri acquisti

## ABBONATEVI

ad HO rivarossi,  
la rivista piu' completa  
di modellismo ferroviario

ABBONAMENTO  
ANNUO L. 800

NUMERI SINGOLI  
O ARRETRATI L. 150 cad.



1880

1955

Ditta Carr.

TELEF. 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

Galleria del 48  
Via Augustus Dofretti 105 TEL. 462833  
Roma

I GIOCATTOLI  
PIÙ BELLI  
DEL MONDO

tutto della RIVAROSSI  
Ditta BUCHBINDER  
X Giorni 23  
MESCIA - Tel. 43459

