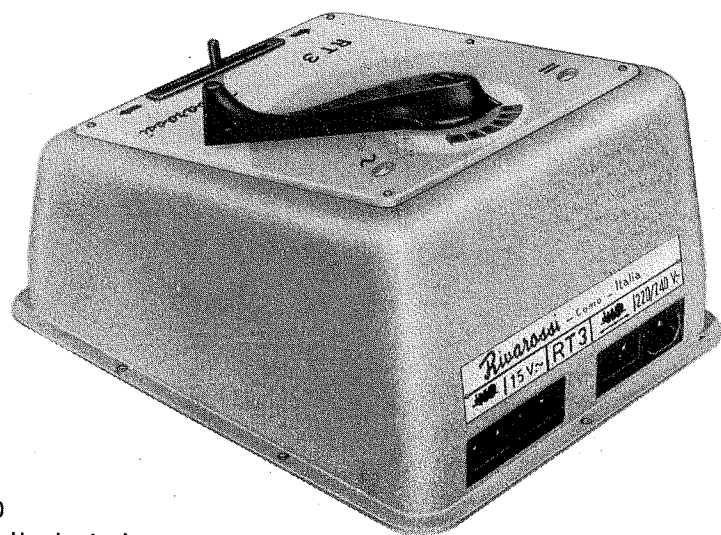


**Rivarossi** HA REALIZZATO:

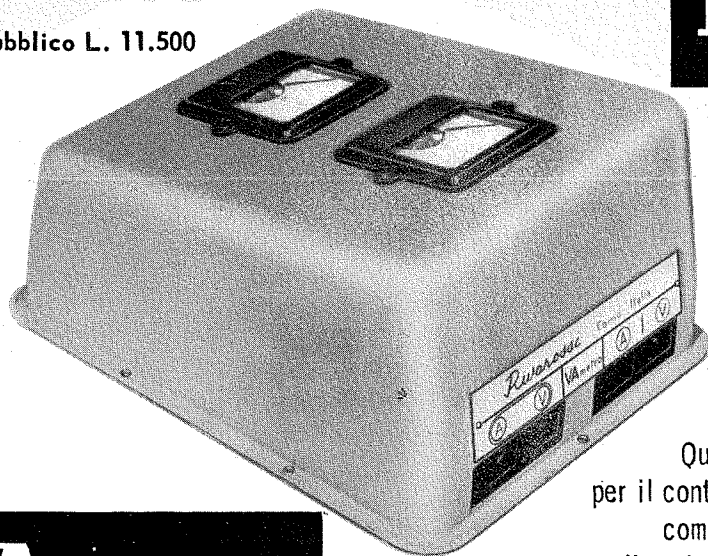
Prezzo al pubblico L. 8.800



**RT3**

Trasformatore-raddrizzatore di grande potenza con doppio avvolgimento secondario e 2 disgiuntori termici con lampada spia. Può alimentare tre treni funzionanti contemporaneamente ed azionare scambi e segnali anche se comandati da rotaie di contatto.

Prezzo al pubblico L. 11.500



**VAmetro**

Quadretto con strumenti per il controllo elettrico di linea comprendente amperometro e voltmetro per corrente continua ed alternata incorporati in elegante scatola in acciaio con bocche per i collegamenti.

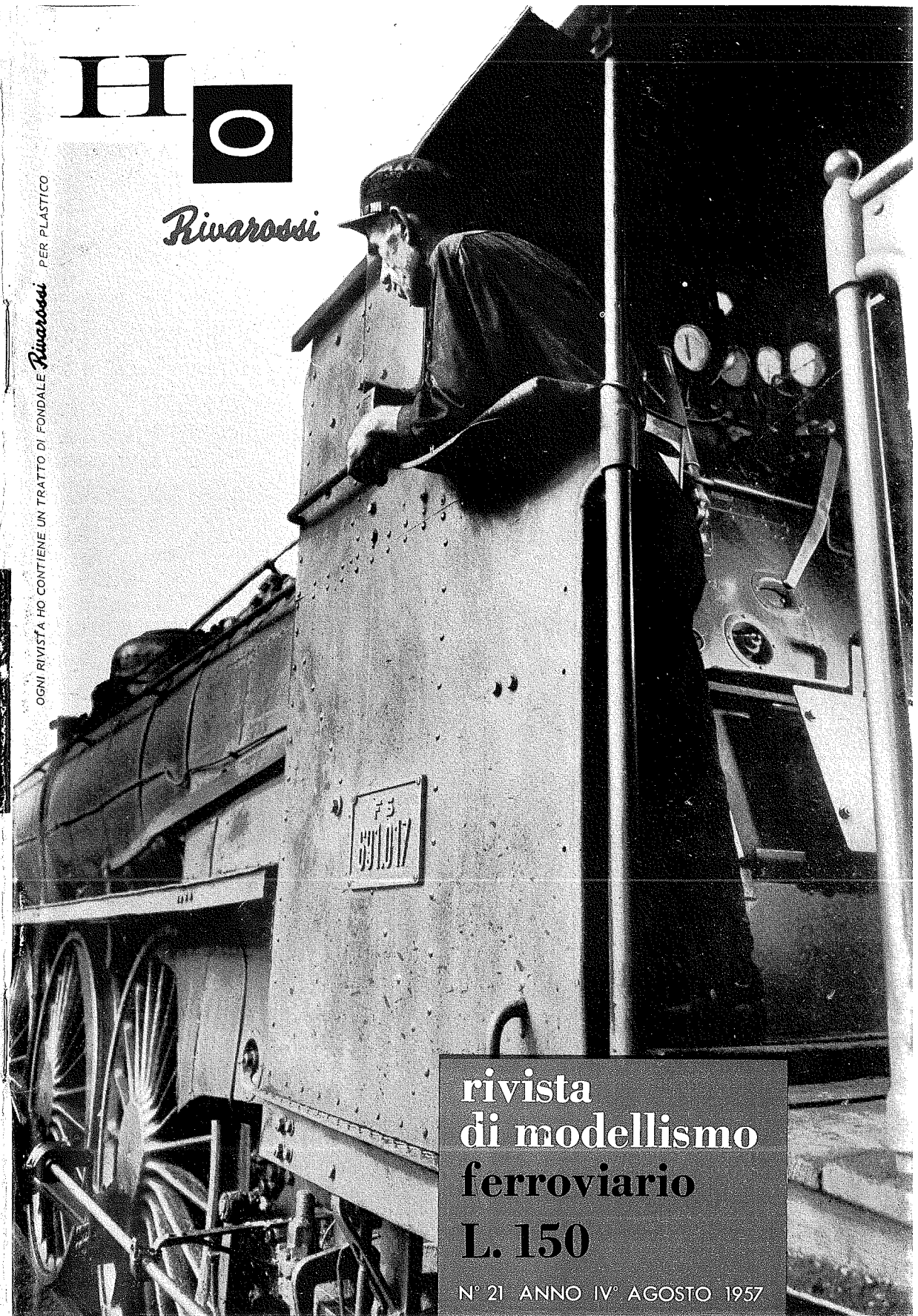
Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

**RT3**

**HO**

*Rivarossi*

OGNI RIVISTA HO CONTIENE UN TRATTO DI FONDALE *Rivarossi* PER PLASTICO



**rivista  
di modellismo  
ferroviario  
L. 150**

N° 21 ANNO IV° AGOSTO 1957



*Mastro Geppetto*

di

**SCAGLIA & FIGLIO**

**GIOCHI E  
GIOCATTOLI**

**MODELLISMO**

MILANO  
CORSO MATTEOTTI, 14  
TELEF. 79.12.12

**AVIOMINIMA**

COS. MO

COSTRUZIONI MODELLISTICHE  
ROMA - VIA S. BASILIO 49 A

NOVITA' PER I MODELLISTI FERROVIARI

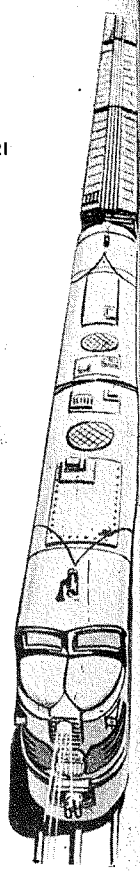
LISTELLI PROFILATI IN BOSSO  
LUNGHEZZA CM. 50

NELLE SEZIONI E MISURE:

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

**AVIOMINIMA**

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



**GIOCATTOLI  
CARROZZINE**

**ROMA**

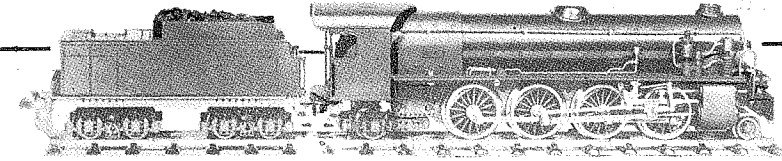
VIA APPIA NUOVA n° 146 - TEL. 751.038



**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"



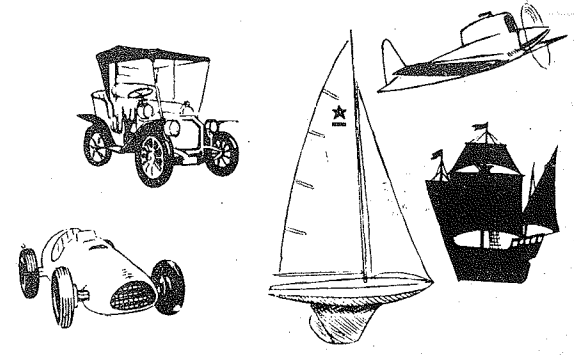
**T. Ciccolella & Figlio**  
Regali

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

**NAPOLI**

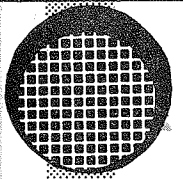
PARTI DI RICAMBIO  
SERVIZIO ASSISTENZA  
ACCESSORI  
FALLER  
PREISER  
VOLLMER

**LA MODELLISTICA**



**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

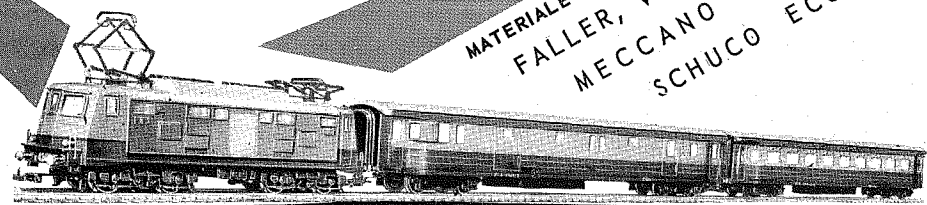
accessori per plastici  
**TRENI - MÄRKLIN**  
e di altre case estere  
e nazionali

**"casa dei balocchi"**

FIRENZE - VIA PANZANI 61/r - TEL. 22264  
DITTA SPECIALIZZATA PER  
AEREO - AUTO - FERMODELLISMO

TRENI ELETTRICI  
RIVAROSSA  
MÄRKLIN  
ECC.

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



# HOLLIVER

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

accessori per plastici  
FALLER - VOLLMER  
PREISER WIKING  
AEREI FROG

VENDITE  
ANCHE  
PER  
CORRISPONDENZA

# Vigano

CASA FONDATA NEL 1880  
PIAZZA CORDUSIO  
MILANO

"casa dei balocchi"


Tutto per l'aeromodellismo  
Automodellismo  
Navimodellismo

# A. MILANESIO

Via di Nanni 118/120  
Tel. 380.663

TORINO

Articoli sportivi  
Giocattoli nazionali ed esteri  
Assistenza e riparazioni in genere



Accessori per plastici

RIVAROSSI  
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

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



# GASPERINI

giocattoli  
assortimento  
materiale

TRENI *Rivarossi*

COSTRUZIONE PLASTICI  
GIOCATTOLE DI  
TUTTI  
I TIPI

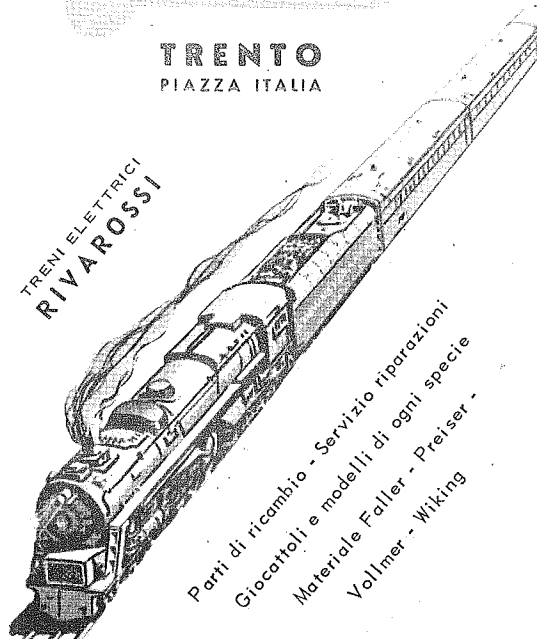
BOLOGNA  
VIA FARINI 2  
TEL. 35.217

# Italo

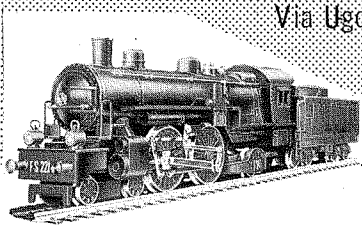
TRENTO  
PIAZZA ITALIA

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 - MARKLIN - HAMBLING - X3

IL PIU' VASTO

ASSORTIMENTO IN

FERROVIE ELETTRICHE

**RIVAROSSI**

VIA XX SETTEMBRE

N. 45

TEL. 481.721



ROMA

TUTTO IL COMPLETO DI  
ACCESSORI PER TRENI  
ELETTRICI.

GIOCATTOI 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 RIVAROSSI

PERUGIA

VIA ALESSI, 12

parti di ricambio e pezzi staccati

per modellisti

MATERIALI AERENAVI 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. 21 Agosto 1957 Anno IV° L. 150



EDITORIALE

La notizia che la «Rivarossi» sta per lanciare sul mercato il modello della «nuova 500» Fiat oltre ad una seconda serie migliorata della già nota «600», non è certamente una informazione di carattere fermmodellistico; ma servirà a spiegare, ai molti amici in attesa di alcune novità nel campo dei treni, la ragione per cui certi pezzi della produzione 1957 non sono ancora apparsi sul mercato.

Si rassicurino però gli appassionati, perchè anche le tanto attese locomotive «L 740/R» e «L 280/R» il segnale «SB 2» e il quadro di misura «VA metro» vedranno la luce non appena terminato il lancio dei modelli di autovetture, tutte le altre novità sono infatti, a questa data, già in produzione e consegnate.

Con questo numero iniziamo una nuova rubrica che speriamo si riveli assai utile ai possessori di materiale «Rivarossi» rubrica che spiegherà via via i vari accorgimenti per ottenere il miglior rendimento dai vostri treni e per curarne voi stessi la manutenzione. Se avete dei problemi al riguardo, scriveteci e saremo lieti di darvi risposta da queste pagine.

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 Varsity e stampato con Multilith da Rivarossi - Como

IN QUESTO NUMERO

<i>Il fermmodellismo nell'Europa Orientale</i>	Pag. 8
<i>Vagone Postale</i>	« 11
<i>I nostri lettori all'opera</i>	« 12
<i>Mondo Modellistico</i>	« 15
<i>Il Gamba de legn</i>	« 16
<i>Disegno tecnico</i>	« 18
<i>Una tavola di costruzione</i>	« 20
<i>Norme sulla manutenzione dei treni «Rivarossi»</i>	« 24
<i>Concorso «Flash»</i>	« 26
<i>Schemi di tracciati</i>	« 28
<i>Occhio al treno</i>	« 32

NEL PROSSIMO NUMERO

*Norme sulla manutenzione dei treni «Rivarossi»*  
*Eche sul plastico nell'armadio*  
*I nostri lettori all'opera*  
*Occhio al treno - Concorso «Flash»*  
*Un plastico in «cinerama»*  
*ed altre interessanti rubriche*

# IL FERMODELLISMO NELL'EUROPA ORIENTALE

**Pubblichiamo volentieri questo articolo inviatoci dal nostro collaboratore ACU non a scopo polemico ma solo per tenere informati i nostri lettori sugli strani ed impensati sviluppi cui può portare il fermodellismo in certi paesi cosiddetti «democratici».**

MOROP è quell'associazione europea che raccoglie i modellisti, gli studiosi, i costruttori e tutti gli appassionati del modellismo ferroviario. Questa associazione ogni anno tiene un congresso in qualche città d'Europa. L'ultimo fu, nell'Agosto del 1956, a Berna, il prossimo, nell'Agosto di quest'anno a Parigi.

Questa piccola premessa per citare il paragrafo 2 dell'articolo 3 dello Statuto di MOROP che dice testualmente: «L'associazione è assolutamente estranea ad ogni presa di posizione di carattere politico e religioso». Sulla base di questo articolo dello Statuto è stato accolto chiunque avesse richiesto di farne parte, e pertanto sono stati considerati benvenuti anche i colleghi di tutti i paesi dell'Europa orientale.

Solo poco tempo fa sono riuscito ad avere il n° 10 della Rivista fermodellistica della Germania orientale «Der Modell Eisenbahner» dell'Ottobre 1956, che riporta, in un articolo di fondo, la relazione sul congresso MOROP di Berna.

L'articolo, firmato dalla redazione, dichiara innanzi tutto la sua soddisfazione, unanimemente condivisa, per il gran numero di partecipanti, quale dimostrazione del grande interesse per questa attività sempre in crescente sviluppo in tutta Europa, e conclude questa breve premessa con l'af-

fermazione un po' azzardata che:

**«i costruttori delle ferrovie modello della Repubblica Democratica Tedesca ricoprono un ruolo assai considerevole».**

Per parte mia non so se la produzione PIKO che è senz'altro una delle più perfette, e delle più note della DDR, possa gareggiare senza arrossire con certa produzione Italiana, Tedesco-Occidentale, Francese, Inglese, Danese ecc., comunque sin qui siamo disposti a dare atto all'articolista della sua ammirazione per le cose di casa sua. Ma egli si affretta poi a ribadire un concetto apparso sulla stessa Rivista in sede di relazione del Congresso MOROP di Vienna del 1955 e cioè che:

**«in seguito alle consultazioni con i rappresentanti dei singoli paesi si può chiaramente constatare che i costruttori di ferrovie modello sono numericamente più forti nella Repubblica Democratica Tedesca, mentre in taluni paesi capitalistici, in particolare nella Repubblica Federale Tedesca si nota un arresto nello sviluppo del modellismo ferroviario. Il motivo della superiorità organizzativa e tecnica dei costruttori di ferrovie modello nella Repubblica Democratica Tedesca, si trova unicamente, e fu universalmente riconosciuto, nell'ordinamento della nostra legislazione sociale. Infatti il nostro governo proletario dà a tutti gli uomini di buona volontà, spe-**

cialmente ai giovani, tutti i possibili appoggi, per aiutare qualsiasi lavoro che serva la causa della pace e lo sviluppo delle ferrovie in miniatura che sono considerate come mezzo principale per l'educazione e l'istruzione tecnica dei fanciulli, destinati a migliorare i futuri quadri delle ferrovie tedesche».

Non so, né sono in grado di poter controllare se effettivamente la produzione di ferrovie modellistiche sia, nella Germania Orientale, una delle più progredite del mondo, ma che ciò debba essere ammannito così senza ritegno, né riguardi fra amici che cercano di mettersi d'accordo per poter sempre meglio godere il loro passatempo preferito, e che questo passatempo debba diventare il podio preparato a bella posta per un comizio elettorale, mi sembra per lo meno di cattivo gusto. Ma non basta, sentite il resto:

**«francamente i rappresentanti dei paesi dell'Europa Occidentale dovrebbero ammettere le difficoltà in cui si trova lo sviluppo del fermodellismo in quei paesi. L'Ingegnere Leutloff espone, durante il suo intervento oratorio, come nelle difficili e logoranti condizioni di vita degli stati capitalistici, gli uomini si procurino, con la piccola ferrovia domestica una evasione dalla società. Ad un certo punto egli citò Goethe «qui sono uomo, qui posso esserlo» come conferma al caratteristico fenomeno degli stati occidentali dove l'ordinamento attuale della società cerca con tutti i mezzi di sopprimere la personalità dell'individuo. Nel mondo capitalistico l'uomo non ha tempo per togliersi la maschera. Solo dedicandosi alla sua passione egli può seguire i suoi impulsi senza paura dell'esistenza. Questo è il pensiero fondamentale esposto dagli appassionati dei rappresentanti di ferrovie modello della Germania Occidentale, dell'Italia e degli altri paesi dell'Europa Occidentale. Siamo sinceramente spiacenti per le grandi difficoltà e ostacoli che si pongono**

no sul cammino degli appassionati di ferrovie modello in quei paesi. Ci spieghiamo nello stesso tempo perchè e come il modellismo ferroviario nella Germania Occidentale e in alcuni altri paesi dell'Europa Occidentale è statico o regredisce».

Non voglio violare anch'io il paragrafo 2 dell'articolo 3 dello Statuto di MOROP e pertanto non faccio alcun commento né entro assolutamente nel merito di una così... convincente propaganda politica voglio sottolineare però come una Rivista tradisca i suoi lettori e sostenitori propinando pagine e pagine di sociologia politica a chi cerca la maniera di meglio utilizzare il poco spazio concessogli in casa dalla moglie per far correre i propri treni. A me riesce difficile capire come una tanto nota Rivista, così seria, veramente affascinante come la «Der Modell Eisenbahner», possa essere ritenuta la sede più adatta per inculcare nella testa degli uomini di buona volontà, lo abbiamo letto più sopra, che l'attuale ordinamento della società occidentale cerca con tutti i mezzi di sopprimere la personalità dell'individuo e che nel mondo capitalistico occidentale, abbiamo letto anche questo, l'uomo non ha tempo per togliersi la maschera. Ma non basta! La relazione sul congresso fermodellistico internazionale di Berna, continua con sempre maggior veemenza oratoria:

**«Ora che conosciamo le gravi difficoltà che i costruttori di ferrovie modello incontrano in quegli Stati occidentali, ci è tanto più facile riconoscere che l'ordinamento della nostra società è il migliore e la nostra via è quella giusta! Solo con la conoscenza delle altrui difficoltà si possono riconoscere le possibilità e la grande fortuna offerta ai nostri costruttori di ferrovie modello. Usarle pertanto sarà nostro dovere, non solo, ma ci riempirà di gioia il lavorarvi attorno. L'essere costruttore di ferrovie in miniatura non è da noi evadere dalla società, ma un inserirsi col suo aiuto, e,**

soprattutto per i giovani, un vivere secondo i propri desideri ed impulsi. L'uomo è libero come tale e libero da quelle logoranti esigenze sociali che la lotta per l'esistenza impone agli uomini dei paesi capitalistici».

L'articolista finalmente, dopo aver ancora ribadito il concetto che i costruttori, i gruppi e i circoli fermodellistici della Repubblica Democratica Tedesca, possono prosperare, rinsaldarsi e divenire sempre più numerosi e forti solo perchè:

**«le nostre collettività libere dall'impronta di un cattivo ordinamento sociale possono rivolgere le loro energie e i loro sforzi alle ricerche tecniche, teoriche e matematiche con l'aiuto dello stato e di tutte le istituzioni sociali»**

passa finalmente ad elencare, in poche righe i risultati cui il comitato tecnico di MOROP è giunto durante il congresso di Berna.

Dopo le poche righe di carattere tecnico ecco il fervorino propagandistico finale che si può riepilogare così: la grande mole di lavoro svolta, e il fatto che MOROP è pronta ad accogliere nella sua associazione l'organizzazione dei costruttori di ferrovie della DDR:

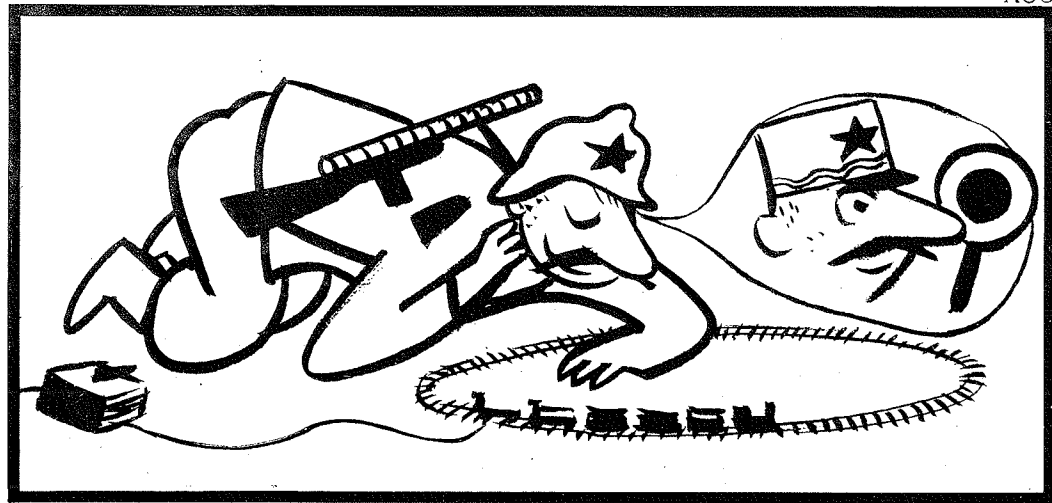
**«deve essere sprone per il costruttore di ferrovie modello della nostra repubblica**

di migliorare il nostro lavoro con patriottico orgoglio e di difendere ancora più attivamente l'ordinamento democratico della nostra società».

Cari amici, costruttori fermodellistici e appassionati della DDR e di tutta l'Europa Orientale, venite pure ai nostri congressi a portare i risultati dei vostri studi e delle vostre esperienze alla causa comune di MOROP, ma risparmiateci queste lunghe e laborate ed enfatiche dissertazioni di carattere politico, propagandistico e sociale e queste opprimenti lezioni di ordinamento «democratico» comparato che noi, per dovere di conoscenza, dobbiamo ogni tanto far sorbire ai nostri lettori affinché essi sappiano come anche il fermodellismo possa essere trasformato in uno strumento di propaganda politica nei paesi d'oltre cortina.

Noi accetteremo e discuteremo sempre volentieri ciò che voi, amici fermodellisti della DDR, direte e scriverete sulle vostre innovazioni tecniche, ma vorremmo che teneste presente il paragrafo 2 dell'articolo 3 dello Statuto di MOROP. Ma sappiamo! la vostra tanto decantata libertà vi obbliga a queste elucubrazioni politico-propagandistiche. Ed è perciò che riusciamo a perdonarVi anche questo, cari amici fermodellisti della DDR!

ACU



# VAGONE POSTALE

*In altra parte di questa rivista pubblichiamo la realizzazione del Sig. Tamilio che con paziente lavoro ha trasformato una locomotiva «L 221/R» in una 4 assi del tipo GR 735. L'unico inconveniente da lui lamentato è la velocità eccessiva per tale tipo di motrice adatta particolarmente al traino di treni merci, ed egli ci chiede quale rimedio potremmo consigliargli.*

La velocità eccessiva è causata da un rapporto di trasmissione inadatto. Tale rapporto è quello usato per le piccole locomotive tipo «L 835/R» ed «L B&O/R» che possono manovrare ugualmente assai adagio con un minimo di corrente data la loro scorrevolezza e piccolo peso.

La soluzione più efficace sarebbe quella di cambiare vite senza fine mettendone una ad un solo principio e per far ciò sarebbe necessario farsela costruire da qualche tornitore. Passando da due ad un principio cambia un po' l'inclinazione del passo e pertanto i denti inclinati dell'ingranaggio non ingranerebbero più bene con la vite. Occorrerebbe quindi per ovviare in qualche modo a questo inconveniente, tornare sui fianchi l'ingranaggio in modo di assottigliarlo un poco.

Un secondo sistema, che però è un po' un ripiego, ma di più semplice realizzazione, è quello di aumentare la resistenza ohmica del motore in modo che esso sia sensibile solo a tensioni leggermente più alte e quindi che vada più adagio quando la manetta di regolazione del trasformatore è spinta verso il massimo.

Per far ciò basta sostituire una spazzola originale con un carboncino ottenuto limando o torrendo al diametro voluto un elettrodo di carbone ricavato da una vecchia pila a secco.

La maggior resistenza elettrica del carboncino rallenterà la marcia del motore e la locomotiva si muoverà più lentamente. A questo punto però ci si chiederà lo scopo di far ciò quando basterebbe aprire di meno la manetta di regolazione per ottenere lo stesso risultato.



*Avendo già gentilmente ricevuto da Voi una risposta esauriente sulla Vostra rivista «HO» mi permetto di riscriverVi desiderando avere, se*

*Vi è possibile, un chiarimento sulla Vostra produzione. Perchè non cercate di fare i nuovi e ottimi vagoni americani appartenenti alle stesse compagnie delle Vostre locomotive? Non sarebbe infatti più reale un treno con tutti i vagoni e la locomotiva della medesima compagnia?*

*Gradirei inoltre sapere notizie intorno ai vagoni e locomotive americane di Vostra produzione, e precisamente questo: significati di nomi e linee. Per esempio: Cosa significa «Pacemaker», che regioni serve la linea refrigerante «F.G.EX.», di quali nomi sono le abbreviazioni «M.K.T.» ecc.*

*Credo sarebbe interessante anche per molti altri Vostri clienti, lettori e amici se chiariste questi «misteri» sulla Vostra rivista «HO» Rivarossi.*

C. Vercelloni - Roma

Non è vero che un treno merci americano debba essere esclusivamente composto da locomotive e carri merce della stessa Compagnia.

I carri di tutte le Compagnie Americane circolano per tutto il territorio del Nord America e perciò forzatamente vengono a mescolarsi formando quei caratteristici convogli multicolori tanto decorativi nei nostri plastici. Nella nostra produzione abbiamo perciò scelto carri di varie Compagnie per dare la possibilità al fermodellista di comporre i convogli esattamente come nella realtà.

Per quanto riguarda il significato dei nomi e delle sigle delle linee americane da Voi citate precisiamo:

«Pacemaker» tradotto vuol dire «Battistrada». Questa parola ha un significato reclamistico per la rapidità delle consegne ed è usata su alcuni carri della Compagnia «New York Central».

«F.G.EX.» vuol dire «Fruit Growers Express» che è una Compagnia specializzata per il trasporto celere di prodotti ortofrutticoli. I carri di questa Compagnia si trovano naturalmente un po' dappertutto nel territorio Nord Americano.

«M.K.T.» è la sigla della Compagnia «Missouri, Kansas & Texas».

«M.C.R.R.» Michigan Central Railroad.

«DOW» è il nome dell'importante industria chimica americana «Dow Chemicals».

«I.C.» è la sigla della Compagnia «Illinois Central» e questo per star solo ai modelli da noi riprodotti poichè di Compagnie ferroviarie americane ce n'è una infinità.

# i nostri LETTORI all'opera

Già da tempo nella mia mente covava l'idea di realizzare una locomotiva a vapore per il traino di convogli pesanti e treni merci.

L'idea di poter realizzare una locomotiva con più ruote motrici imbiellate, il fascino del ritmico movimento dei biellismi e la naturale grazia di una simile locomotiva, mi ha fatto perdere per notti intere il salubre sonno tanto da farmi decidere a mettermi al lavoro e tentare un'impresa che a prima vista poteva definirsi pazzesca, difficoltosa e quasi impossibile sia per la infinitesima perfezione della lavorazione sia per la mancanza di attrezzatura e macchinario di precisione.

Codesta Stim/ma Casa a quel tempo ancora non aveva in commercio la 740, pertanto il desiderio di una simile locomotiva, l'idea di una incognita costruttiva, l'orgoglio di una possibile riuscita, e quel che più conta la passione che mi assillava continuamente, diedero il via alla impresa che, grazie alla pazienza del sottoscritto ed all'esattezza microscopica dei pezzi staccati per modellisti» forniti da questa Casa occorrenti al fabbisogno, potei realizzare con orgogliosa fierezza.

Ecco pertanto i dettagli costruttivi del modellino che ho l'onore di presentare:

Il basamento è formato da un blocchetto di legno duro opportunamente sagomato in cui sono state intagliate quattro scanalature inferiori rivestite di leggerissimo lamierino di ottone da 2/10 a mò di bronzine intercambiabili, per il migliore scorrimento degli assali. Superiormente il blocchetto è provvisto di due staffette ad elle isolate fra loro che raccolgono, grazie a due vitine, il filo acciaiioso ramato per la presa di corrente dalle ruote, e tutti i cavetti per la distribuzione della corrente stessa.

Anteriormente il blocchetto in legno assicura, tramite la vite «SFN 845», il carrello ricavato da lamierino di 5/10 e corredato dall'assale «SFN 578» ed il blocco in piombo dei cilindri usato per la costruzione della locomotiva «SM B&O».

Il blocchetto in legno è infine rivestito inferiormente per tutta la sua lunghezza da una piastrina in ferro di un millimetro di spessore che oltre a chiudere le quattro scanalature degli assali, ancora il motore che risulta incassa-

to nella cabina ed assicura grazie ad un taglio a mezzaluna, l'accoppiamento della motrice al tender.

Le ruote siglate: tre «SFN 1125/N» e una «SFN 1127/N», sono state modificate nella seguente maniera: all'assale «SFN 1127/N» provvisto di corona dentata, sono state sfilate le ruote e sostituite dalle ruote di un assale «SFN 1125/N», mentre sull'assale «SFN 1125/N» mediante una leggera incamicatura in rame, sono state forzate le ruote dell'«SFN 1127/N».

Questa modifica è stata necessaria per rendere veritiera la successione dei contrappesi delle ruote motrici.

Il primo e quarto assale delle ruote motrici, alloggiato esattamente nella sede del telaio, mentre il secondo e terzo assale scorrono lateralmente di ben mm. 1,5 per parte onde permettere lo spostamento laterale delle ruote ed assicurare la massima scorrevolezza nelle curve anche più strette.

Pertanto solamente i cerchioni del primo e quarto assale sono provvisti delle spazzoline in acciaio ramato per la presa di corrente.

Tutte le ruote sono state riverniciate di colore rosso.

I biellismi sono stati ricavati da lamierino da 5/10, le bielle principali sono in unico pezzo e collegano contemporaneamente le ruote fra loro; le viti a testa esagonale medie per biellismi delle prime e quarte ruote motrici sono del tipo «SFN 963» con rondella distanziatrice di mm. 0,5 di spessore.

Sempre del tipo «SFN 963» ma senza spessori, sono le viti delle ruote del secondo assale, mentre per le ruote del terzo assale sono state montate le viti lunghe «SFN 964» appositamente adatte per assicurare oltre i bielloni principali, le bielle degli stantuffi, e le biellettoni comandanti il movimento di distribuzione.

Bielloni, bielle degli stantuffi e biellettoni comandanti il movimento di distribuzione, sono state ricavate da lamierino di 5 e 7 decimi, mentre il rimanente biellismo è l'originale della locomotiva «SM B&O-DL 1».

Tutto il biellismo è stato lucidato e nichelato.

La caldaia con cabina è stata ricavata dal pezzo «SFN 566» (carrozzeria L 221/R), corre-

data dal coperchio camera fumo «SFN 536». La caldaia è stata accorciata di 16 mm. mentre le passerelle laterali sono state completamente asportate perché risultanti troppo alte.

La cabina è stata limata e stuccata sulle fiancate all'altezza dei finestrini laterali, dopodiché con seghette da traforo, sono stati intagliati i finestrini tipici della 735.

Con il filo «SFN 927» si sono ricavati i braccioli della cabina mentre con un piccolo chiodino ribadito sono state applicate le scallettine laterali modellate come quelle del tender e ricavate dallo stesso pezzo in bachelite avanzato dal ritaglio della caldaia.

Le tabelline laterali della cabina con l'iscrizione FS 735-013 in cartoncino nero, sono state disegnate con inchiostro bianco di china.

Anche le targhe rosse anteriori e posteriori sono in cartoncino disegnate in china bianca.

La piattaforma anteriore in lamierino di 5/10 è stata rivestita in bachelite di 6/10 per permettere un buon isolamento ai fanali anteriori «SFN 1044» provvisti di lampadine «SFN 823».

I ganci sono del tipo «SFN 930» corredati di mollette «SFN 929», i respingenti «SFN 936-937».

La pompa Worthington sul lato destro è l'«SFN 645».

Il motore è del tipo «SM B&O» fornito nella scatola di montaggio dell'omonima locomotiva «Baltimora and Ohio» provvisto di vite senza fine e corona originali.

Il tender è l'«SFN 602» anch'esso tagliato ed accorciato di mm. 11.

Il pezzo ritagliato è stato usufruito per la modellatura del cassetto posteriore del tender stesso.

I carrelli sono l'«SFN 626» che all'occorrenza potranno essere invertiti fra loro e collegati tramite cavetto ed apposite bananine al motore della locomotiva onde migliorare la pre-

sa di corrente dalle rotaie.

A lavorazione ultimata, locomotiva e tender di cm. 20 di lunghezza pesavano complessivamente circa 350 gr. Il sottoscritto ha provveduto zavorrando con tasselli in piombo opportunamente sistemati nella caldaia e nello spazio libero della cabina, ad appesantire il complesso a ben 650 gr. ottenendo una ottima aderenza alle rotaie specialmente durante lo sforzo massimo del traino di lunghi e pesanti convogli.

I risultati ottenuti, ottimi sotto tutti i punti di vista, hanno completamente appagato le aspirazioni del sottoscritto fugando il pessimismo iniziale e per essere sincero, hanno soddisfatto in pieno la fatica e la paziente costanza impiegata per ben 40 giorni e più di instancabile lavoro.

Non avendo riferimento alcuno delle dimensioni naturali, il sottoscritto ha provveduto in precedenza, a disegnare in scala la locomotiva ricopiandola dal vero e rilevandone sempre dal vero, le misure necessarie.

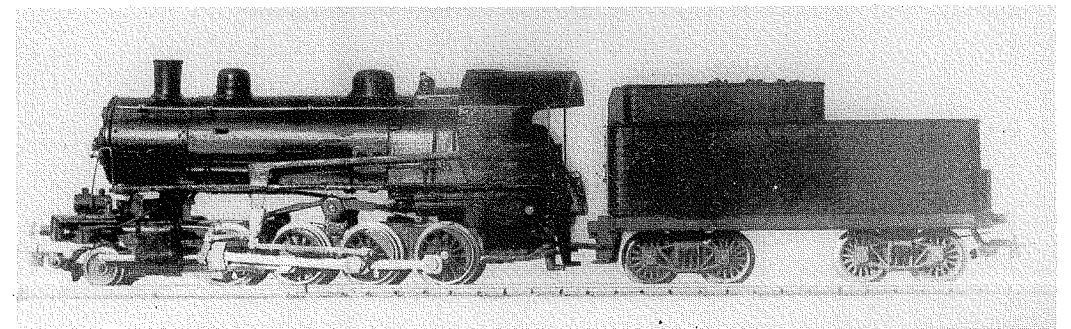
L'unico inconveniente, se così si può chiamare, e l'enorme velocità che sviluppa la macchina quando è alimentata dal trasformatore «RT/R».

Umberto Tamilio - Stradella

*La realizzazione del Sig. Tamilio è indubbiamente assai interessante e tecnicamente ben risolta.*

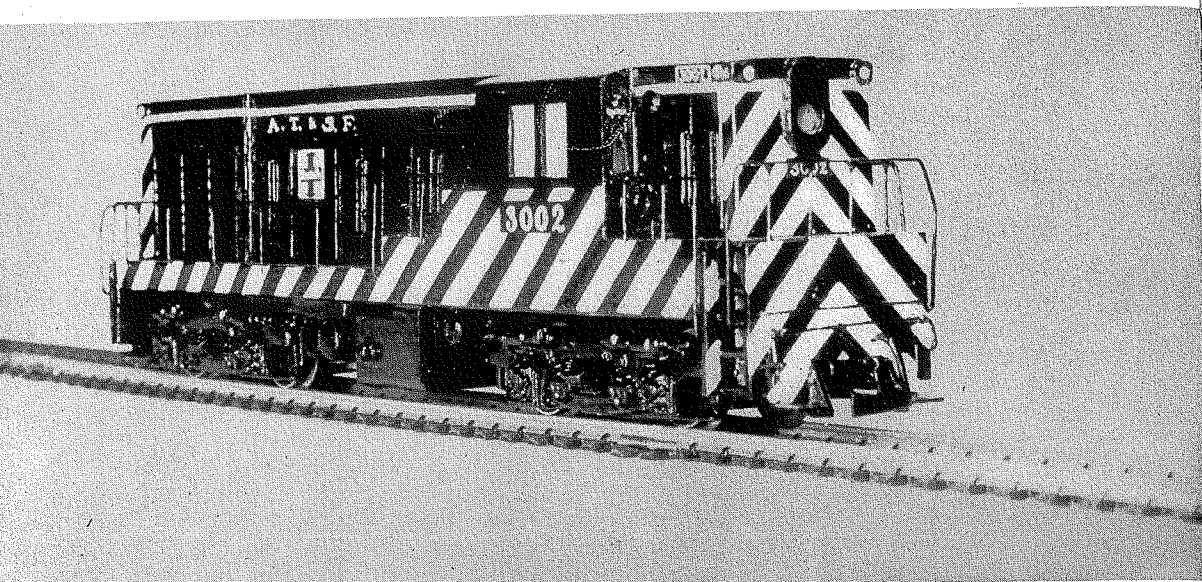
*L'argomento da lui citato in merito alla velocità eccessiva della locomotiva con il trasformatore «RT/R» viene da noi riportato nella rubrica «Vagone Postale» alla quale rimandiamo il lettore.*

*Peccato che la fotografia inviataci dal Signor Tamilio non sia troppo felice risultando ombrata specialmente nella parte centrale.*

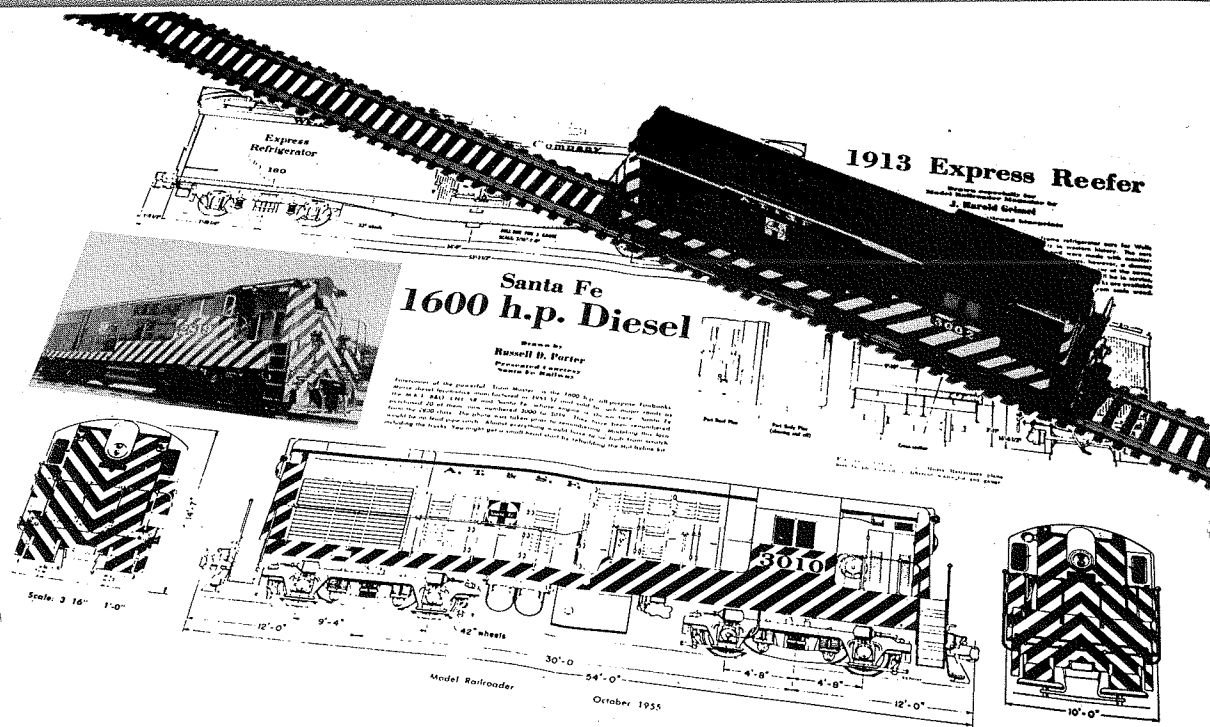


La L 221/R trasformata a 4 assi tipo GR 735 dal Sig. Tamilio di Stradella.

segue: i nostri lettori all'opera

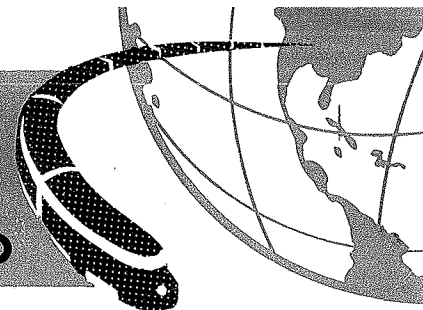


Un'altra bella realizzazione del noto fermodellista Sig. Domenico Tromby di Udine. Ricavata dai disegni di «Modell Railroader» egli ha costruito questa motrice diesel fabbricata negli Stati Uniti dalla Fairbanks-Morse. Si noti l'accuratezza del dettaglio confrontando il disegno originale.



# MONDO

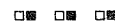
## modellistico



### Notizie ferroviarie

Anche la Germania dal 1952 sta lentamente trasformando la sua estesissima rete ferroviaria per la trazione elettrica. Attualmente sono già state elettrificate linee per 1046 km. che diventeranno 3350 alla fine del 1958. Se si considera che tale chilometraggio rappresenta solo il 10,9% dell'intera rete ferroviaria, possiamo pensare che ci vorrà ancora del tempo prima che in Germania venga soppiantata la trazione a vapore anche se la produzione di locomotive diesel-elettriche è in continuo sviluppo.

(C.I.C.E.)



Sono stati recentemente messi in servizio in Germania dei nuovi locomotori elettrici tipo E 50 della potenza di 4400 Kw pari a circa 6000 HP. Essi sono i più potenti che esistano sulla rete tedesca e servono per la trazione di pesanti convogli merci su linee aventi forti dislivelli.

I locomotori E 50 vengono fabbricati dalle officine Krupp di Essen per quel che riguarda la parte meccanica e dalla A.E.G. di Berlino per la parte elettrica. Contribuiscono pure alla costruzione la fabbrica di locomotive Henschel di Kassel, la Brown-Boveri di Mannheim e la Siemens Schuckert-Werke di Berlino.

(C.I.C.E.)



In occasione del 75° anniversario della ferrovia del San Gottardo in Svizzera, dalla metà di Giugno a fine Settembre, i viaggiatori che transitano dalle 21 alle 24 possono ammirare chiese, castelli, ponti, centrali elettriche ed altre opere, illuminate.

Nella galleria al Km. 10, confine fra i cantoni Ticino e Uri l'illuminazione a bande rosse e bianche è fatta sulle due pareti per un tratto di 200 metri affinché il viaggiatore la possa vedere anche dal treno in piena velocità.

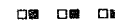
(C.I.C.E.)

### Congresso MOROP di Parigi

Nei giorni 8, 9 e 10 Agosto ha avuto luogo a Parigi il congresso annuale della MOROP. Un succinto resoconto dello stesso sarà riportato nel prossimo numero dato che al momento di andare in stampa non ci sono ancora giunti i dettagli dello svolgimento della manifestazione.

### Asterischi

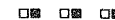
Gli errori dell'innocente fotografo del «Plastico nell'armadio» (n. 17 dicembre 56), ci riportano a quanto da noi scritto sul n. 13 aprile scorso, circa il binario legale ed illegale. Aggiungiamo, così, che quando un treno viene instradato sul binario illegale, di giorno deve portare anteriormente una bandiera rossa e di notte avrà la luce dei fanali rossa anziché bianca.



In ogni plastico modellistico non deve mai mancare, fra i binari divergenti di uno scambio, la traversa limite di stazionamento che ha l'importantissima funzione, in realtà ed in modellismo, di indicare il margine estremo dell'interbinario che consente lo stazionamento di veicoli in un binario, senza intralciare la circolazione sull'altro.



Questi segnali, costruiti al vero da traverse di armamento, dipinte in bianco per richiamare l'attenzione dei manovratori, conferiscono al plastico ancora maggiori riferimenti alla realtà.



In ogni treno l'ultimo carro deve portare il segnale di «coda» consistente di giorno in una tabella a strisce trasversali alternate rosse e bianche applicata in basso a destra o al centro del veicolo: di notte da due fanali a luce rossa, alloggiati normalmente ai respingenti posteriori. Lo stesso dicasi per le locomotive isolate.

Ugar.



IL

# "Gamba de legno"

Non tutti forse sanno che questo buffo appellativo fu dato dai milanesi ai vecchi tram a vapore che facevano servizio fino a pochi anni fa su alcune linee interurbane allacciando piccoli centri periferici alla città. Lo sbuffante, quasi zoppicante andare di queste vecchie «caffettiere» trainanti alcuni vagoncini, ha dato lo spunto alla fantasia popolare per dar loro il nomignolo di «gamba di legno».

Ricorre quest'anno l'ottantesimo anniversario della istituzione di questo servizio che veniva a sostituire il tram a cavalli con notevole vantaggio in fatto di velocità e numero di persone trasportate.

Le prime unità motrici furono svizzere della Casa Brown di Winterthur. I vagoncini furono costruiti in Italia ed il 24 Giugno 1877 venne inaugurato il primo percorso sulla linea Milano-Saronno che veniva compiuto in un'ora e mezzo. Un anno più tardi venne inaugurato il tronco Milano-Gorghozola e sempre nel '78 la Milano-Seregno con motrici tedesche Krauss

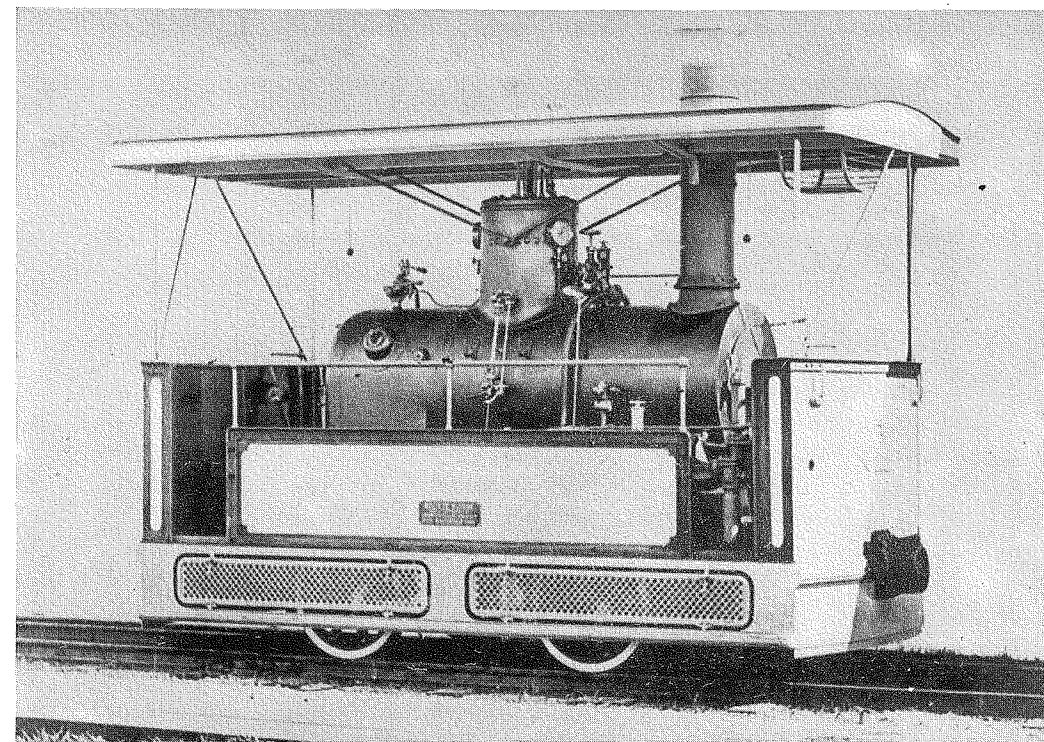
più potenti.

La febbre delle «trenovie» non cessa e nuove linee interurbane vengono inaugurate. Anche a Torino l'era delle tramvie a vapore era incominciata e mentre in Lombardia la velocità non superava i 16 Km/ora a Torino le «trenovie» raggiungevano la ragguardevole velocità di 25 Km/ora!

Ben presto Milano acquistò un lotto di nuove motrici in Germania dalla Henschel & Sohn di Kassel molto veloci, che eclissarono ben presto le piccole Brown di Winterthur che andarono in disarmo solo dieci anni dopo la loro messa in servizio.

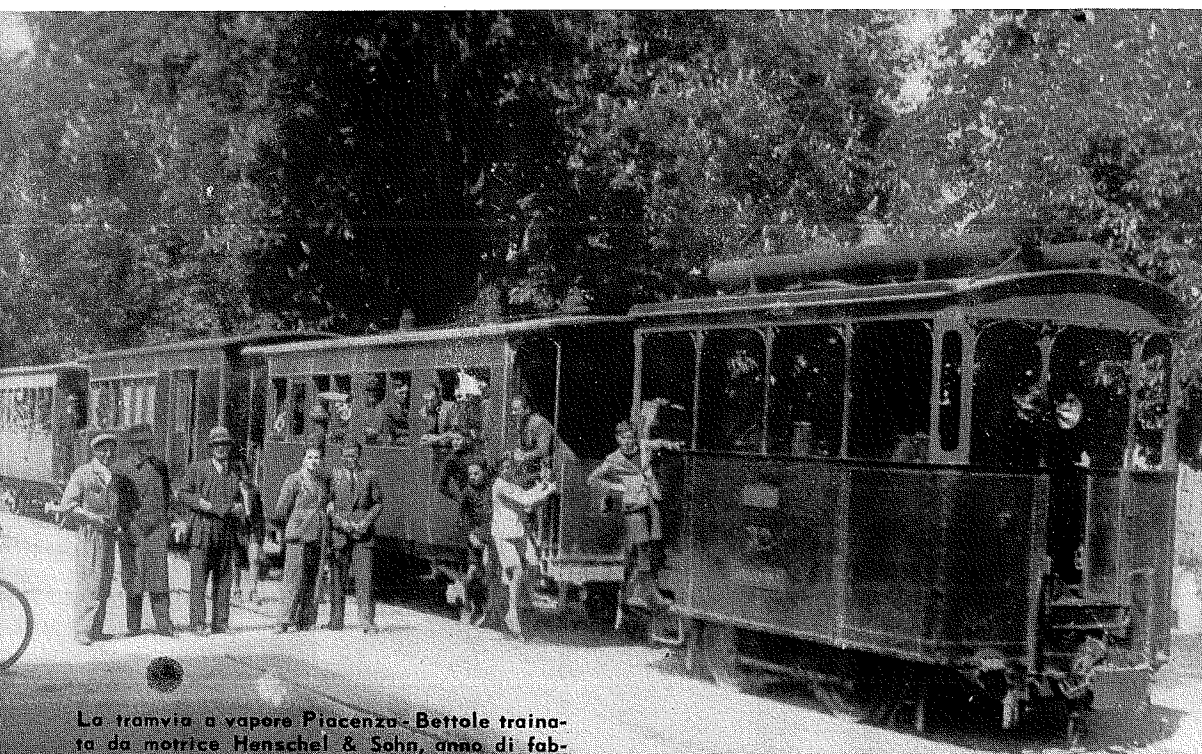
Da allora queste piccole Henschel hanno sempre fatto il loro regolare servizio fino al giorno in cui l'inesorabile esigenza del progresso non le ha messe definitivamente a meritato riposo.

*(Fotografie gentilmente forniteci dal Signor Giuseppe Croci di Milano).*

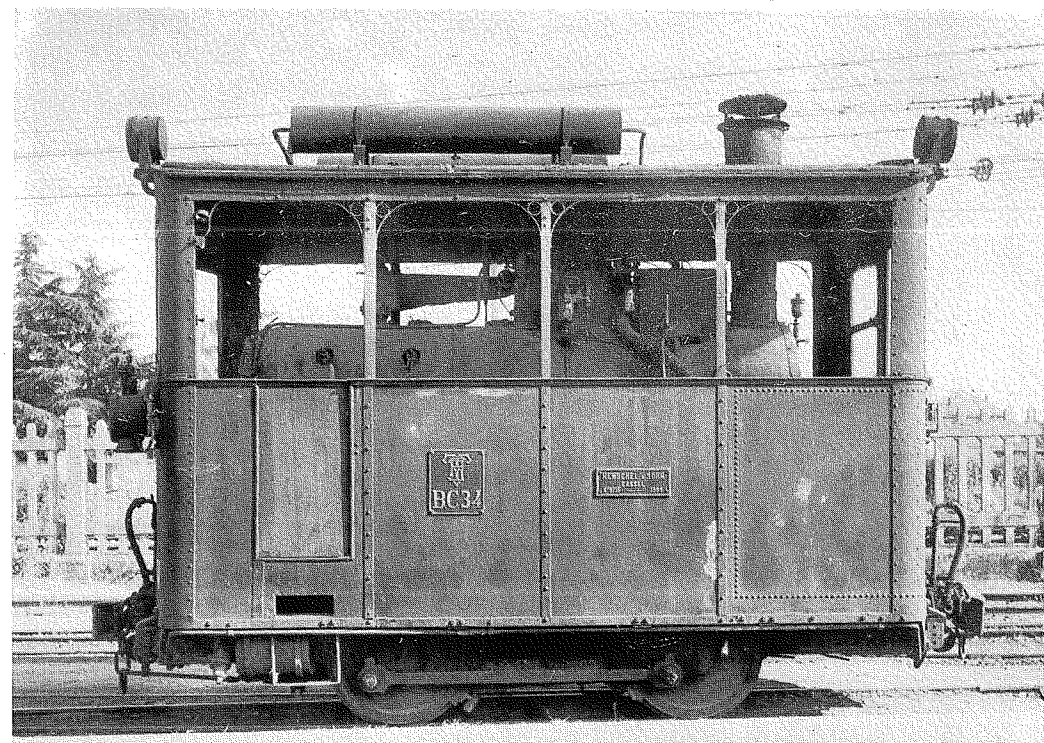


Sopra: Motrice Brown di Winterthur, fabbricata nel 1882.

Sotto: Motrice Henschel & Sohn di Kassel, anno di fabbricazione 1909.



La tramvia a vapore Piacenza-Bettola trainata da motrice Henschel & Sohn, anno di fabbricazione 1908. Fotografia eseguita nel 1929.



# IL **TEE** OLANDESE



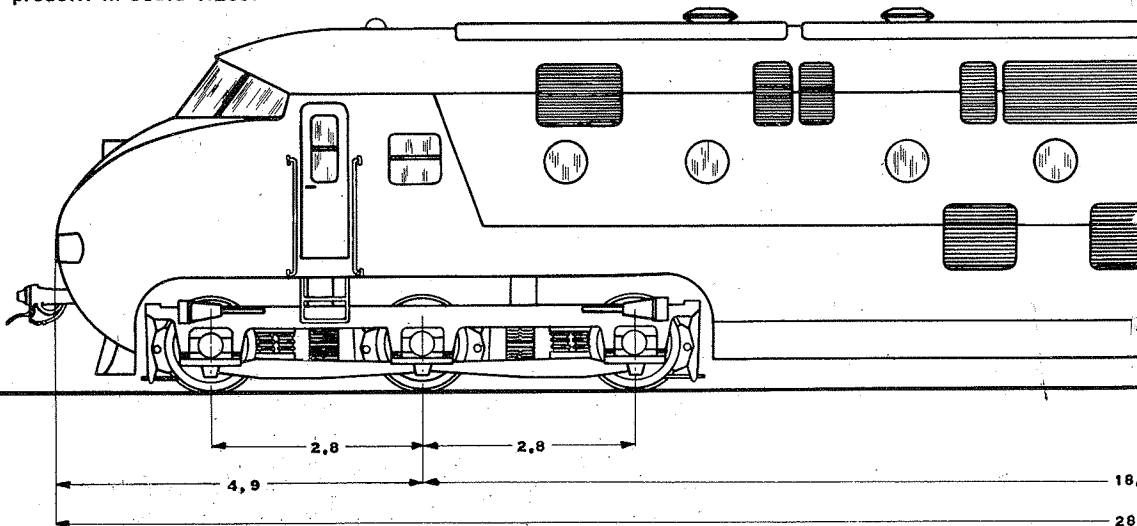
TEE sono le iniziali di Trans Europa Express, il nuovo organismo ferroviario internazionale nato da un accordo fra Italia, Francia, Germania, Svizzera, Lussemburgo, Belgio e Olanda per l'istituzione di treni internazionali rapidi di collegamento fra i maggiori centri europei.

Il materiale rotabile per poter circolare su tutta la rete europea deve essere azionato da motori a combustione interna non potendo utilizzare la trazione elettrica stante i differenti sistemi di elettrificazione impiegati.

Il primo convoglio composto di materiale rotabile italiano è entrato in servizio ai primi di agosto collegando Milano e Genova con Marsiglia, compiendo l'intero percorso in circa 7 ore con un risparmio di tempo rispetto ai più veloci convogli fra le due città di oltre 3 ore.

In questa pagina è illustrato il convoglio TEE olandese che collega Amsterdam con Bruxelles, Parigi e Zurigo. Esso è composto da una motrice trainante 3 vagoni con 146 posti a sedere. La velocità massima raggiungibile è di 140 Km/h. Esso è costituito in collaborazione fra le ditte Werkspoor NV olandese, SIG e Brown Boveri Svizzere.

Il disegno dell'unità motrice è riprodotto in scala «H0» mentre per esigenze di spazio i tre vagoni sono riprodotti in scala 1:265.



# rossi

# Rivarossi

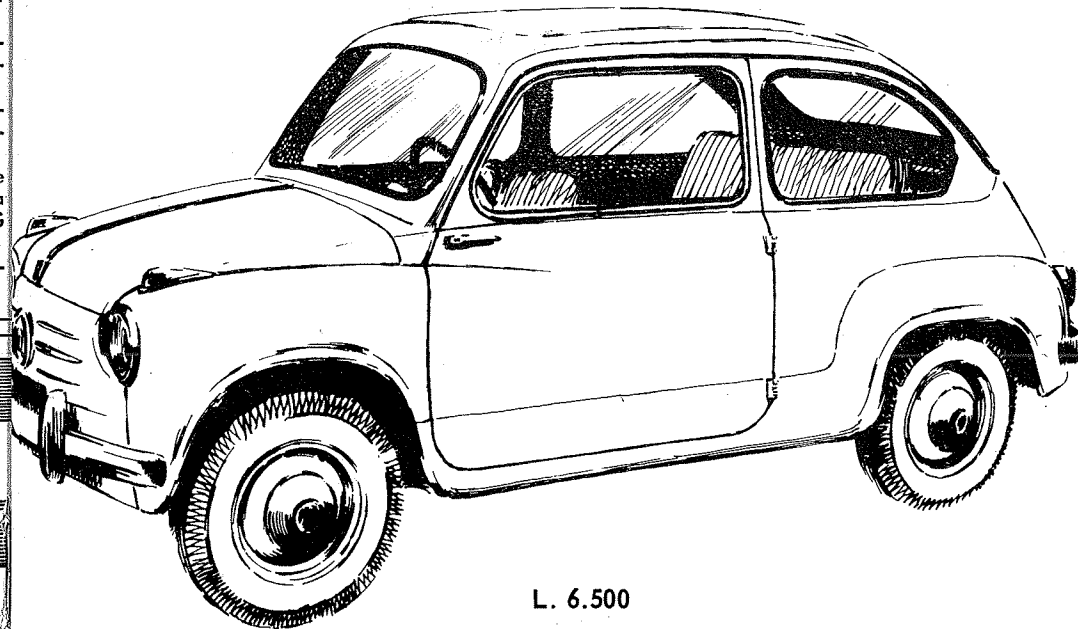
LA FABBRICAZIONE *Rivarossi*

500 e la FIAT 600

smontabili

# FIAT 600

Dopo il successo incontrato dalla «Fiat 600» in scatola di montaggio ecco la nuova «Fiat 500». Entrambe questi modelli vengono forniti montati e pronti per il funzionamento. Essi sono già predisposti per l'applicazione di una teleguida mediante cavetto flessibile, che verrà presentata più avanti.



L. 6.500

consegna fine settembre

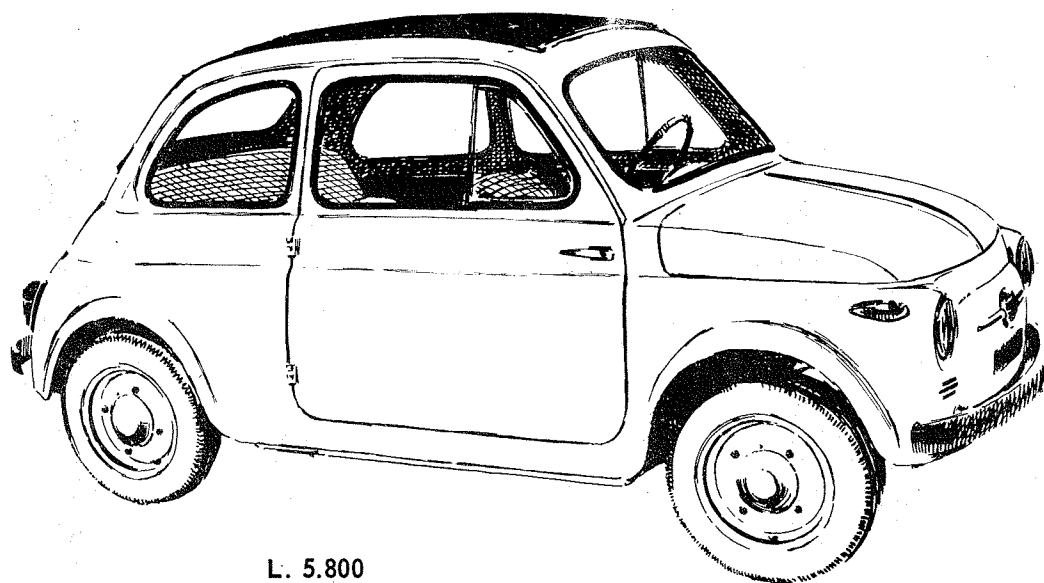
non al pubblico in trattativa.

**FIAT**  
la nuova  
**500**

UNA NUOVA REALIZZAZIONE *Rivarossi*

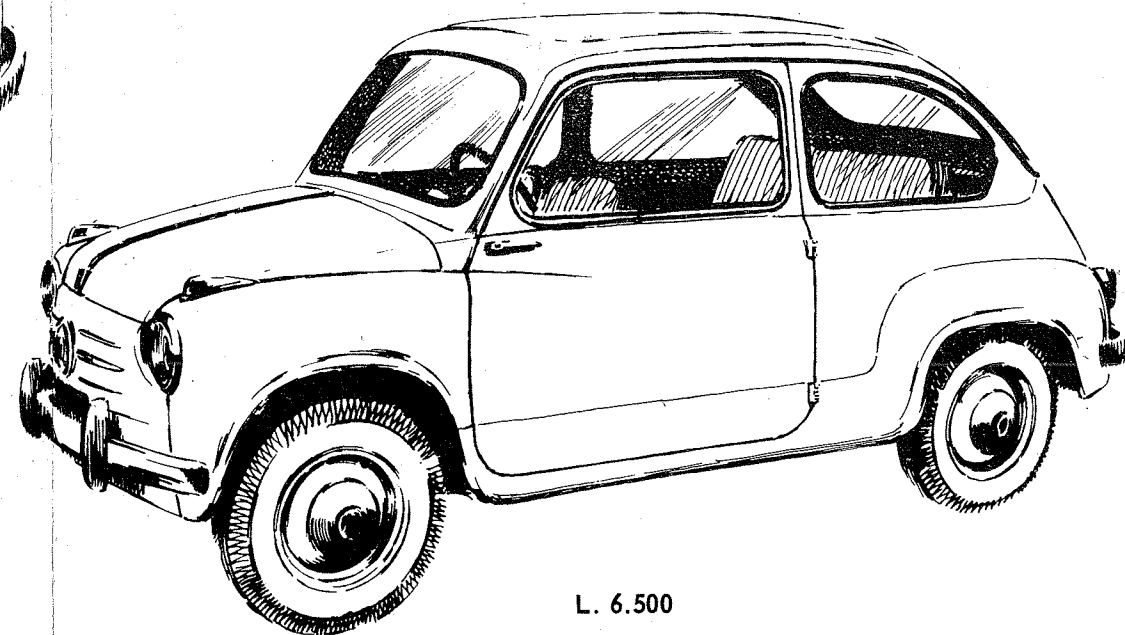
la nuova FIAT 500 e la FIAT 600  
entrambe smontabili

**FIAT**  
**600**



L. 5.800

La «Nuova Fiat 500» è riprodotta in scala 1:13 come il modello «Fiat 600». Il criterio di mantenere sempre la medesima scala di riduzione, permetterà all'appassionato di formarsi col tempo una collezione di modelli in miniatura perfettamente proporzionati fra loro.



L. 6.500

Dopo il successo incontrato dalla «Fiat 600» in scatola di montaggio ecco la nuova «Fiat 500». Entrambe questi modelli vengono forniti montati e pronti per il funzionamento. Essi sono già predisposti per l'applicazione di una teleguida mediante cavetto flessibile, che verrà presentata più avanti.

Prenotate la fin d'ora per consegna fine settembre

I prezzi indicati s'intendono al pubblico in Italia.

# IL TEE OLANDESE



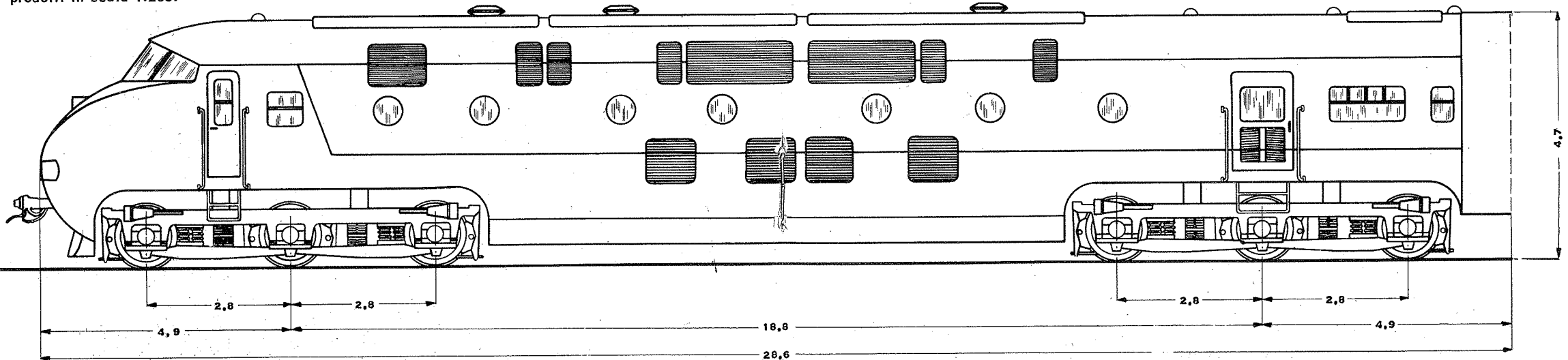
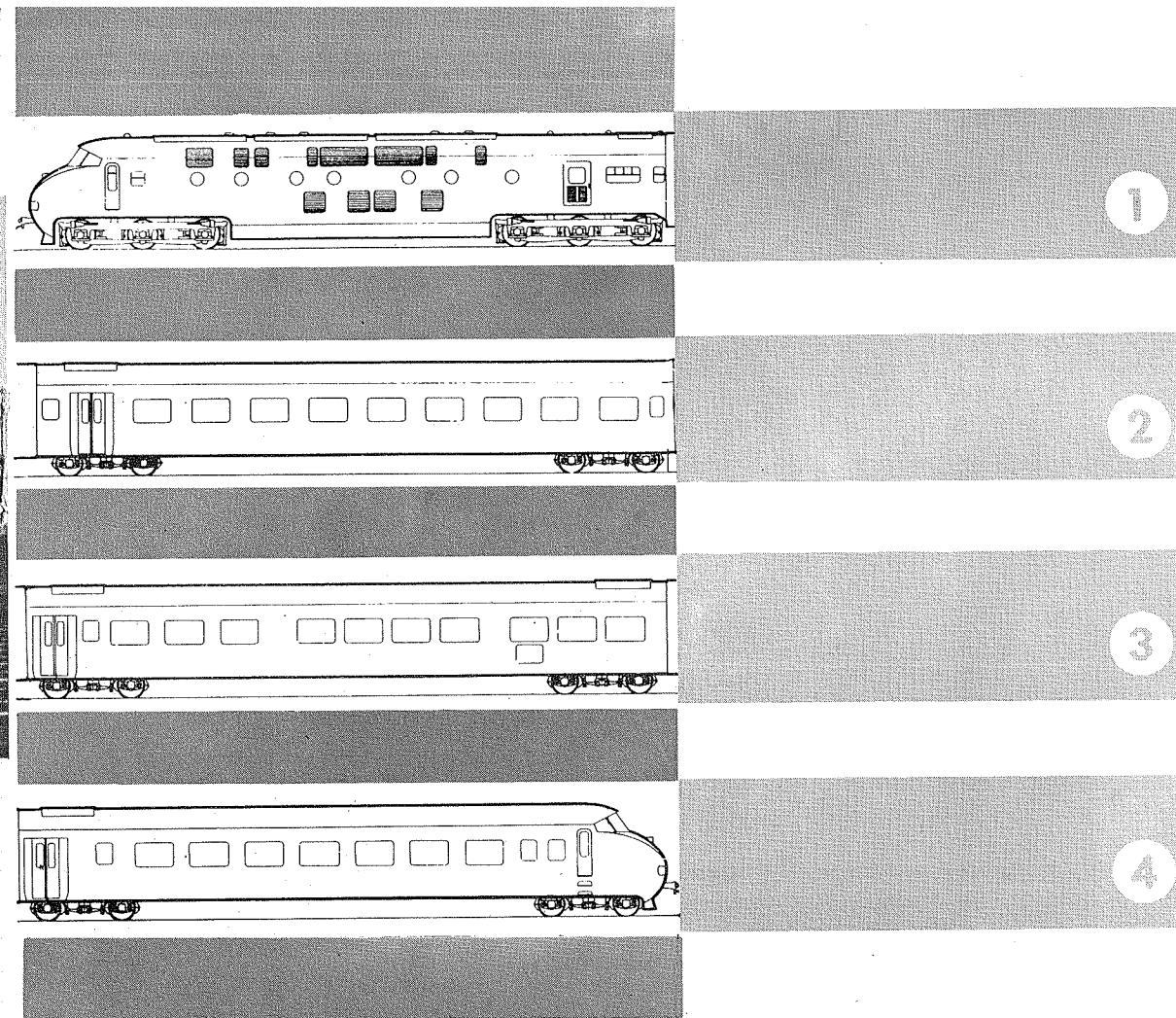
TEE sono le iniziali di Trans Europa Express, il nuovo organismo ferroviario internazionale nato da un accordo fra Italia, Francia, Germania, Svizzera, Lussemburgo, Belgio e Olanda per l'istituzione di treni internazionali rapidi di collegamento fra i maggiori centri europei.

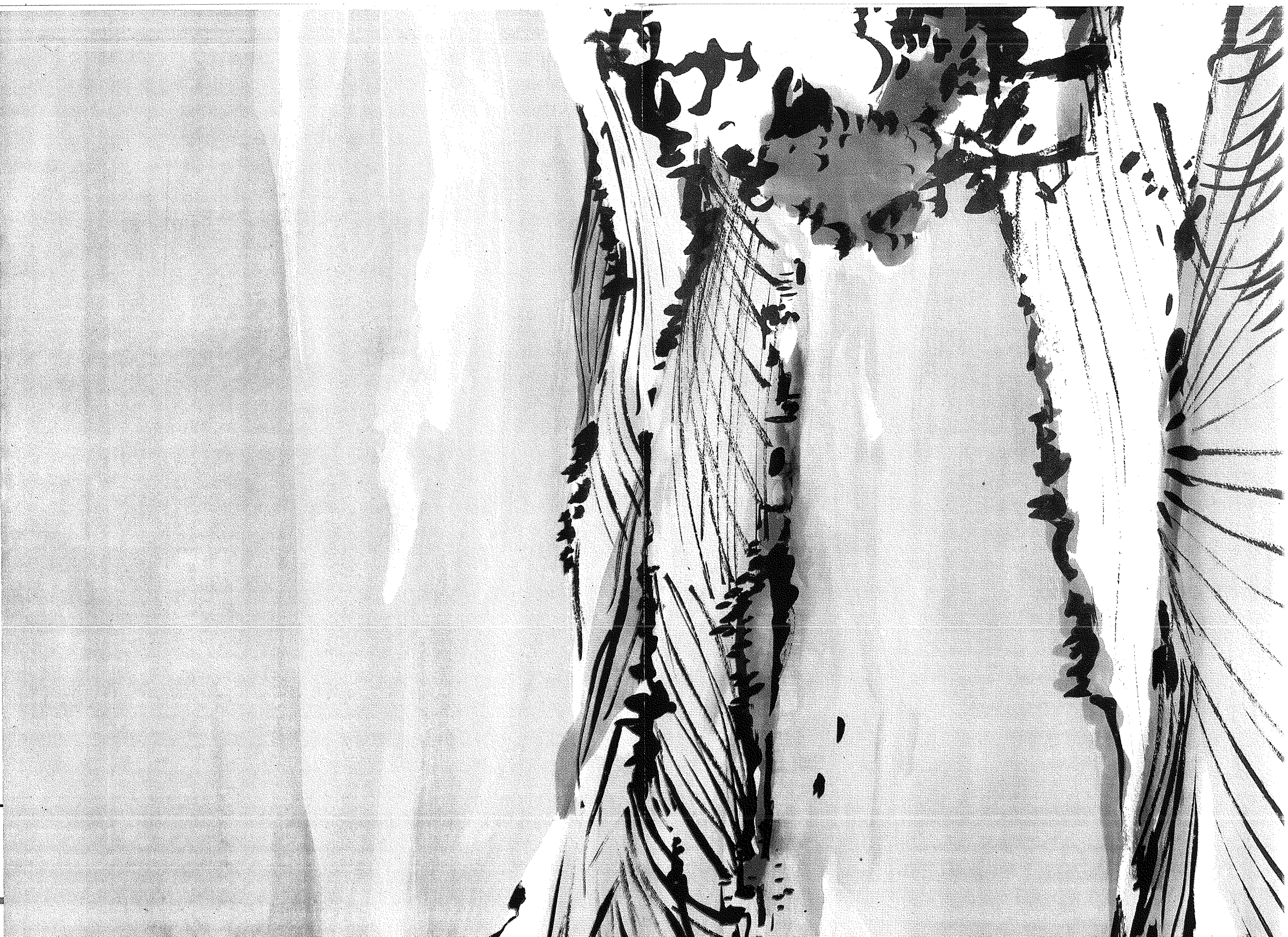
Il materiale rotabile per poter circolare su tutta la rete europea deve essere azionato da motori a combustione interna non potendo utilizzare la trazione elettrica stante i differenti sistemi di elettrificazione impiegati.

Il primo convoglio composto di materiale rotabile italiano è entrato in servizio ai primi di agosto collegando Milano e Genova con Marsiglia, compiendo l'intero percorso in circa 7 ore con un risparmio di tempo rispetto ai più veloci convogli fra le due città di oltre 3 ore.

In questa pagina è illustrato il convoglio TEE olandese che collega Amsterdam con Bruxelles, Parigi e Zurigo. Esso è composto da una motrice trainante 3 vagoni con 146 posti a sedere. La velocità massima raggiungibile è di 140 Km/h. Esso è costituito in collaborazione fra le ditte Werkspoor NV olandese, SIG e Brown Boveri Svizzere.

Il disegno dell'unità motrice è riprodotto in scala «H0» mentre per esigenze di spazio i tre vagoni sono riprodotti in scala 1:265.

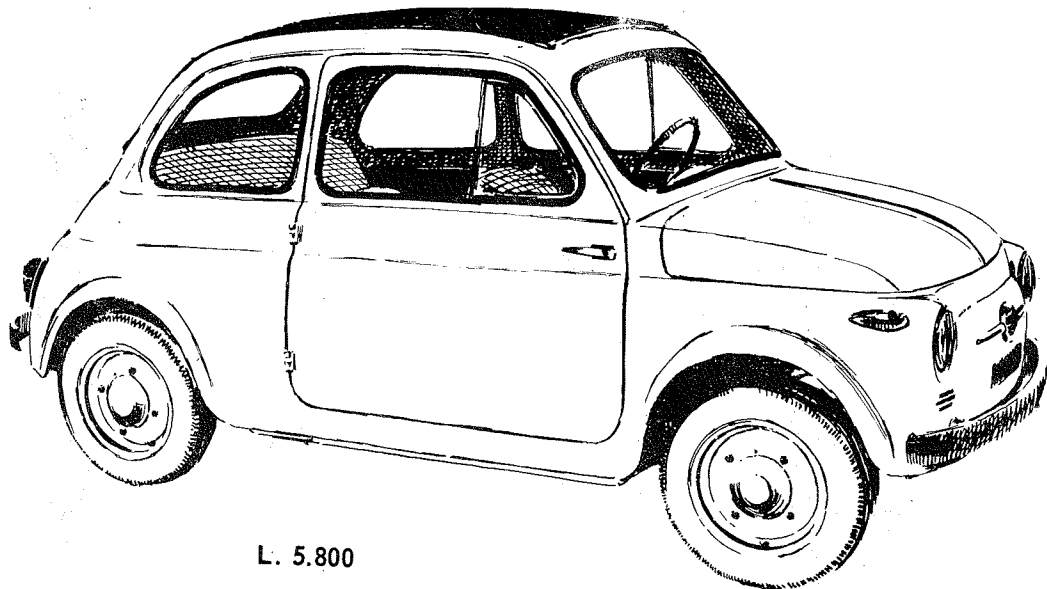




**FIAT**  
la nuova  
**500**

UNA NUOVA REALIZAZIONE

la nuova FIAT 500  
entrambe

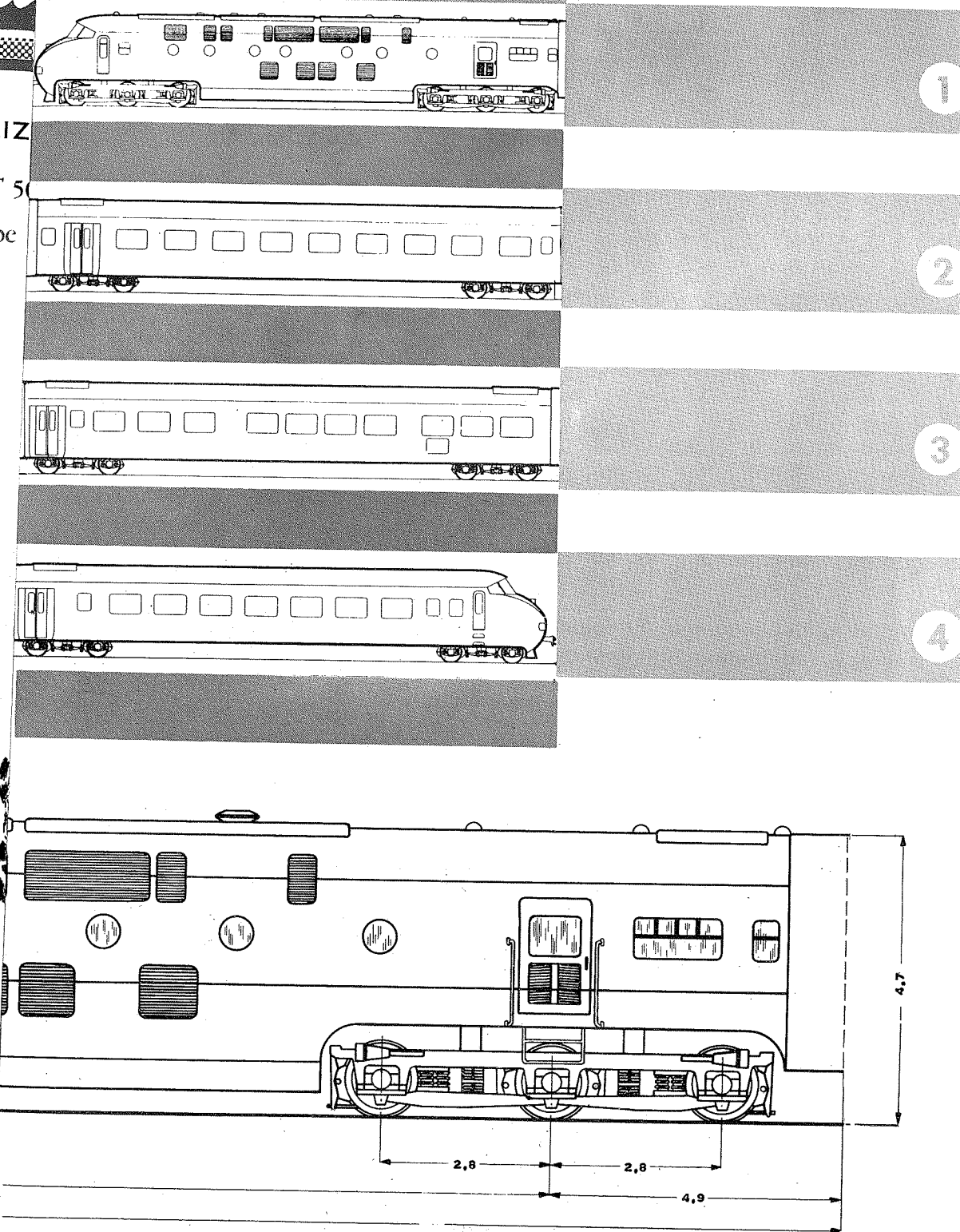


L. 5.800

La «Nuova Fiat 500» è riprodotta in scala 1:13 come il modello «Fiat 600». Il criterio di mantenere sempre la medesima scala di riduzione, permetterà all'appassionato di formarsi col tempo una collezione di modelli in miniatura perfettamente proporzionati fra loro.

Prenotate la fin d'ora per

I prezzi indicati s'intendono



# norme sulla manutenzione dei treni *Rivarossi*

Spesso riceviamo lettere di possessori di treni «Rivarossi» che ci pongono quesiti in merito al rendimento delle loro locomotive poichè esso non è più lo stesso come quando erano nuove.

Talvolta per indagare sulle cause di questa diminuzione di rendimento le smontano e, qualora riescano a rimontarle, non riescono più a farle funzionare del tutto. Nell'interesse quindi di tutti i possessori di treni elettrici «Rivarossi» riteniamo utile dare qualche consiglio sulle operazioni di ordinaria manutenzione che, se fatte con i dovuti accorgimenti, metteranno il materiale nelle condizioni di miglior rendimento e di maggior durata.

Vediamo per primo come viene convogliata la corrente al motore.

Come tutti sanno, il motore viene alimentato dalla corrente che la locomotiva preleva dalle rotaie. A seconda dei tipi di locomotive, la presa di corrente avviene nel modo differente che qui elenchiamo:

1) - Locomotive da manovra tipo L 835/R, L B&O/R, A BL/R e piccola 2 assi degli impianti I RR. Per queste ultime un polo viene raccolto dalle ruote sinistre e l'altro dalle ruote destre. Apposite mollette di contatto strisciano sui cerchi delle ruote, raccogliendo la corrente che, attraverso due cavetti, viene portata alle spazzole del motore. Nella locomotiva L 835/R invece, si noterà che le mollette di contatto sono disposte solo sul lato sinistro della locomotiva mentre mancano sul lato destro. Ciò perchè essendo il telaio di tale locomotiva

in metallo, ci si serve di questo quale conduttore per portare la corrente alla spazzola destra del motore. Se noi osserviamo di sotto la locomotiva, noteremo che le sue ruote sul lato destro, portano all'interno dei dischetti metallici che hanno lo scopo di trasmettere la corrente dal cerchione che è a contatto con la rotaia, al perno che è a contatto col telaio.

Attenti quindi, se si dovessero smontare gli assi con ruote dal loro alloggiamento, di riporli poi tutti con il dischetto sul lato destro. Se uno degli assi dovesse essere invertito, la locomotiva non potrebbe funzionare poichè poggiandola sui binari metterebbe in corto circuito l'impianto.

Una buona norma per assicurarsi che le mollette facciano un buon contatto sia sugli assi anteriori che su quelli posteriori, (condizione essenziale per il regolare funzionamento) è di tenere in mano la locomotiva poggiandola inclinata in avanti o indietro sul binario in modo che uno solo per volta degli assi con ruote tocchi il binario. Se in una delle due posizioni il funzionamento dovesse essere nullo oppure a scatti, vuol dire che le mollette di contatto relative a quell'asse con ruote non sono ben pulite o non premono sufficientemente sul cerchione della ruota. Provvedere quindi ad un'accurata pulizia, sia delle mollette come dei cerchioni, mediante un piccolo straccio imbevuto di benzina. Se la pressione delle mollette non fosse sufficiente, basta mediante una pinzetta da francobolli piegarle leggermente in modo di aumentare

la pressione sui cerchioni delle ruote.

2) - Abbiamo poi la categoria di locomotive del tipo a vapore con tender: L 221/R, L SP/R ed L 442/R. Per queste, un polo viene raccolto dalle ruote sinistre della locomotiva e l'altro dalle ruote destre del tender. La corrente viene trasmessa dal tender alla locomotiva per mezzo di un cavetto che è collegato alla spazzola sinistra del motore. Quella destra è collegata alla massa della locomotiva attraverso la vite destra di fissaggio della calotta portaspazzole del motore. A massa sono a loro volta le ruote sinistre della locomotiva: quelle motrici, per mezzo di mollette di contatto, e quelle dei carrelli attraverso il corpo metallico del carrello e gli appositi dischetti posti all'interno delle sole ruote sinistre.

Nel tender questi dischetti sono invece all'interno delle sole ruote destre e la corrente, attraverso il corpo metallico dei carrelli, raggiungerà il telaio del tender stesso. Avremo quindi il telaio della locomotiva con una polarità e quello del tender con la polarità opposta. E' necessario quindi che essi non vengano a contatto metallico tra loro. Per questo, il piuolo del tender al quale è agganciata la locomotiva, è rivestito di un tubetto isolante. Attenzione quindi a non sfilare tale tubetto altrimenti il contatto metallico fra locomotiva e tender metterà in corto circuito l'impianto e la locomotiva non potrà funzionare.

Un altro punto al quale occorre porre attenzione, è che in caso di smontaggio degli assi con ruote dai carrelli della locomotiva o del tender, essi siano poi rimontati nella posizione primitiva.

E' estremamente importante osservare che le ruote non isolate (quelle col dischetto nella parte interna) dei carrelli della locomotiva siano tutte sul lato sinistro e quelle dei carrelli del tender siano tutte

sul lato destro. Se solo un asse con ruote dovesse essere invertito o nei carrelli della locomotiva od in quelli del tender, poggiando la motrice sul binario si metterebbe in corto circuito l'impianto causando altresì danno al trasformatore di alimentazione. 3) - La terza categoria è quella delle motrici a carrelli tipo A FM/R, A 2002/R, AN 1/R, Le 424/R ed Le 636/R.

Anche qui un carrello, quello anteriore, raccoglie la corrente dalla rotaia destra e quello posteriore che è motore, dalla rotaia sinistra.

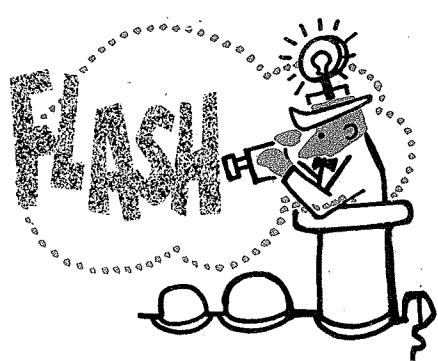
I carrelli sono metallici e la corrente viene ad essi portata dalle ruote non isolate, quelle cioè col dischetto metallico dalla parte interna.

I due carrelli quindi devono essere isolati fra loro avendo essi due polarità opposte. Quello motore posteriore è a contatto col telaio metallico e quindi a massa e quello anteriore deve essere isolato dal telaio. Per far ciò, nel punto dove è imperniato sul telaio, vi sono due rondelle isolanti ed un tubetto pure isolante che impediscono il contatto.

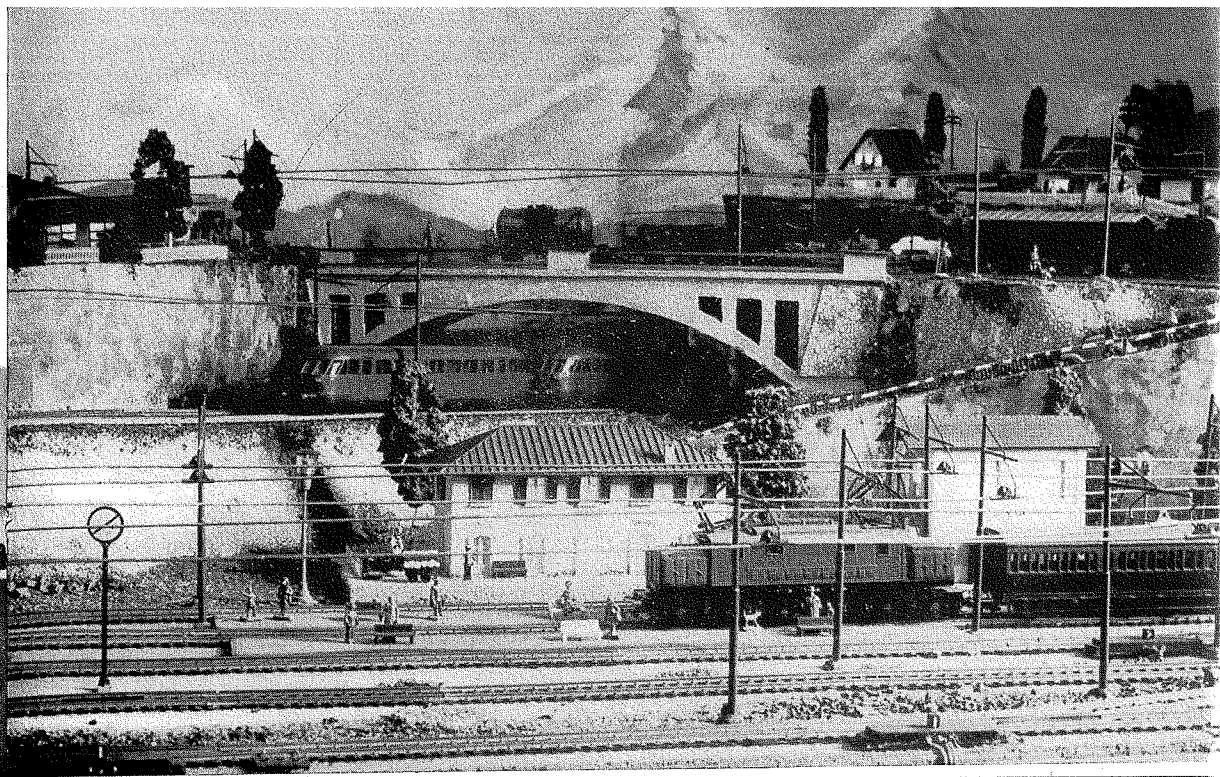
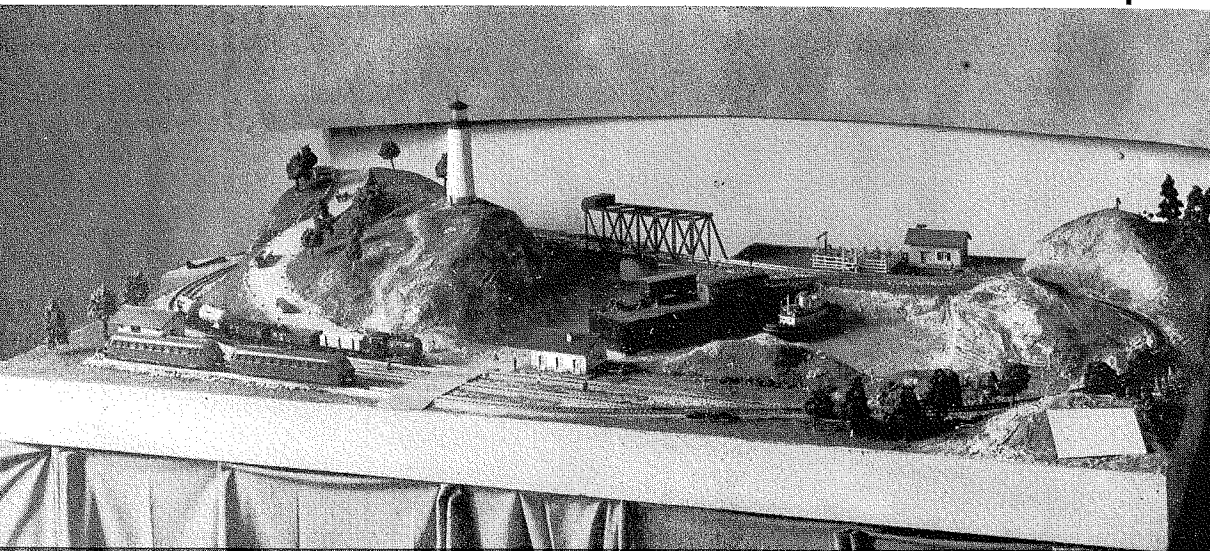
Fare quindi attenzione, qualora venisse smontato il carrello anteriore, di rimontarlo non omettendo di isolarlo. Ciò non è più necessario per i locomotori Le 636/R ed Le 424/R di nuovo tipo che non hanno il telaio metallico.

Nelle motrici con pantografo bisogna inoltre assicurarsi che il commutatore per la presa di corrente dal filo aereo sia efficiente e ciò si potrà provare allacciando un filo proveniente dal trasformatore RT/R o RT 2 al carrello posteriore (non al gancio che è isolato dal carrello) e toccando con l'altro alternativamente il carrello anteriore ed i pantografi muovendo contemporaneamente, la levetta del commutatore della motrice. Il motore dovrà funzionare in entrambi i casi.

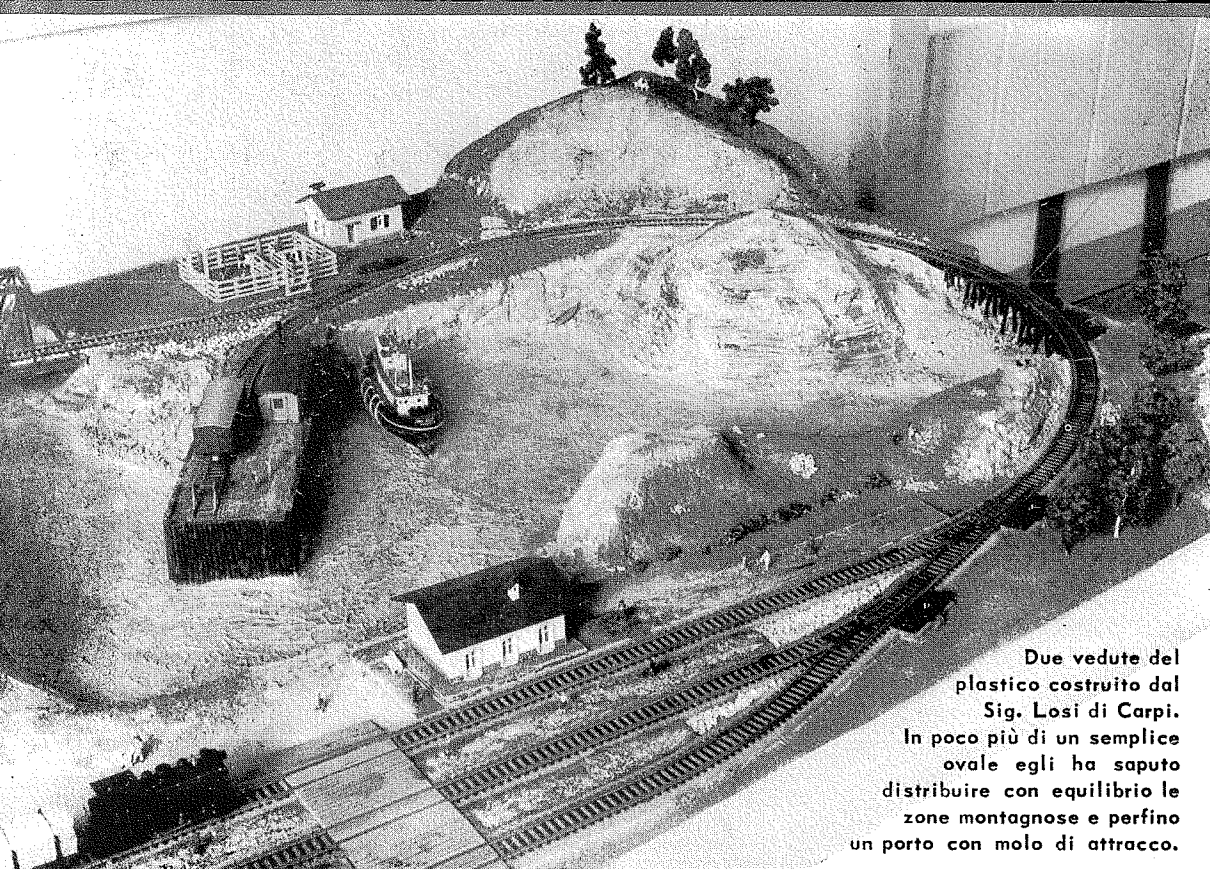
*Continua*



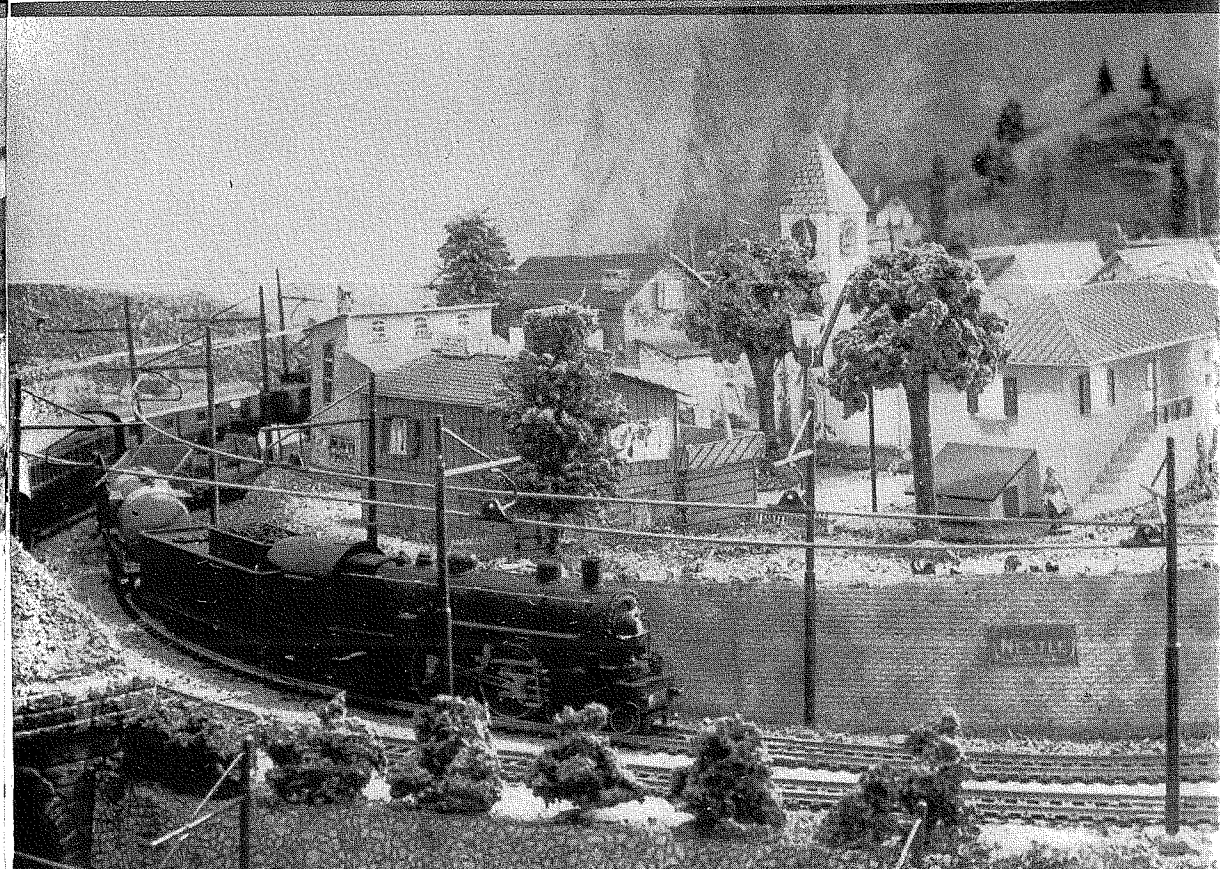
*Inviateci le fotografie dei vostri impianti realizzati con materiali Rivarossi. Per ogni foto pubblicata vi sarà inviato in omaggio un vagone o un carro merce supermodello. Occorrono ingrandimenti nitidi 18x24 cm. stampati su carta bianca e lucida. Tutte le fotografie rimangono di proprietà di questa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



**Il Sig. Braucher di Viterbo ci ha mandato una serie di fotografie del suo grande plastico di cui ne riportiamo due assai interessanti. Si osservi la minuzia dei particolari e le numerose figurine che danno vita a questo attraente complesso.**



**Due vedute del plastico costruito dal Sig. Losi di Carpi. In poco più di un semplice ovale egli ha saputo distribuire con equilibrio le zone montagnose e perfino un porto con molo di attracco.**





# schemi di tracciati

Da Varese un lettore ci scrive, prospettandoci la possibilità di far circolare su di un anello, mediante opportuni sezionamenti, due treni marcianti contemporaneamente in senso contrario, senza far uso di linea aerea ne ricorrendo all'inversione di polarità magnetica del motore di una locomotiva. Egli ci manda poi uno schema di tracciato, che pubblichiamo in questa rubrica nel quale verrebbe applicato questo sistema. Ecco cosa ci scrive:

A pag. 18 del Vostro «Manuale dei Segnali» viene specificato che per fare circolare due treni in senso contrario ci sono due soluzioni:

- Servirsi della linea aerea.
- Invertire la posizione del masello magnetico del motore.

Mi permetto sottoporre un'altra soluzione che avrei esaminato studiando i vari accorgimenti trattati sulla Vostra rivista «HO».

Dato uno schema di tracciato come da grafico allegato (fig. 1), esso è sezionato in due parti in modo di permettere l'incrocio nei binari di raddoppio dei due treni circolanti in senso contrario essendo alimentati separatamente con corrente a polarità invertita dai rispettivi tratti di binari sezionati.

Per ottenere quanto sopra occorre ricorrere ai seguenti accorgimenti:

1) - Modificare gli scambi 1-2 e 3-4 come descritto a pag. 26 del N. 9 e a pag. 10 del N. 13, cioè tagliare sotto gli scambi le striscie metalliche di collegamento fra i binari e inserire un blocchetto metallico per ogni scambio fra il cuore dello stesso e il troncone di rotaia, rispettivamente nello scambio a monte (o di uscita del raddoppio) nel senso di marcia di ciascun treno (nello scambio n. 1 il blocchetto va inserito sul troncone della rotaia interna via dritta; nello scambio n. 2 sul troncone della rotaia interna via deviata), lasciando invece sezionati gli altri tronconi.

2) - Sezionare pure le rotaie esterne nel punto ove si dovrà arrestare la motrice di ogni treno. In tal modo la sezionatura completa delle due parti del tracciato sarà fatta sulle rotaie esterne dalle relative sezionature e sulle rotaie interne dai tronconi di rotaie rimasti isolati dal cuore degli scambi. Da notare che la doppia sezionatura per ogni binario non avviene allo stesso punto.

3) - Gli scambi possono essere comandati separatamente con due «Pb 1» oppure simultaneamente con un «Pb 1» (in questo caso devono agire in modo che se uno dà via libera al binario diritto, l'altro deve dare via libera sulla via deviata).

4) - Alimentare le due parti del tracciato sezionato con due «PCR» e due «INV». Vediamo in funzionamento (fig. 2).

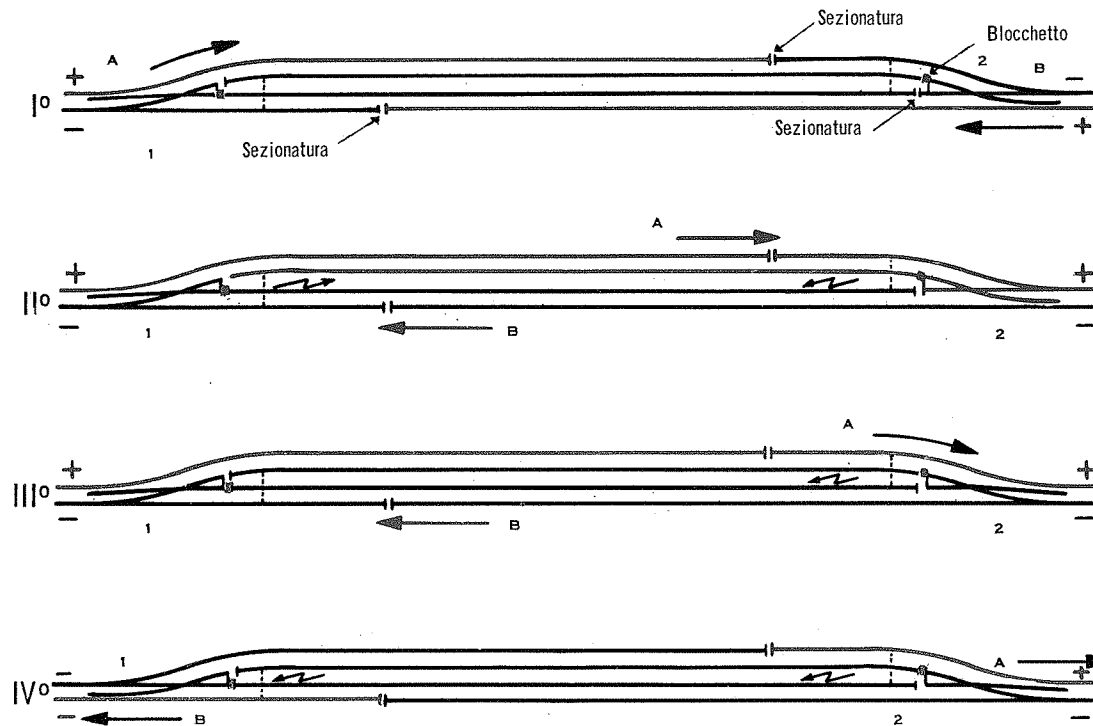


Fig. 2 Il tratto di raddoppio inferiore della Fig. 1 nei quattro casi illustrati dal Sig. Bernasconi. Le frecce spezzate da noi aggiunte indicano il corto circuito.

Disposto il tracciato e gli scambi come da schema 1, il treno A passerà sullo scambio 1 per la via deviata fino a fermarsi subito dopo la sezionatura in quanto a questo punto la motrice riceverà solo corrente negativa; così il treno B attraverso la via dritta dello scambio 2 andrà a fermarsi sulla relativa sezionatura esterna. Con l'«INV/2» invertiamo la corrente nella rispettiva parte del tracciato (II); il treno A resterà sempre fermo in quanto la motrice riceverà ora solo corrente positiva. Azionando lo scambio 2 (III), l'ago trasmetterà corrente negativa al cuore dello scambio e da questo a mezzo del blocchetto metallico alla rotaia interna della via deviata fino alla sezionatura dell'altro

scambio - il treno A proseguirà in avanti. Ripetiamo la stessa operazione (inversione di corrente «INV/1» e azionando lo scambio 1 dando via libera al binario diritto (IV) anche il treno B potrà muoversi in avanti.

Le due operazioni si possono eseguire contemporaneamente, mettendo in movimento simultaneo i due treni.

Alla semplice sezionatura sui binari esterni si può inserire due «SB/1» come da fig. 5. Invece di due «INV» si possono sostituire 2 RT, in tal modo ogni treno rimane indipendente anche per quanto riguarda la velocità.

A. Bernasconi - Varese

Modificando gli scambi come avete fatto, a seconda della posizione dei loro aghi, si mette in corto circuito l'impianto. Se esaminiamo ad esempio la fig. 1, avremo gli scambi 1 e 2 in c.c. attraverso la lamina sotto la base (in punteggiata), che porta la corrente dalla rotaia esterna al tronco sezionato (quello senza blocchetto). Lo stesso caso capita agli scambi 3 e 4 qualora vengano messi con gli aghi in po-

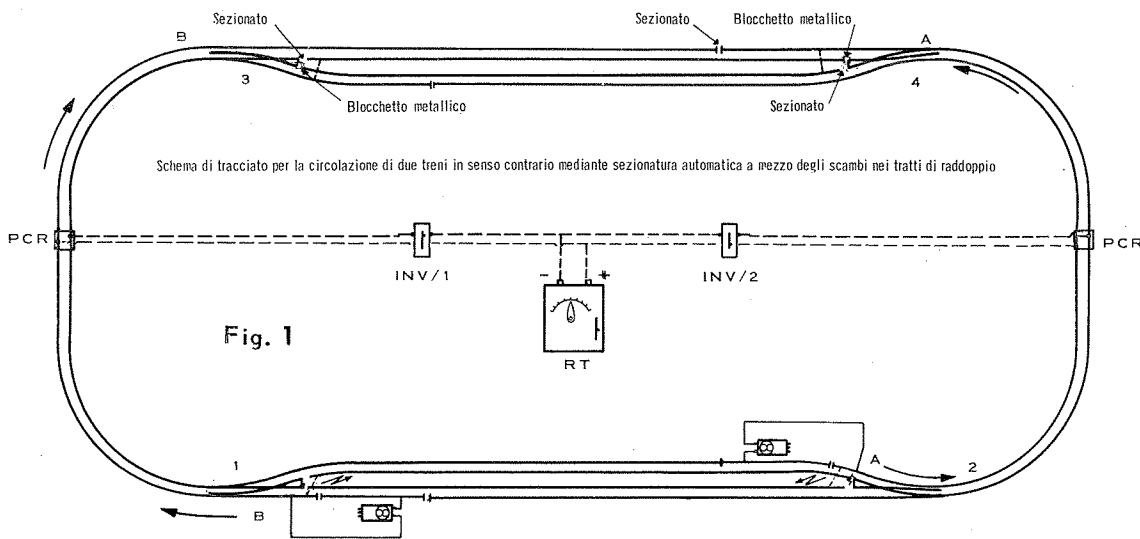


Fig. 1

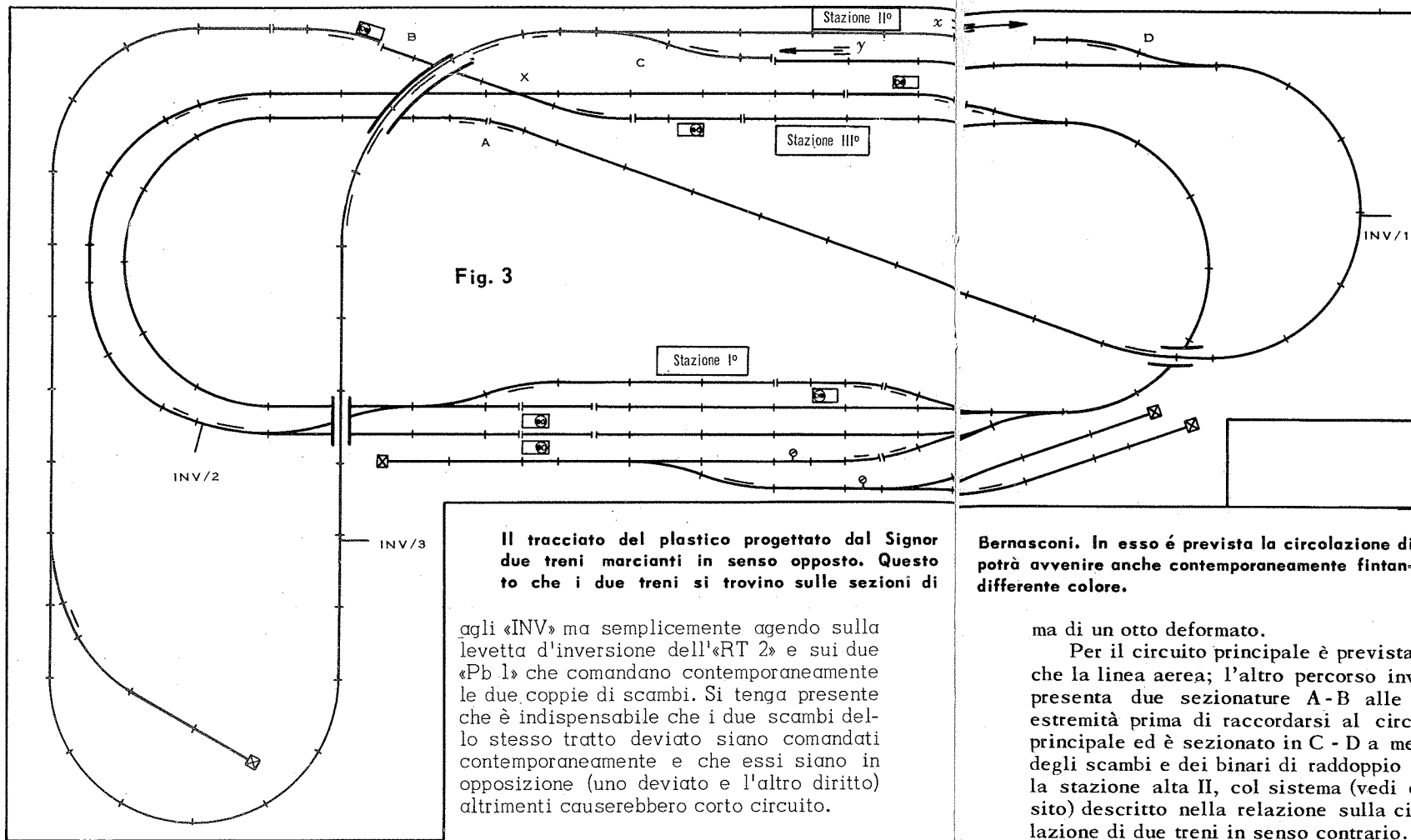


Fig. 3

**Il tracciato del plastico progettato dal Signor Bernasconi. In esso è prevista la circolazione di due treni marcianti in senso opposto. Questo tracciato che i due treni si trovino sulle sezioni di**

agli «INV» ma semplicemente agendo sulla levetta d'inversione dell'«RT 2» e sui due «Pb 1» che comandano contemporaneamente le due coppie di scambi. Si tenga presente che è indispensabile che i due scambi dello stesso tratto deviato siano comandati contemporaneamente e che essi siano in opposizione (uno deviato e l'altro diritto) altrimenti causerebbero corto circuito.

Sulla base di quanto descritto in merito alla circolazione di due treni in senso contrario uno all'altro il Sig. Bernasconi ha progettato il tracciato che qui è riprodotto e ci scrive in proposito:

**Il tracciato del plastico di cui al disegno allegato presenta le seguenti caratteristiche:**

La base del plastico disposta a L misura rispettivamente sui due lati maggiori m. 3,80 x 2,40 e le due testate 1,35 e 1,20. Lo sviluppo totale dei binari è di circa 30 metri e forma un tracciato composto da due parti.

- 1) - Un circuito ovale principale con una stazione I a tre binari e scalo merci.
- 2) - Una linea secondaria che si stacca in due punti opposti del circuito principale e traccia un percorso sopraelevato della for-

sizione contraria a quella illustrata.  
 Per realizzare il vostro progetto, bisogna invece tagliare a tutti gli scambi entrambe le laminette sottostanti ponendo due blocchetti anziché 1 fra cuore e tronconi di rotaia. Per assicurare un migliore contatto, anziché usare i blocchetti converrà saldare sotto la base un filo che collega i ribattini del cuore con le griffe relative ai due spezzoni di rotaia.  
 Sarà inoltre necessario mettere, come per i binari inferiori, (fig. 1) due segnali con relativo tratto sezionato anche nei due binari superiori onde evitare il c.c. quando la locomotiva si trova a cavallo della sezionatura.  
 La manovra si può quindi fare come l'avete descritta senza bisogno di ricorrere

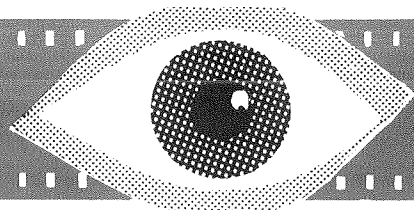
**Bernasconi. In esso è prevista la circolazione di due treni marcianti in senso opposto. Questo tracciato che i due treni si trovino sulle sezioni di**

ma di un otto deformato.  
 Per il circuito principale è prevista anche la linea aerea; l'altro percorso invece presenta due sezionature A-B alle due estremità prima di raccordarsi al circuito principale ed è sezionato in C-D a mezzo degli scambi e dei binari di raddoppio della stazione alta II, col sistema (vedi questo) descritto nella relazione sulla circolazione di due treni in senso contrario.  
 Per i tratti in salita la pendenza non supera il 3,5% il che la rende accessibile a convogli pesanti.  
 Per rendere più pratico il tracciato, al posto dell'incrocio X, sarebbe stato più pratico mettere due scambi destri, ma ho voluto usufruire dell'incrocio a mia disposizione.  
 L'impianto è alimentato da due RT: uno per la linea aerea, l'altro è collegato ai binari attraverso tre «INV» (uno per il circuito principale, due per i tracciati sezionati del circuito alto).  
 In tal modo credo di poter manovrare indipendentemente senza troppe difficoltà tre treni.  
 In via provvisoria il tracciato è già stato composto (senza però i sezionamenti alla stazione II di cui attendo il Vostro benestare prima di modificare gli scambi) e

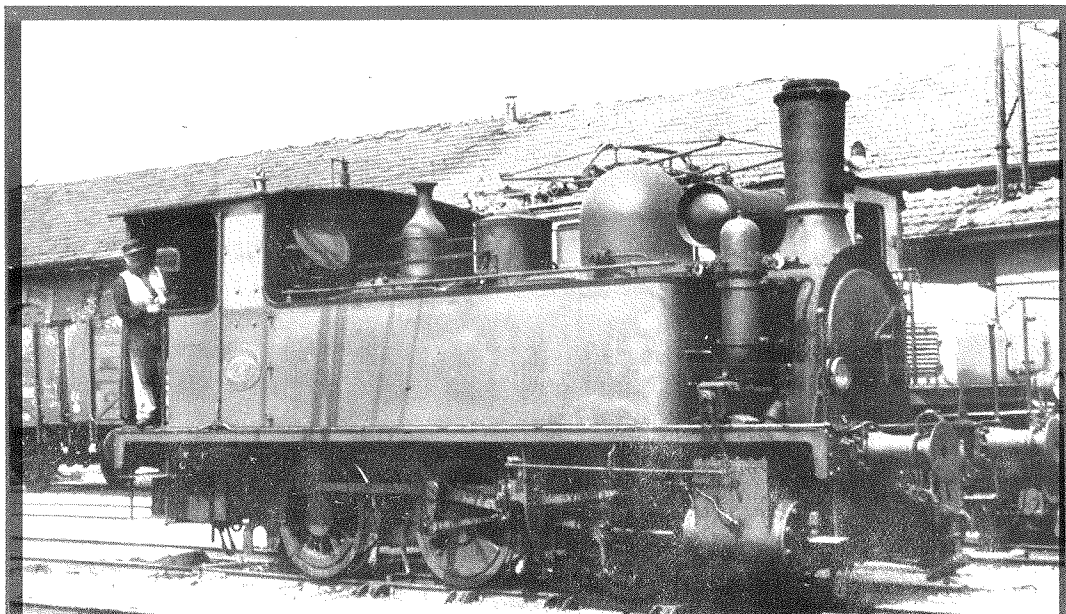
l'esperimento sulla circolazione dei treni ha dato buoni risultati. L'effetto sarà migliore a plastico terminato con tutti gli accessori a complemento del paesaggio, alcuni dei quali autocostruiti.  
 Esaminiamo il caso dei due treni circolanti in senso contrario uno all'altro e vediamo quali manovre occorre fare:  
 Immaginiamo che i due treni X e Y si trovino fermi sulla stazione II il primo diretto a destra sul 1° binario rispetto la stazione ed il 2° diretto in senso inverso sul 2° binario.  
 Si predispongano opportunamente gli INV/1 INV/2 e INV/3 alimentati le tre sezioni del tracciato e mediante l'azionamento degli scambi C e D si facciano partire i due treni. Il treno X compirà il suo percorso fino ad arrivare in primo binario della stazione I dove si fermerà al segnale.  
 Il treno Y dovrà arrivare in B dopo che il treno X sia arrivato in stazione I poichè al passaggio su B bisognerà invertire la polarità del tratto B-A mediante l'«INV/2». Sarà quindi necessario installare un segnale in quel punto. Il treno Y proseguirà e dovrà essere instradato sul binario II alla stazione III dove al segnale si fermerà. Per far ciò è necessario che al posto dell'incrocio vengano messi due scambi destri come previsto dal Sig. Bernasconi.  
 Facciamo ora proseguire il treno X dalla stazione I e per far ciò occorre invertire di nuovo l'«INV/2». Il treno andrà ad arrestarsi sul I binario della stazione III. Tocca ora al treno Y riprendere la sua corsa per cui nuova inversione di «INV/2» e arrivo del treno in II binario della stazione I.  
 Nuova inversione di «INV/2» e inversione di «INV/3» e quindi partenza del treno X. Quando questo ha superato il punto B si potrà invertire «INV/2» e «INV/1» e far partire il treno Y fermo in stazione I che arriverà alla stazione II contemporaneamente o quasi al treno Y. Da questo punto il ciclo si ripete.  
 Come si vede, la manovra è un po' complicata ed è assai facile fare degli errori. Non vediamo inoltre la necessità del sezionamento A e l'eliminazione di questo comporterebbe un «INV» in meno da manovrare.  
 Tutto sommato, il tracciato è assai ben predisposto e si presta ad interessanti manovre sia dal punto di vista fermodellistico come da quello spettacolare.

# OCCHIO al TRENO

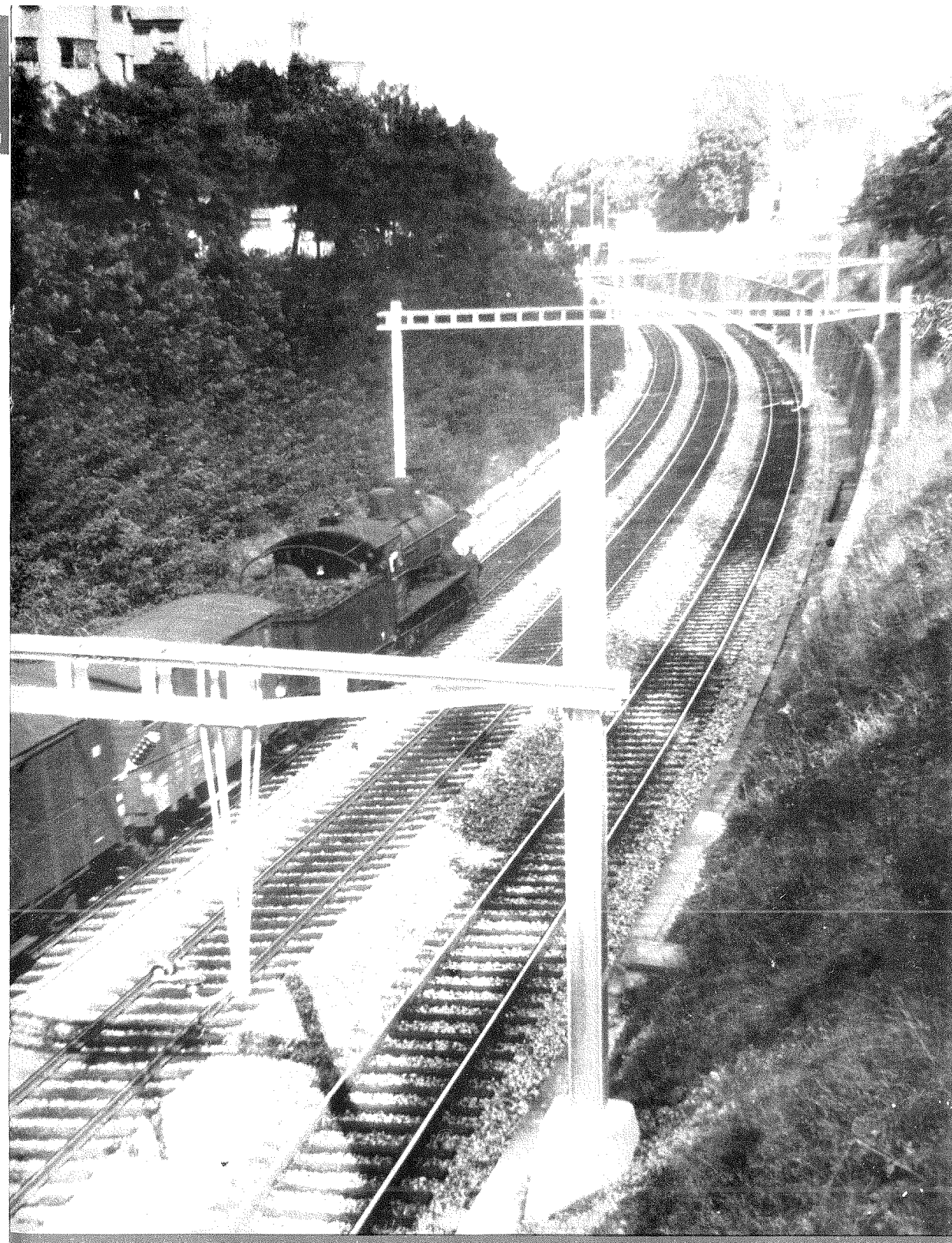
CONCORSO FOTOGRAFICO A PREMI FRA I LETTORI



*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.*



Il Sig. Abbondi di Milano andando a caccia... di soggetti ferroviari ha ritratto queste due inquadrature che riproduciamo. **Sotto:** il deposito locomotive di Milano-Greco; **sopra:** una vecchia locomotiva di costruzione Belga ancora in servizio sulla linea della Val Brembana, nella stazione di Bergamo.



Una suggestiva inquadratura di un convoglio merci transitante su una linea a tre binari nei pressi di Ginevra. Si noti la particolare struttura per l'installazione della linea aerea per ora messa in opera solo sul binario esterno. Fotografia del Sig. Bergonzini di Modena.

Corso Garibaldi 97  
**ANCONA**  
Tel. 249350

**e. tortorelli**

MODELLISMO AEREO  
E NAVALE

MECCANO e pezzi sciolti

assortimento  
completo  
delle case :  
RIVAROSSI  
•  
MÄRKLIN  
•

ditta **MONTANARI** fondata nel 1840

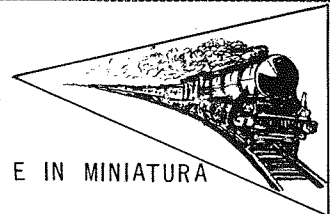
Via Guerrazzi 28 - BOLOGNA

- 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

VENDITE ANCHE PER CORRISPONDENZA

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

# ITALMODEL



Rivista mensile di

FERROVIE REALI E IN MINIATURA

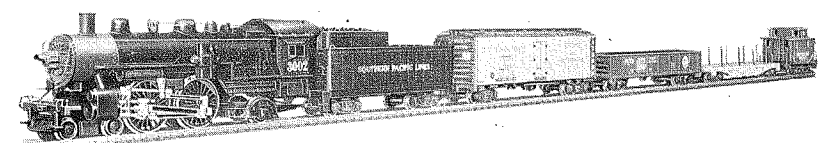
Un numero L. 300.-  
Abbonamento 6 mesi » 1.600.-  
» 12 » » 3.200.-

Richieste alla Direzione

VIA CAFFARO 19 - GENOVA

# P

TRENI ELETTRICI RIVAROSSI  
MECCANO - GIOCATTOLI NAZIONALI ED ESTERI



# PAPALINI

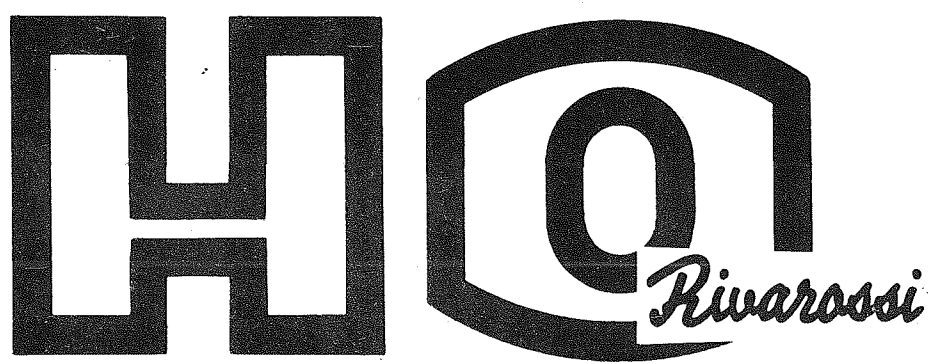
VIA MERULANA 1 - 2  
P.za S.M. MAGGIORE 9 - 10  
ROMA Tel. 462-914

ABBONATEVI

di HO rivarossi  
la rivista piu' completa  
di modellismo ferroviario

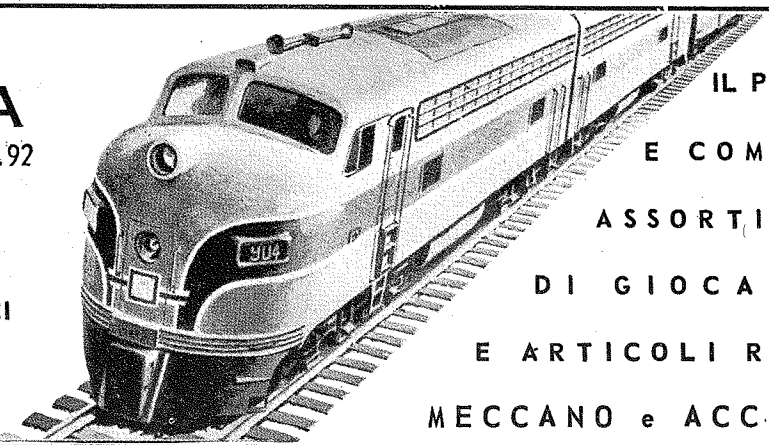
ABBONAMENTO ANNUO L. 800

NUMERI SINGOLI  
ARRETRATI L. 150 cad.



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

TRENI ELETTRICI  
RIVAROSSI



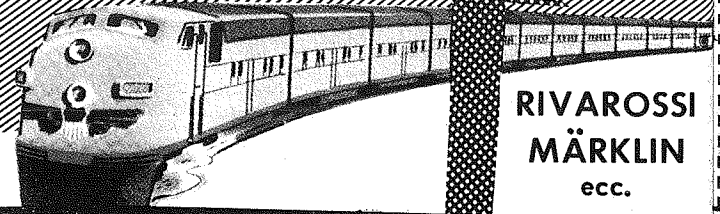
IL PIU' VASTO  
E COMPLETO  
ASSORTIMENTO  
DI GIOCATTOLI  
E ARTICOLI REGALO  
MECCANO e ACCESSORI

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.

# 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 | s. 6 d

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

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

ANCHE CON POCHE NOZIONI DI FRANCESE

LEGERETE  
CON PIACERE

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

di ogni  
mese

Un numero di saggio una volta tanto L. 300  
Abbonamento annuo L. 3.200



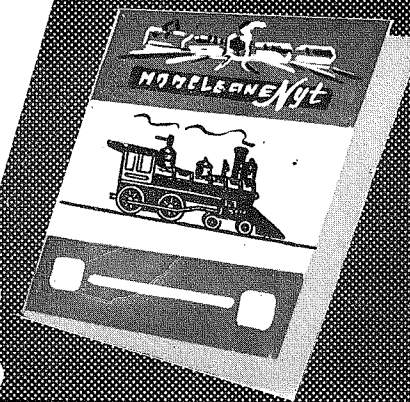
Sedici anni di esistenza - Tratta tutti gli argomenti ferroviari, plastici e descrizione di tracciati - Costruzioni di modelli ridotti - Segnali elettricità, ecc. Numerose illustrazioni.

L'INTERESSANTE RIVISTA

# Modelbane nyt

DI MODELLISMO FERROVIARIO  
DANESE

Kongevejm 128 Virum (Danimarca)



# GIORNI

Via Marcantonio Colonna, 34 - Tel. 350.929

Succ. Corso Vittorio Emanuele, 291 - Tel. 559.497

ROMA

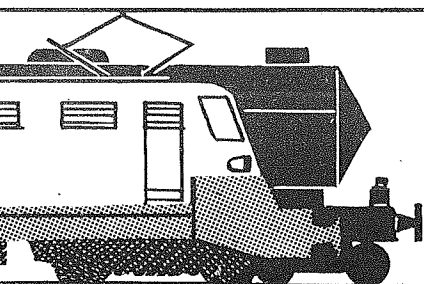
Vasto assortimento giocattoli

Nazionali ed Esteri

AEROMODELLISMO - MECCANO

TRENI ELETTRICI ED ACCESSORI PER TRENI

RIVAROSSI - MÄRKLIN



Rivista mensile Spagnola  
di modellismo ferroviario

# TREN

MINIATURA

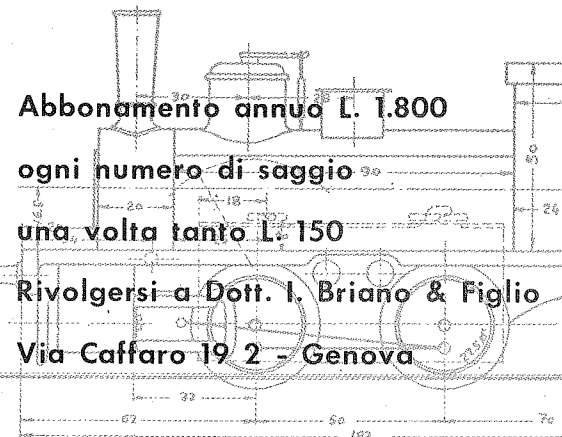
Abbonamento annuo L. 1.800

ogni numero di saggio

una volta tanto L. 150

Rivolgersi a Dott. I. Briano & Figlio

Via Caffaro 19/2 - Genova

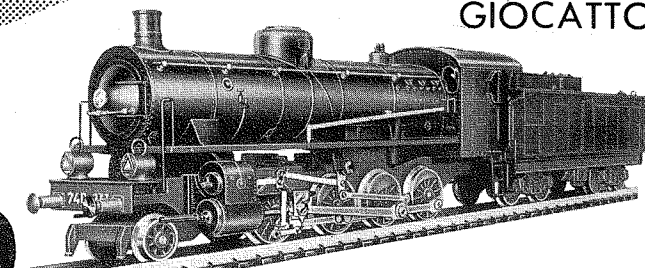


TRENI ELETTRICI "Rivarossi,, MÄRKLIN  
GIOCATTOLI

NAZIONALI  
ED ESTERI

# F.LLI ROSSI

VIA D'AZEGLIO 13  
BOLOGNA



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 costruzioni modellistiche di qualsiasi genere (aero - navi - auto - treni) di produzione nazionale, inglese e tedesca  
treni elettrici RIVAROSSI (Faller, Vollmer, ecc.)

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

# la GIOIA

di Nunzi Eugenio ROMA  
Corso Trieste, 104  
tel. 848-873

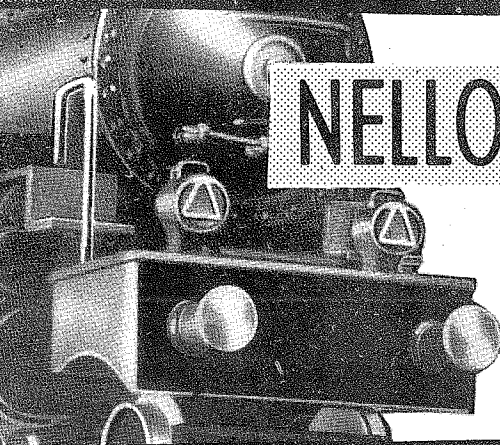
TRENI ELETTRICI RIVAROSSI' - PARTI DI RICAMBIO - ASSISTENZA SERVIZIO CASE: FALLER - VOLLMER - PALIFICAZIONE ITALIANA A CATENARIA PLASTICI FERROVIARI - TUTTO PER MODELLISTI - GIOCATTOLE NOVITA'

## alla gioia dei bimbi

VIA PO 46 - TORINO  
tel. 882850

COMPLETO ASSORTIMENTO DI GIOCATTOLE 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

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

## arbiter

ABBIGLIAMENTO  
FIRENZE - Via Brunelleschi  
Tel. 21.318

MODELLISMO FERROVIARIO. NAVALE. AEREO.

e i migliori giochi istruttivi scientifici



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AEROMODELLI  
Piazza Salerno 8 - ROMA  
TUTTO PER IL MODELLISMO

ORVISI - BUCHBINDER  
Via Ponchielli 3 - TRIESTE  
I GIOCATTOLE PIÙ BELLE E I TRENI ELETTRICI MIGLIORI

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

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

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

Fate di HO RIVAROSSI la guida per i vostri acquisti

Abbonatevi ad HO RIVAROSSI la rivista piu' completa di modellismo ferroviario

1880

1955

Ditta Car.

TELEF. 25.440

dal 1880 la Ditta di fiducia

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

"TESTI GIOCATTOLE" C.so Garibaldi 2

GIOCHI e GIOCATTOLE di tutti i tipi

FERROVIE "Rivarossi,, e MÄRKLIN - cataloghi a richiesta

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

# Ferruccio TESTI

PADOVA

