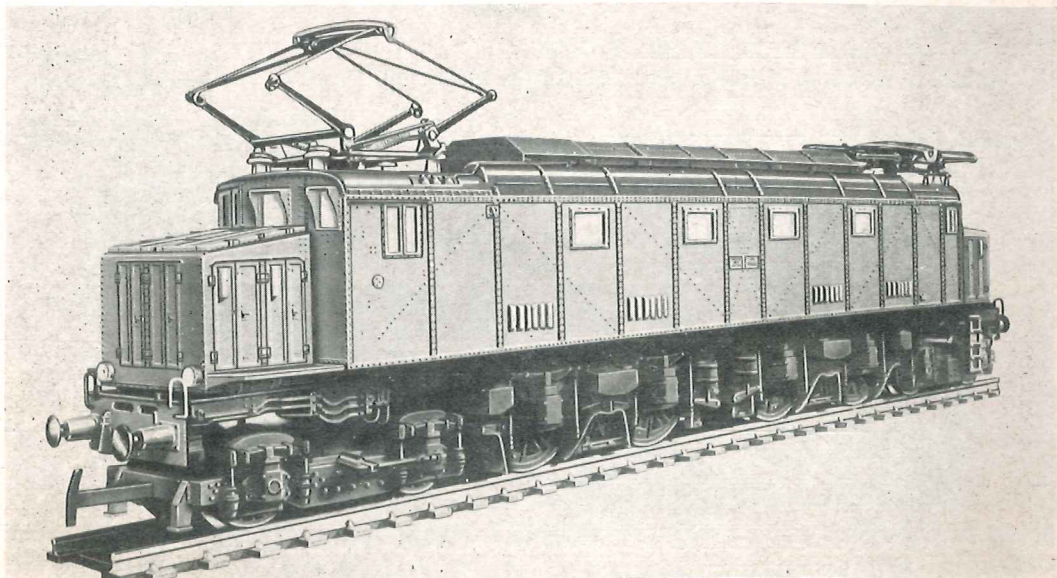


UN NOME
FAMOSO
NEL MONDO
DEL
MODELLISMO
FERROVIARIO

Rivarossi
COMO - VIA PIO XI 157 - 159

LOCOMOTORI ELETTRICI ITALIANI



1445 L. 10.500 al pubblico - Riproduzione del locomotore italiano tipo E 428 prima serie delle F.S. Rodiggio 2Bo+Bo2, ricavato fedelmente dal prototipo E. 428-013. I carrelli centrali che sono snodati come nell'originale portano alle estremità i caratteristici cofani pur essi articolari rispetto alla cassa. I fanali anteriori e posteriori sono illuminati. I pantografi riproducono il tipo 52 delle F.S. Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea. Lunghezza del modello cm. 22.

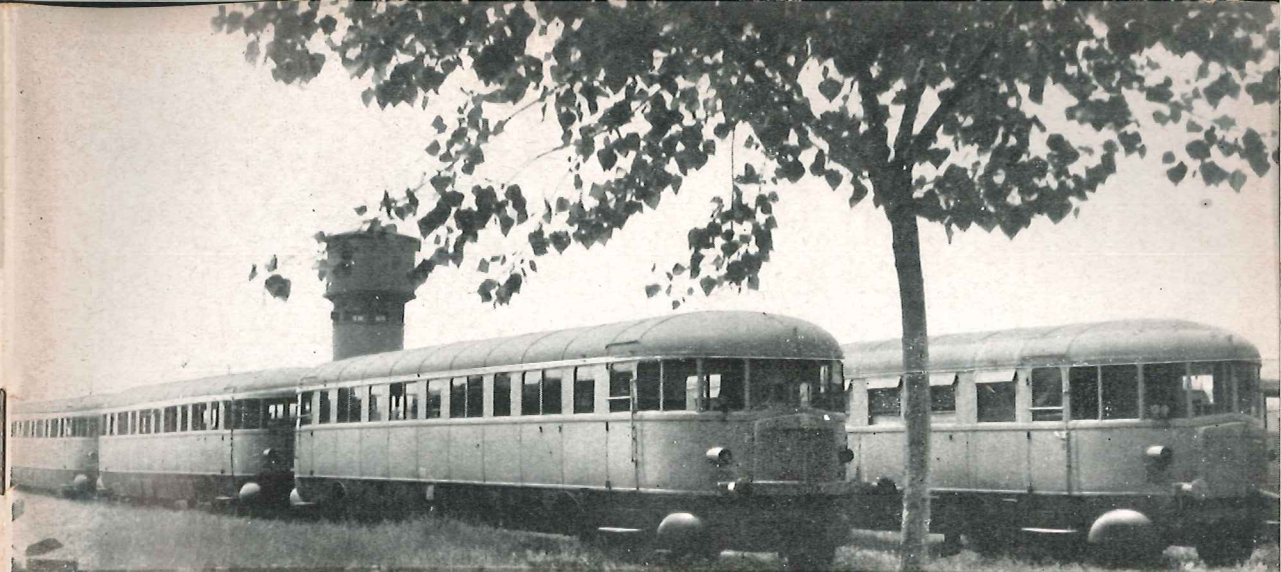


1444 - L. 10.500 al pubblico - Locomotore italiano tipo E 428 - 2ª serie delle F.S. Italia, con testate aerodinamiche. Stupendo modello rifinito in ogni più minuto dettaglio. Rodiggio 2-Bo+Bo-2. Carrelli montati su telai snodati, come nel prototipo, che consentono una perfetta circolazione in curva senza antiestetici spostamenti laterali. Completo di due fanali anteriori e due posteriori. Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea. Lunghezza cm. 22. I locomotori di questo tipo vengono impiegati al traino di convogli pesanti e veloci sulle principali linee delle F.S.

Treni elettrici in miniatura

Scartamento HO (16,5 mm.)

Corrente continua - 2 rotaie



La ferrovia è una cosa meravigliosa

ITALMODEL

128

HO

74

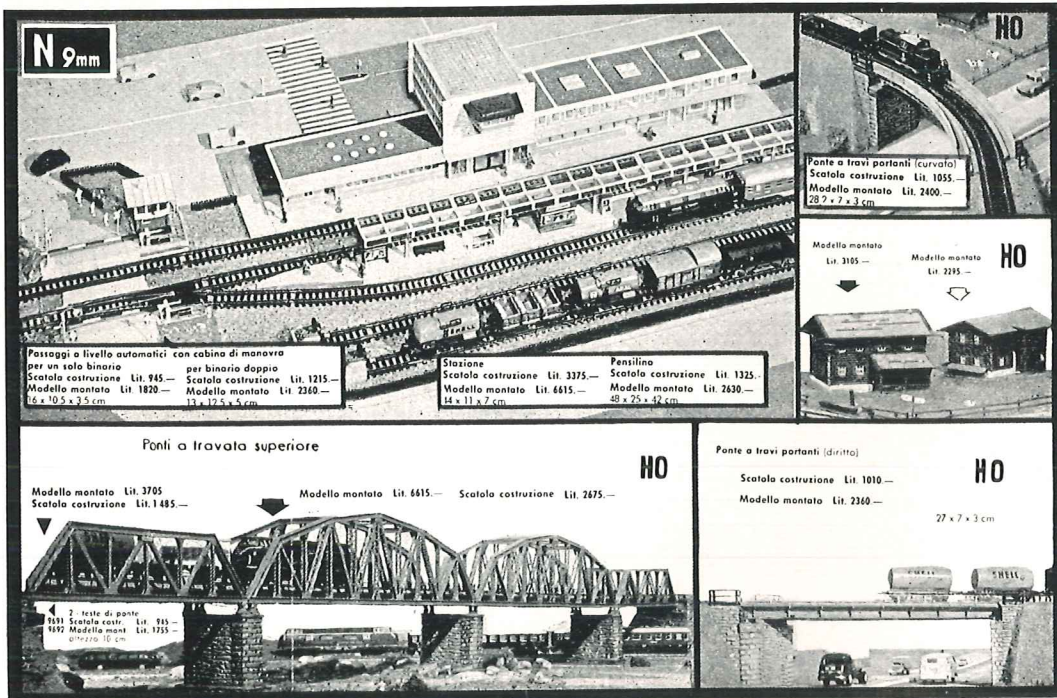
Rivarossi

L. 400



Grande assortimento accessori per plastici

Estratto dal Catalogo Generale (disponibile presso migliori negozi specializzati)



Passaggi a livello automatici con cabina di manovra per un solo binario Lit. 945 - per binario doppio Lit. 1215 -
Scatola costruzione Lit. 1820 - Modello montato Lit. 2360 -
16 x 10,5 x 3,5 cm

Stazione Lit. 3375 - Pensilina Lit. 1325 -
Scatola costruzione Lit. 6615 - Modello montato Lit. 2630 -
14 x 11 x 7 cm

Ponte a travi portanti (curvato) Lit. 1055 -
Scatola costruzione Lit. 2400 -
28,7 x 7 x 3 cm

Modello montato Lit. 3105 - Modello montato Lit. 2295 -

Ponti a travata superiore

Modello montato Lit. 3705 -
Scatola costruzione Lit. 1485 -

Modello montato Lit. 6615 - Scatola costruzione Lit. 2675 -

Ponte a travi portanti (diritto)

Scatola costruzione Lit. 1010 -
Modello montato Lit. 2360 -

27 x 7 x 3 cm

2 teste di ponte Lit. 1915 -
1915 Scatola costr. Lit. 1915 -
Modello mont. Lit. 1915 -
altezza 10 cm

Ditta C.MAMOLI ~ Milano ~ Rappresentante per l'Italia (Non vende direttamente a privati)

ITALMODEL - NUMERI DISPONIBILI AL 15 LUGLIO 1966

1951		1952		1953		1954		1955		1956		1957		1958	
1	L. 100	8	L. 100	18	L. 100	29	100	41	L. 300	53	L. 500	65	L. 500	77	es.
2	300	9/10	300	19	100	30	100	42	300	54	300	66	300	78	es.
3	es.	11	100	20	100	31	100	43	200	55	300	67	300	79	es.
4	500	12	100	21/22	200	32	100	44	500	56	500	68	300	80	es.
5	es.	13	100	23/24	200	33	100	45	200	57	500	69	300	81	es.
6/7	300	14	100	25	100	34	100	46	200	58	500	70	300	82	es.
		15	100	26	100	35	100	47	200	59	500	71	300		
		16	100	27/28	200	36	100	48	200	60	300	72	300		
		17	100			37	100	49	200	61	300	73	300		
						38	100	50	200	62	300	74	300		
						39	300	51	300	63	300	75	300		
						40	300	52	500	64	300	76	300		

1959		1960		1961		1962		1963		1964		1965	
83	L. 500	89	L. es.	95	L. es.	101	L. 400	107	L. 400	113	L. 500	119	L. 500
84	es.	90	es.	96	es.	102	400	108	400	114	500	120	500
85	500	91	es.	97	500	103	400	109	400	115	500	121	350
86	500	92	es.	98	500	104	400	110	400	116	500	122	350
87	es.	93	es.	99	500	105	400	111	400	117	500	123	350
88	es.	94	500	100	es.	106	400	112	400	118	500	124	350

La sigla es. significa: esaurito - Alcuni numeri degli anni 1954 1955 1956, non in buono stato di conservazione.

Aggiungere L. 50 per spese d'invio. Non si spedisce contrassegno.

N.B. - Il sommario dei numeri dall'89 al 118 trovasi a pag. 3894 del n. 123 e 3924 del n. 124. Vedi anche il fascicolo « Indice analitico » indicato nell'elenco delle Edizioni Briano.

ITALMODEL

Direzione - Redazione - Amministrazione

GENOVA

Via Caffaro, 19 - Tel. 207719 - 205535

ABBONAMENTI - Gli abbonamenti decorrono dal primo numero di ogni anno all'ultimo numero dello stesso anno. Prezzo L. 2.400 (Estero L. 3.000)

COPIE SINGOLE (dell'anno) L. 400 (Estero L. 500).

ARRETRATI anni precedenti - Consultare elenco nell'interno di questo numero.

CAMBIO INDIRIZZO - Per ogni cambiamento di indirizzo gli abbonati sono pregati di inviare la somma di L. 100 (anche in francobolli).

VERSAMENTI - A mezzo vaglia postale, assegno bancario circolare, oppure versamento sul c/c postale N. 4/11292. Intestare sempre Dott. I. Briano Editore Genova.

LA COLLABORAZIONE dei lettori è sempre gradita, senza impegno di pubblicazione e di restituzione del materiale inviato. Il fatto dell'avvenuta pubblicazione non esonera gli autori da responsabilità di qualunque genere per quanto da loro espresso e diventa proprietà letteraria della rivista.

LA RIPRODUZIONE di qualsiasi parte di questa rivista o la sua utilizzazione a scopi commerciali non sono permesse senza l'autorizzazione dell'editore Briano. Copyright by Dott. I. Briano, Genova, Anno di pubblicazione.

Reg. Trib. Genova N. 154 il 14.6.1951 - Direttore responsabile Dott. I. Briano - Stampato presso Industrie Grafiche C.M.C. s.p.a. Genova.

Bimestrale per appassionati di ferrovie reali ed in miniatura

Spedizione in abbonamento postale gruppo IV

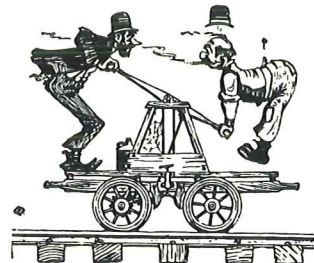
ANNO XVI - LUGLIO-AGOSTO 1966 - N. 128

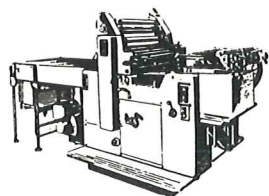
SOMMARIO

- Editoriale 4126
- Buca delle lettere 4127
- I PONTI FERROVIARI METALLICI 4129
Nozioni tecniche ad uso fermodellistico.
Dott. Ing. A. Mercatanti
- Le belle locomotive cecoslovacche: la 464.2 - A. Smola 4137
- Costruzione di un modello loc. parenzana - F. Frizzi 4139
- Fra libri e riviste 4142
- CELLULE DIODI TRANSISTORI III Puntata - R. Lobita 4143

Copertina

— R. Lobita: Natura morta.





Editoriale

Cari Lettori,

Questa volta non avrei molto da dirvi. Nessun argomento specifico importante da trattare a tu per tu con Voi. L'orizzonte fermodellistico è sereno; la schiera degli appassionati, quelli veri, non quelli che durano l'èspace d'un matin (natalizio), va crescendo, lentamente ma sicuramente. E con ciò, naturalmente, chi ne gode è la rivista, rimasta sola a sventolare la bandiera del fermodellismo dopo la recente scomparsa di *Rassegna di Modellismo* la quale vi dedicava poche ma interessanti pagine. Rimane così in Italia una sola rivista modellistica oltre la nostra; «Modellistica» di Firenze, dedicata però esclusivamente ad aerei e navi.

Difficile da credersi, io ho sempre preconizzato il sorgere in Italia di altri periodici modellistici, perchè ho sempre rispettato il principio che per vincere una guerra più si è meglio è. La guerra del modellismo in un ambiente calcio-canzonettistico come il nostro, è sempre stata dura e lo è ancora: abbiamo vinto molte battaglie ma non la guerra. La vinceremo, anche da soli, come riviste a condizione però che Voi lettori continuiate a combattere con me.

Vi sono infatti non meno di cento vecchi abbonati che non hanno ancora rinnovato l'abbonamento 1966: nomi noti, nomi di abbonati 1951, di appassionati di sicura fede che, il 90% per pura pigrizia, rimandano dal Dicembre scorso al domani ancora, il versamento di una modesta quota. Ciò non è aiutare a vincere quella guerra che insieme abbiamo dichiarato tanti anni or sono. Cento disertori, per me, sono molti.

Non parliamo degli ex abbonati ad H0 Rivarossi: era scontato in partenza, per molte ragioni, che ben pochi sarebbero rimasti; comunque in numero sorprendentemente e notevolmente maggiore di quello che si prevedeva.

Questo numero inizia con una trattazione sui ponti, gentilmente redatta dal più preparato pertinente e com-

loco - revue

l'anziana ed accreditata
rivista mensile francese di
ferrovie reali ed in miniatura

Un numero L. 600 - Abbonamento
annuo L. 6.000 - presso ITALMODEL
Via Caffaro, 19, Genova

petente che potessimo desiderare: addirittura un alto funzionario delle F.S.

Naturalmente, la trattazione è fatta ad uso fermodellistico ed è tutto merito dell'A. l'essere riuscito a non andare oltre quel livello elementare divulgativo che la generalità del pubblico lettore di Italmodel richiedeva.

Perchè una trattazione sui ponti ferroviari? Essenzialmente perchè la pratica corrente mancava delle più elementari basi sicure e faceva delle cose — come appunto rileva l'A. — belle a vedersi se vogliamo ma assolutamente inaccettabili in linea tecnica e modellistica.

Segue la segnalazione di un'altra bella locomotiva cecoslovacca, fattaci da un nostro fedele collaboratore di quel bel Paese. Quindi la costruzione della loco più tipica della parenzana, a scioglimento di una vecchia promessa. Non saranno molti quelli che si accingeranno a realizzarla tanto è piccola ed oggetto di infinita pazienza. Ma c'è chi vi è riuscito (vedere foto), non certo alla prima (vedere cartoncini supplementari) e comunque era una promessa che dovevamo mantenere.

Chiude la sezione Italmodel la III puntata sui diodi e compagnia (vedere Buca). Per la sezione H0 Rivarossi non voglio dir nulla: attendo da Voi un giudizio, epperò Vi lascio ad una buona lettura, col rituale augurio di buone vacanze.

Cordialmente

I. B.

R. R. - Genova

OLD MOTOR

AUTOVEICOLI del PASSATO

Rivista mensile di storia e
tecnica delle automobili del passato
Abbonamento annuo L. 6.500

Un numero di saggio una volta l'anno L. 600
presso ITALMODEL Genova Via Caffaro

RAIL MINIATURE FLASH

mensile francese fermodellistica,
illustratissima, grande formato.

Abbonamento annuo L. 6.000
Un numero di saggio L. 600

presso BRIANO EDITORE GENOVA - Via Caffaro 19



Buca delle lettere

Corrispondenza autentica scambiata coi lettori. Si pubblica soltanto quella avente un interesse generale. Risponde il Direttore

Fiducia nei giovani

Egregio dottor Briano,

sono un ragazzo l6enne di Genova iscritto soltanto da un paio di mesi al G.F.G. (tessera n. 79) anche se la mia passione per il fermodellismo è di vecchia data, e sono abbonato alla sua rivista solo da quest'anno anche se la leggevo in passato, non sempre, quando le possibilità finanziarie me lo permettevano.

La nuova copertina è più moderna ed anche molto più bella anche perchè varia sempre la fotografia con veduta ferroviaria.

Ho appena ricevuto il N. 127 d'Italmodel e sono d'accordo su tutto quanto lei dice sulla rivista nel suo «Editoriale» riguardo al fermodellismo sexi.

Nel tempo libero in cui mi dedico al fermodellismo non penso ad altro ed il resto del mondo non riguardante la ferrovia o la ferrovia in miniatura per me non esiste più.

Per le persone che eventualmente lo desiderino, (e che io disprezzo) ci sono (purtroppo) tante riviste sexi. Ma una persona seria dal giornalaio ci va solo per comperare il «Secolo XIX» oppure il «Tuttosport».

Io credo che un vero fermodellista non oserà mai paragonare un paio di gambe femminili con una coppia di bielle o un ristretto bikini con una caldaia di una 740 con preriscaldatore.

Al giorno d'oggi, in cui la serietà è venuta meno, essa è ancor più apprezzata appunto per questa mancanza; quindi La esorto a continuare così e Lei e La Sua rivista saranno sempre apprezzati.

Quando vi sono giovani come questo, che spontaneamente scrivono lettere come queste, viene da chiedersi: Ma esistono veramente certi problemi dell'attuale gioventù (oppure trattasi di una delle tante strombazzature giornalistiche)? Sono veramente TUTTI i giovani orientati verso e soltanto il giuoco del calcio? Morirà con noi lo poesia della ferrovia?

L'estensore della suddetta lettera non è una eccezione: ne fanno fede altre non poche che di tanto in tanto ricevo, supergiù dello stesso tenore. Dunque, dobbiamo aver fede nei giovani e credere, come ho sempre creduto, che molti e più di quanti riteniamo, sono e saranno migliori di noi.

Articolo sui diodi e transistori

Mi permetto di scriverLe perchè credo di aver rilevato una inesattezza nella 2ª puntata dell'articolo «Cellule Diodi Transistori». L'errore in questione è a pag. 4093 del n. 127, precisamente ove si afferma che la direzione del flusso elettrico avviene dal polo positivo a quello negativo; dai testi di fisica elettronica si apprende invece l'opposto, in quanto la «conduzione», per dir così, avviene per opera degli elettroni che si suppongono negativi per convenzione.

L'errore dell'articolista è forse dovuto al fatto che intuitivamente alla parola «positivo» si associa l'idea di abbondanza e perciò di alto potenziale, viceversa a «negativo» la parola mancanza e perciò basso potenziale; ma non va dimenticato che «positivo» e «negativo» sono due termini puramente convenzionali.

L. T. - Trieste

Sono lieto che Lei — evidentemente non profano in materia — abbia onorato della sua attenzione la mia modesta trattazione sui diodi (giacchè R. Lobita non è altri che il sottoscritto) e la ringrazio della segnalazione che, però, non riterrei nè errore, nè inesattezza.

Infatti, se Lei legge attentamente le prime tre righe del secondo capoverso, pagina 4093, non troverà altro che la conferma a quanto Lei giustamente fa notare in chiusa della sua lettera, e cioè, che «positivo» e «negativo» sono due termini puramente convenzionali: donde, di ciò valendomi, appunto, io ho «assegnato» il + ed il — di conseguenza, e ciò in base alla vecchia teoria secondo la quale la corrente «va» dal + al —.

E' soltanto in tempi abbastanza recenti che si è trovato più comodo stabilire «convenzionalmente» il contrario, e ciò evidentemente in accordo con la nuova teoria — detta elettronica — in base alla quale «si ritiene» che la corrente elettrica sia un flusso di elettroni i quali, come appunto scrive Lei stesso, si «suppongono» negativi.

Come vede siamo in piena teoria ed abbondantemente cosparsa di supposizioni e di convenzioni. Io mi mantenni fedele alla vecchia teoria per pura comodità di trattazione; altrimenti avrei dovuto accennare alla nuova, e per un momento — Le giuro — me ne venne l'idea, che però subito abbandonai di fronte alla lunghezza che necessariamente avrebbe assunto ed alle difficoltà di farla comprendere a lettori anche assolutamente impreparati.

Forse dopo la frase «si assegna» se avessi messo l'inciso «come d'uso in base alla vecchia teoria», Le avrei evitato il disturbo, del quale, ripeto, Le sono comunque grato.

Convorrà meco che una trattazione del genere è fra le più impegnative che uno come me possa assumersi: il fatto di non essere uno specialista in materia è proprio uno dei motivi per i quali ho osato intraprenderla, secondo il vecchio quanto esatto criterio che per insegnare certe cose a certi allievi è assai preferibile un semplice maestro elementare più che un professore d'università. Tutte le trattazioni in materia capitatemmi fra le mani sinora e redatte da luminari elettronici, i sfido chiunque non adeguatamente preparato a capirci dentro qualcosa.

Mentre la mia trattazione modesta, elementare ed alla buona (vedi introduzione, n. 126), ha provocato sin dall'inizio molteplici consensi, non speravo tanti e così incondizionati, il che è veramente eccessivo. Unico rilievo il suo il quale però — per mia pura buona sorte — non mi è sembrato del tutto fondato.

Comunque voglia perdonarmi ciò e continuare a leggermi: sono certo che ben altro ho commesso o commetterò e conto quindi sulla di Lei ambita collaborazione nel rilevarli e nel correggerli.

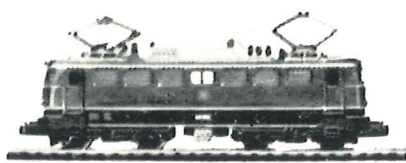
Sullo stesso argomento

Mi ha procurato non poco piacere trovare, sull'ultimo numero apparso di Italmodel, la serie di articoli dedicati a «Cellule - Diodi - Transistori», e desidero sollecitamente ringraziarLa per aver pubblicato su questo argomento uno studio finora così chiaro e comprensibile. Ritengo che in esso vi siano numerose semplificazioni marginali, che però hanno certamente contribuito a conferire a questa materia, essenzialmente scientifica, un elevato grado di accessibilità per i profani, non disgiunto da una grande chiarezza, senza alterarne la sostanza. Mi sia permesso di lodare la forma piana dell'esposizione: il lettore non iniziato, condotto abilmente per mano da Rario Lobita nei misteri dell'elettronica, ha la sensazione di penetrare nel modo più naturale in un mondo sconosciuto, irto di difficoltà,

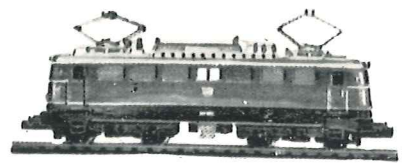
Rivarossi

MINITRIX
electric

TRENI ELETTRICI
IN MINIATURA
IN SCALA "N" - 9 mm



2931-TI L. 9.500 al pubblico
locomotore E 10-12 delle D.B., luci e
pantografi funzionanti.
Lunghezza cm. 10,2.



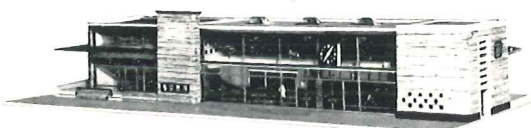
2930-TI L. 9.500 al pubblico
locomotore E 10, azzurro e nero, dalle
D.B., luci e pantografi funzionanti.
Lunghezza cm. 10,2.



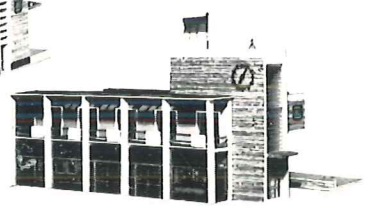
2980-TI L. 9.800 al pubblico
coppia di automotrici diesel, luci funzionanti. Lunghezza cm. 17,6.

VOLLMER

FABBRICATI PER TRENI
ELETTRICI IN MINIATURA
IN SCALA "N" - 9 mm



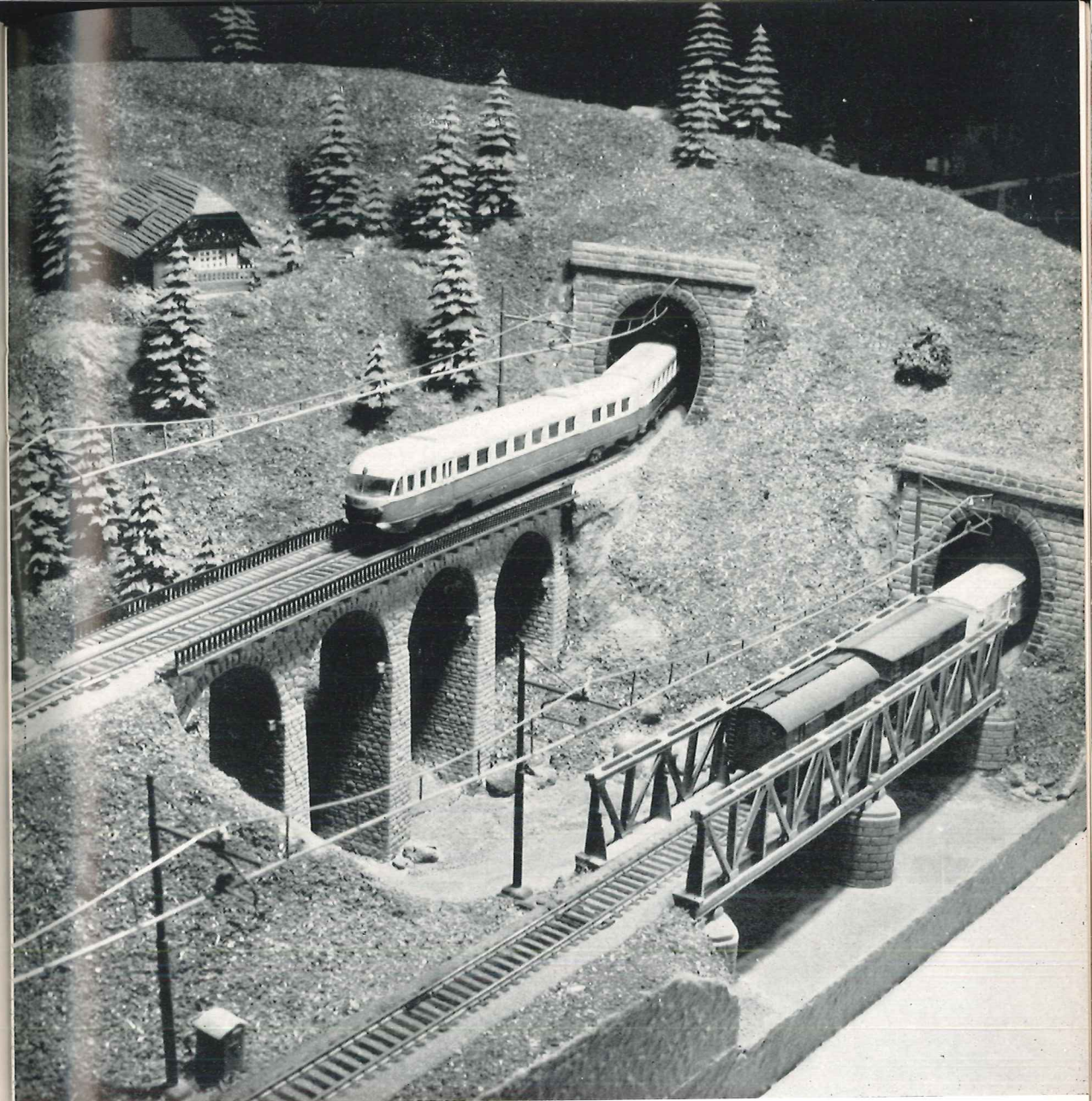
Stazione Neustein:
montata 7020-V L. 5.400 al pubblico
da montare 7520-V L. 2.700 al pubblico



Stazione Burghausen:
montata 7010-V L. 4.100 al pubblico
da montare 7510-V L. 2.200 al pubblico



Stazione Freistadt:
montata 7000-V L. 9.400 al pubblico
da montare 7500-V L. 4.800 al pubblico



73 RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

HO
Rivarossi

luglio
agosto 1966
anno XII

pubblicazione bimestrale abbinata a ITALMODEL

IN QUESTO NUMERO

— Editoriale	4150
— FERMODELLISMO OPERANTE ovvero l'esercizio ferroviario in un plastico - <i>Il puntata</i>	4151
— Flash	4157
— La Rivarossi nel mondo	4158
— Occhio al treno	4160



Sono sempre disponibili i numeri arretrati della rivista HO Rivarossi, dal n. 1 al n. 66, al prezzo di L. 150 cad. Il versamento può essere fatto in francobolli oppure a mezzo c/c postale 18/6801 intestato a Rivarossi S.p.A., Como.

Tutta la corrispondenza avente carattere amministrativo (versamenti, abbonamenti, pubblicità, ecc.) dovrà essere indirizzata esclusivamente all'Editore BRIANO - Via Caffaro 19 - Genova, mentre quella di carattere redazionale attinente ad HO RIVAROSSI dovrà essere indirizzata esclusivamente a Rivarossi S.p.a. - Via Pio XI, 157 - Como.

EDITORIALE

Continuano a pervenire plausi e consensi alla nuova impostazione della rivista. Sotto certi aspetti siamo soltanto all'inizio, soprattutto perchè i cambiamenti e le innovazioni si può dire nascono, si completano e si perfezionano nel momento stesso o poco dopo la loro attuazione.

Ci vorrà forse del tempo prima che i lettori possano apprezzare in pieno i nostri sforzi intesi a rendere la rivista vieppiù interessante ed a portarla gradatamente a quel livello che è nei nostri voti.

Fra questi è il seguente: sta bene, ed è naturale, che in questa rivista in fatto di produzione commerciale si parli soltanto della nostra, ma desideriamo offrire al lettore generico delle trattazioni sui più disparati argomenti ferroviari reali (e non soltanto su mezzi di trazione) che riteniamo di grande interesse per due versi: utilità per il lettore, qualunque marca preferisca; mettere a disposizione del pubblico elementi tali da poter valutare in giusta misura la nostra produzione sotto tutti i punti di vista.

Infatti, e come già è detto altrove, non basta fabbricare dei buoni modelli: riteniamo che una produzione veramente fermodellistica debba tener conto di tutto il complesso campo ferroviario che può e deve abbracciare una siffatta produzione. Ora, questi aspetti, che vanno al di là di una normale ed immediata comprensione mentre sono stati sempre nostra costante guida, intendiamo far vedere con le innovazioni già apportate e con quelle future che apporteremo.

Con la trattazione in corso — ad esempio — e di cui in questo numero appare la II puntata, intendiamo far vedere come — impiegando nostro materiale — sia possibile, e senza difficoltà, operare modellisticamente e quasi al 100% su un plastico di medie dimensioni. Con l'Album del Parco Materiale Mobile Rivarossi di cui pure in questo numero appare la continuazione, il lettore diligente che avrà ritagliato ed incollato su cartoncino i vari rotabili, si accorgerà, forse un poco più in là, quanto ricca ed indovinata sia stata (e sarà) la scelta dei nostri modelli fra i tanti prototipi F.S. e come possa con essi attuare un qualunque impianto ferroviario in miniatura rispecchiante la nostra bella rete statale.

Ne soffriranno un poco le normali rubriche di rito, dato che qualcuna di esse apparirà ad intervalli anziché su ogni numero. Per contro, inizia da questo numero la nuova rubrica «La Rivarossi nel mondo». In questo caso Rivarossi vuol dire Italia e riteniamo farà piacere a tutti gli italiani sapere dove e come nel resto del mondo vengono apprezzati i suoi prodotti.

Rivarossi

Fermodellismo operante

ovvero

L'esercizio ferroviario in un plastico

Il puntata

COMPOSIZIONE DEI TRENI

Nelle ferrovie reali la composizione dei treni, occupa un posto di primo ordine nella pratica dell'esercizio e le disposizioni che regolano tale servizio prendono un notevole spazio in varie pubblicazioni interne. In fermodellismo corrente ben pochi appassionati si interessano di comporre i loro treni in miniatura secondo una qualche regola; la maggior parte neppure se ne interessa, e d'altro canto, bisogna pur convenirne, se uno si appaga, facendo andare in su ed in giù delle locomotive con agganciati dei veicoli qualunque purchè abbiano una «parvenza» di treni, non c'è davvero bisogno di sfaticarsi tanto per studiare voluminosi regolamenti d'esercizio ferroviario.

Però, come dicevamo nelle premesse, avere un plastico costruito con tutte le regole e non «esercitarlo» almeno secondo le principali norme di una ferrovia vera, costituisce ben poco, diremmo quasi niente. Tanto più che, come diremo tosto, sono sufficienti poche nozioni per dare ai propri treni in miniatura una sufficiente e soddisfacente parvenza di treni reali.

La vastità e la complessità delle norme che regolano la composizione dei treni nelle ferrovie reali, dipende da fattori che in fermodellismo rivestono scarsissima importanza o non ne hanno affatto. Tali fattori infatti vanno innanzitutto riguardati sotto due aspetti distinti:

- dimensione dei treni
- veicoli e mezzi di trazione.

Per dimensione di un treno intendiamo la sua lunghezza ed il suo peso, che possono essere interdipendenti (treni lunghi e leggeri, treni corti e pesanti). Rispetto ai veicoli, si hanno: treni per trasporto viaggiatori, merci, misti viaggiatori/merci, speciali; rispetto ai mezzi di trazione, si hanno: treni con trazione a vapore, elettrica, diesel; treni autotrainanti a vapore (praticamente non più esistenti), elettrici, diesel.

La lunghezza di un treno — indipendentemente dal suo peso — è limitata dal numero mas-

simo di assi ammissibile, secondo le linee ed i binari di ricovero delle stazioni. Il peso di un treno è limitato da una parte dalla prestazione offerta dal mezzo trainante e dall'altra dalla massima resistenza consentita dagli organi di attacco fra veicoli. Cioè, anche se si dispone ad esempio di una locomotiva capace di trainare un peso maggiore (su una data linea) di quello ammesso rispetto agli agganci per la linea stessa, è evidente che bisognerà rispettare quest'ultimo.

I treni viaggiatori possono essere a lungo, medio percorso e locali: a seconda di tali funzioni si hanno carrozze particolarmente adatte alle varie esigenze. I treni merci, analogamente, possono essere a lungo, medio percorso e raccoglitori: formati da carri chiusi, aperti, serbatoi, speciali, ecc., carichi o vuoti.

Per tutti i treni poi si deve aver riguardo alle condizioni di frenatura, che può essere comandata dal macchinista su tutto il treno oppure da singoli frenatori agenti ciascuno sul veicolo nel quale prendono posto; e la frenatura è calcolata — sempre per ciascuna linea — in relazione al peso, alla lunghezza ed alla velocità del treno.

Il mezzo trainante può essere unico (semplice trazione) o multiplo (doppia, tripla trazione). Il secondo mezzo può essere in testa, dopo il primo (doppia trazione) od in coda (treno spinto). In caso di tripla trazione, non si hanno mai casi di tre mezzi attivi tutti in testa: generalmente due in testa ed uno in coda. Diremo per inciso che al giorno d'oggi, con l'aumentata potenzialità raggiunta nei moderni mezzi di trazione, congiuntamente all'aumentato margine di sicurezza dipendente dagli organi di attacco, assai raramente si verifica la necessità di multiple trazioni.

Sia nei treni viaggiatori che nei merci, i veicoli poi non vanno disposti a casaccio, ma esistono disposizioni particolari, sia in relazione al servizio che i singoli treni debbono svolgere, sia in relazione alle condizioni di frenatura, sia

in relazione infine ad altre condizioni di sicurezza (carri con merci pericolose o nocive, ecc.). C'è poi la questione del bagagliaio ove prende posto il Capotreno, faccia o non faccia servizio bagagli. Premesso che sono previsti casi speciali in cui determinati treni possono essere sprovvisti di bagagliaio (ed il Capotreno prende posto in macchina o su una garetta a freno) od in apposito compartimento riservato) l'ubicazione di tale veicolo viene disciplinata da apposite norme: normalmente deve essere posta a seguito del mezzo traente, ma talvolta frammisto agli altri veicoli ed anche ultimo in coda.

Queste per sommi capi le principali basi che presidono alla composizione dei treni: pallida idea tuttavia di ciò che è contenuto nei relativi regolamenti. Sufficiente però, senza dubbio, per iniziare l'appassionato di cose ferroviarie ad uno degli aspetti così importante quanto scarsamente conosciuto dal grosso pubblico.

Scorrendo adesso quanto abbiamo accennato sopra, anche di sfuggita, in merito alle ferrovie reali, emerge chiaro come e quali fattori possano o debbano — con una certa logica — trarsi in una ferrovia in miniatura.

Dimensione dei treni

Lunghezza. - Chiaro che per noi il limite da considerare (e che viene per natura) è la dimensione del plastico. I treni cioè non debbono (e non possono) essere più lunghi... del plastico! A noi la questione della resistenza degli agganci non preoccupa più di tanto. Il normale gancio Rivarossi resiste benissimo anche con treni di 600 assi (*). Il limite in lunghezza è dato quindi dallo sviluppo, e del tracciato e dei binari di stazione.

Peso. - Le motrici modello — come le reali — hanno ciascuna una propria prestazione, però generalmente non molto in rapporto con quella del prototipo, ed è da determinarsi sperimentalmente sul proprio plastico o su banco di prova (**), tenendo presente che la forza di trazione può variare sensibilmente da modello a modello anche dello stesso tipo e marca, e ciò in dipendenza di molteplici fattori squisitamente locali (pulizia binario, modo col quale è fatto, pulizia ruote, pendenze e curve, ecc. ecc.).

Tipo di veicoli. - Per i treni viaggiatori il fermodellista può scegliere carrozze a carrelli più o meno lunghe e carrozze a due assi; bagagliai

a carrelli ed a due assi. Formerà dei treni composti con almeno una carrozza di I classe ed una di II più bagagliaio che, sino a tre o quattro carrozze, può viaggiare anche in coda. Potendo comporre treni più lunghi, aggiungerà delle seconde. La proporzione fra I e II sarà di una prima su due seconde circa. Formerà i treni locali con carrozze a carrelli corte od a due assi.

Per i treni merci, potrà formare convogli di tutti chiusi, tutti aperti, tutto serbatoi, oppure misti: avendo però sempre cura di intercalare carri con garetta freno a carri senza garetta nella proporzione di uno con su 3 o 4 senza. L'ultimo veicolo di coda è bene abbia la garetta e che questa sia orientata lato estremo coda. Bagagliaio possibilmente in testa, o dopo non più di una decina di carri.

Tipo di motrici. - Se trattasi di trazione a vapore il fermodellista ha a disposizione modelli per treni viaggiatori (691, 685, 625, 940) e per treni merci (740, 940). Per manovra userà delle 851. Se trattasi di trazione elettrica, ha a disposizione modelli per treni viaggiatori di qualche lunghezza (E.646 I e II serie, E.428 I e II serie) e medi (E.424). Per treni merci lunghi può usare qualunque tipo, a preferenza però l'E.636 e per i corti l'E.424. Per manovra può usare tanto la 851 quanto la diesel D.215.

Si noti che qui ci siamo riferiti esclusivamente a materiale F.S. italiano. Volendo usare modelli stranieri, si adotteranno gli stessi criteri, scegliendo motrici, carrozze e carri di caratteristiche analoghe alle italiane.

Velocità. - Nei modelli in generale le velocità conseguibili non sono spesso in stretta relazione con quelle del prototipo e si possono verificare casi di velocità uguali in modelli di diverso tipo per numero di assi e per diametro ruote.

Come per il peso così per la velocità, una certa relazione anche nei modelli esiste, ma non così stretta come nei prototipi. Dovrà essere pertanto il fermodellista stesso, agendo sul restato a far marciare i propri treni a velocità differenziate, a seconda dei treni e delle motrici.

In generale si nota la tendenza, a questo riguardo, a non aver nessun rispetto del realismo: treni lanciati che sembrano razzi e manovre troppo accelerate per sembrare manovre. Gli avviamenti e gli arresti non vengono comandati con la gradualità che si verifica al vero, ma a scatti. Occorre dunque andare molto cauti con la velocità, in tutti i casi. Un treno che marci

un poco più lentamente di quanto generalmente si usa, potrà contrariare qualche maniaco della velocità ma avrà tutto da guadagnare in realismo. Il senso della velocità potrà essere dato ad esempio dall'attenta osservazione del cinematismo dei biellismi delle loco a vapore. Senza contare poi che i nostri comuni plastici, anche quelli di notevoli dimensioni, sono ben lungi dall'essere in scala per le lunghezze e quindi i percorsi in piena linea sono sempre così ridotti che un treno è appena partito da una stazione che già arriva nell'altra. Tale inevitabile quanto grave irrealismo sarà tanto meno avvertito quanto più i treni si faranno marciare a velocità ridotta.

Esposti così, rapidamente, ed in linea di massima, i criteri da seguire per ottenere un soddisfacente realismo nella composizione dei treni, vediamo ora come ciò sia possibile ottenere col materiale mobile Rivarossi compreso nel Catalogo 1965-66.

Intanto, il primo elemento da considerare è la lunghezza massima che possono avere i nostri treni rispetto alla capacità di ricovero dei binari di arrivo e partenza delle stazioni. Questo è un elemento che evidentemente varia da plastico a plastico.

Ricordiamo che per lunghezza utile di un binario deve assumersi quella che va da una traversa limite all'altra o ad un paraurti (***)

Il secondo elemento, evidentemente è quello della lunghezza dei veicoli che possono formare un treno. Per comodità di scelta e di calcolo della lunghezza complessiva che può raggiungere un treno, abbiamo redatto la Tabella I nella quale sono compresi i dati essenziali allo scopo di cui innanzi, limitatamente però ai modelli F.S. Italia di nostra produzione. L'interessato potrà eventualmente aggiungere i dati riferenti a materiale diverso (americano, germanico, ecc.).

D'altra parte, il procedimento seguito dagli Uffici amministrativi ferroviari è del tutto analogo. Perciò quello che stiamo facendo ora noi può a buon diritto considerarsi anch'esso fermodellismo alla pari di qualunque altro aspetto.

Naturalmente, come abbiamo accennato dapprincipio, noi non abbiamo che una modestissima parte delle esigenze di una ferrovia reale, ed in particolare adesso a noi non interessa che determinare:

A - il tipo di treni più adatto alla nostra ferrovia in miniatura rispetto a quella reale che vuol rappresentare;

(***) Vedi pag. 3988 n. 125 Italmodel.

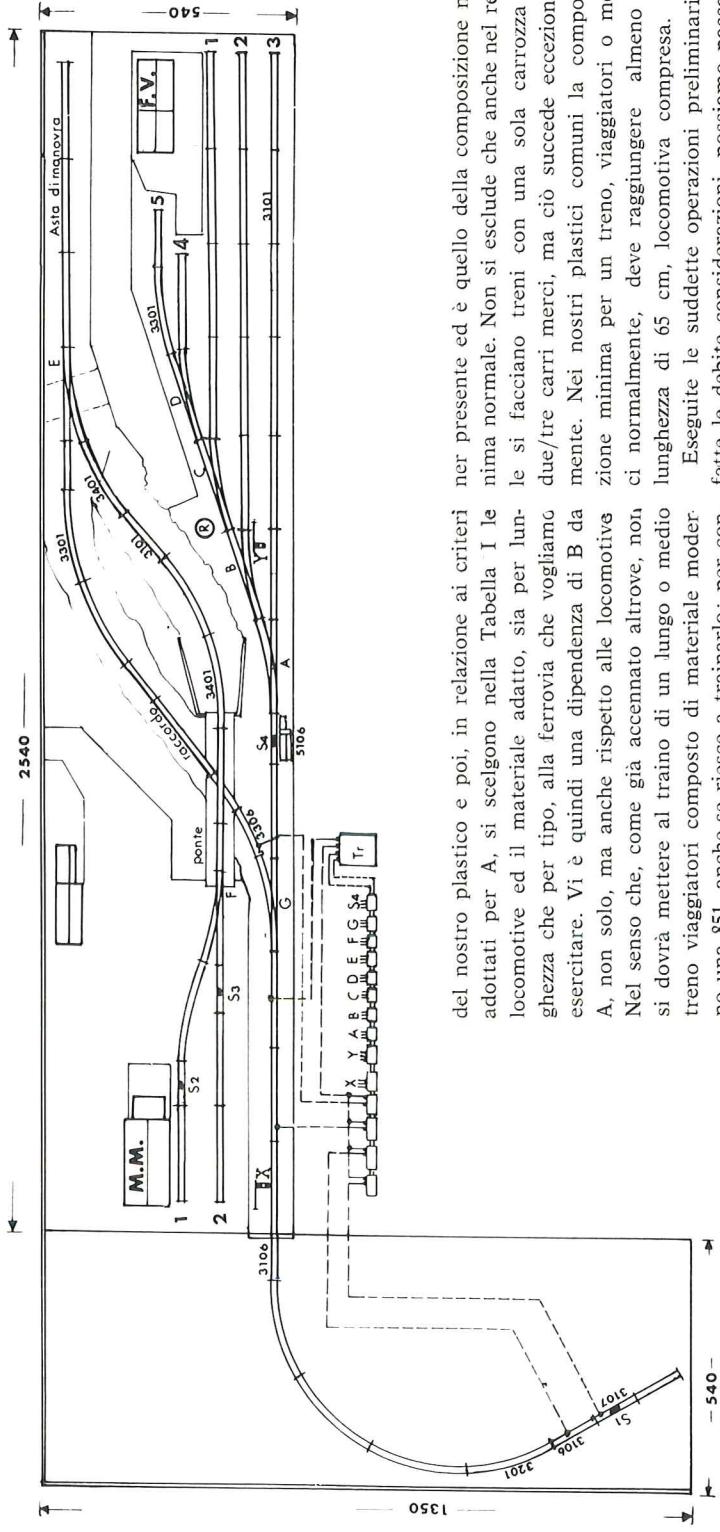
TABELLA I
Materiale mobile a disposizione

Gruppo o serie	Lunghezza cm. ai respingenti	Principale referenza di catalogo
Locomotive a vapore		
851	11,4	1117
940	16,4	1114
625	20,1	1112
680	23,5	11123
S685	26,5	1119
740	25,2	1113
740	22,2	1121
691	28,7	1118
Locomotive elettriche		
E. 424	19,2	11141
E. 636	22,7	1442
E. 646 Is.	22,7	1443
E. 646 II s.	22,7	1447
E. 428 I s.	22, -	1445
E. 428 II s.	22, -	1444
Loco diesel ed automotrici		
D. 215	8,8	1771
ALn 668	26,5	1774
Bagagliai		
Di	13,8	2514
Dz	22,1	32509
Duz	27, -	2512
Carrozze		
Ciy	13,8	2505
ABz	22,1	35207
Bz	22,1	32508
Az	27, -	2510
Bz	27, -	2511
Az	30, -	2530
W. L.	27,8	2513
W. L.	30, -	2517
Carri merci aperti ordinari		
P	9,3	32005
P	10,1	32006
L	11,2	2009
Ltm	9,3	32003
Ltpm	16, -	2057
Poz	18,7	2014
Poz	18,7	2015
Carri merci coperti ordinari		
F	11,2	32010
G	11,2	2036
Hgb	11,2	2012
Hgm	13, -	2049
Mva	11,2	2011
Carri serbatoio		
Mp	9,4	32032
Mp	11,2	2050
Mp	11,2	2021
Mpz	18,7	2024
Carri speciali		
Pay	30, -	2048
M	11,2	2022
M	11,2	2023

N.B. - Nella presente tabella sono indicati i tipi principali, a vuoto. Per le numerose varianti (colorazioni, diciture, carico, ecc.) consulta il catalogo. Per il calcolo della lunghezza complessiva di un treno, alle lunghezze sopraindicate occorre aggiungere cm. 0,6 per parte, dovuti alla sporgenza del gancio oltre i respingenti.

(*) Vedi tabella a pag. 19. Catalogo 1966.

(**) Vedi n. 106 e 107 Italmodel.



B - se non abbiamo pendenze molto forti (superiori cioè al 5 e sino 8 % circa), non si hanno generalmente preoccupazioni di peso ma soltanto di lunghezza, la quale dipende — come abbiamo visto — da quella offerta dai binari di ricevimento e partenza delle stazioni.

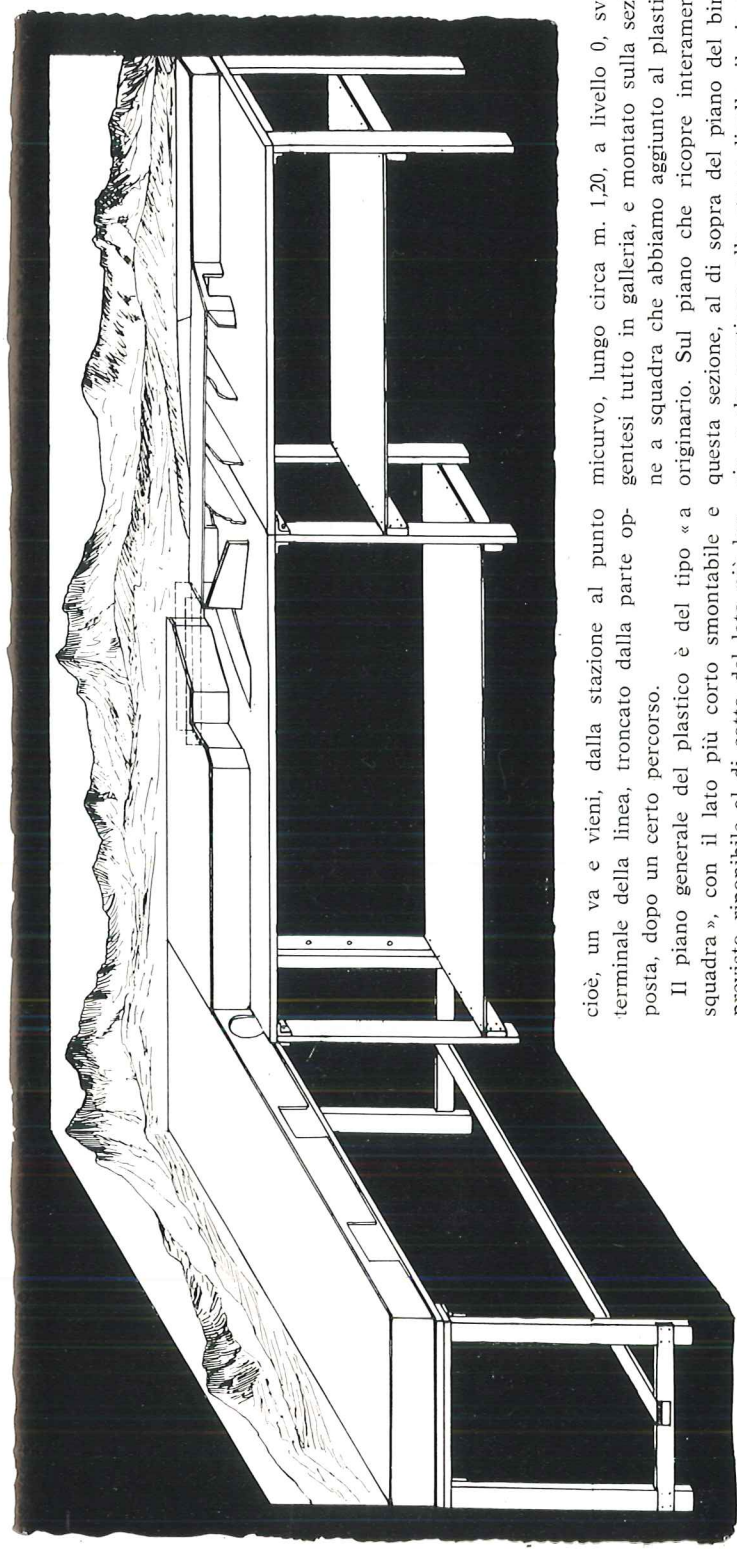
La determinazione di A dipende, anche in questo caso, da fattori variabilissimi da plastico a plastico. Per la determinazione di B, si calcola la lunghezza utile dei binari interessati

del nostro plastico e poi, in relazione ai criteri adottati per A, si scelgono nella Tabella I le locomotive ed il materiale adatto, sia per lunghezza che per tipo, alla ferrovia che vogliamo esercitare. Vi è quindi una dipendenza di B da A, non solo, ma anche rispetto alle locomotive. Nel senso che, come già accennato altrove, non si dovrà mettere al traino di un lungo o medio treno viaggiatori composto di materiale moderno una 851, anche se riesce a trainarlo; per contro, non si utilizzerà una 691 od un E.646 per il traino di treni cortissimi composti di carrozze a 2 assi. Né 691 od E.646 in generale per treni merci; né 740, sempre in generale, per treni viaggiatori, ecc. ecc.

La lunghezza utile dei binari di stazione è quella che offre l'elemento per la determinazione della composizione massima che possono raggiungere i nostri treni: ma c'è anche un elemento di logica ferroviaria che dobbiamo te-

ner presente ed è quello della composizione minima normale. Non si esclude che anche nel reale si facciano treni con una sola carrozza o due/tre carri merci, ma ciò succede eccezionalmente. Nei nostri plastici comuni la composizione minima per un treno, viaggiatori o merci normalmente, deve raggiungere almeno la lunghezza di 65 cm, locomotiva compresa.

Eseguite le suddette operazioni preliminari e fatte le debite considerazioni, possiamo passare ad un esempio pratico, per il quale sceglieremo il plastico di cui abbiamo pubblicato uno schizzo nel numero precedente. Non è una grande ferrovia, anzi, soltanto un tratto terminale, ma abbiamo voluto di proposito scegliere un impianto minimo possibile rispetto allo spazio entro il quale potesse realizzarsi un plastico rispondente nel miglior modo alle numerose esigenze di estetica e di logica ferroviaria di cui è stata argomentata sinora la nostra trattazione.



Vista prospettica dell'intero plastico mostrando gli elementi costruttivi di sostegno e le strutture al di sopra del piano generale del plastico.

FISIONOMIA GENERALE DEL PLASTICO

Esso è del tipo detto « da punto a punto », cioè la linea ferroviaria principale non è continua, non si chiude su sé stessa come generalmente si usa. La circolazione dei treni quindi non potrà avvenire che con un servizio a spola,

cioè, un va e vieni, dalla stazione al punto terminale della linea, troncato dalla parte opposta, dopo un certo percorso.

Il piano generale del plastico è del tipo « a squadra », con il lato più corto smontabile e previsto riponibile al di sotto del lato più lungo. Il complesso dei binari facente parte della stazione è a due livelli: un fascio viaggiatori, a livello 0 (zero), con tre binari per arrivo/partenze e due tronchimi di ricovero; un fascio merci, composto da due binari di carico/scarico a livello + 120 mm. serviti da un'asta di manovra a livello + 80 mm. I due fasci comunicano fra loro a mezzo di un binario di raccordo fra binario corsa ed asta di manovra, in pendenza di circa l'8 %.

La piena linea è rappresentata da un tratto se-

micurvo, lungo circa m. 1,20, a livello 0, svolgentesi tutto in galleria, e montato sulla sezione a squadra che abbiamo aggiunto al plastico originario. Sul piano che ricopre interamente questa sezione, al di sopra del piano del binario, e che continua, allo stesso livello, il piazzale del Magazzino Merci, può trovare opportunità il modesto aggregato urbano che avevamo previsto come facente capo alla stazione. Le due località: fabbricato viaggiatori della stazione e paese, comunicano fra loro mediante una strada che si immagina esistente al di là dello sfondo e di cui se ne vede lo sbocco attraverso il sottopassaggio praticato al di sotto dell'asta di manovra in prossimità del punto di congiunzione col raccordo allo Scalo Merci.

La figura successiva mette in evidenza gli elementi costruttivi del plastico in tutte le sue parti.

Si noterà senza dubbio che il plastico originario è stato da noi ampiamente rielaborato e modificato, ciò in relazione alle nostre particolari esigenze ed in vista di un esercizio alquanto diverso da quello previsto dall'ideatore primo del piano stesso.

Ritourneremo in seguito sulla costruzione vera e propria di questo plastico, ma ora interessa riprendere il filo del nostro discorso, che è quello di vedere quali potrebbero essere i veicoli e le locomotive più rispondenti al particolare tipo di ferrovia in miniatura che il plastico vuol rappresentare.

Evidentemente non grandi treni e conseguentemente, non grandi locomotive, poichè il plastico riproduce la zona terminale di una ipotetica linea ferroviaria reale di diramazione da un tronco principale. Si ha una sola piccola stazione di testa al servizio di un facilmente immaginabile modesto centro urbano, quindi il servizio viaggiatori da svolgere sarà un servizio di collegamento e di corrispondenza con la stazione più importante dalla quale si dirama il nostro tronco: quindi imposteremo un treno diretto con carrozze di I e II per questo servizio. Vi sarà poi un servizio locale fra la nostra stazioncina e quelle intermedie: imposteremo allo scopo un treno accelerato con carrozze di sola II classe. Questi due materiali faranno la spola fra le due stazioni a capo della diramazione.

Per il servizio merci, i due binari di magazzino indicano un movimento giornaliero medio di almeno 5/6 carri: prevederemo quindi un treno merci diretto al giorno in arrivo ed uno in partenza. Per il servizio a collettame lungo linea non resta che aggiungere all'accelerato viaggiatori un apposito carro merci.

Come materiale da viaggiatori la limitata lunghezza dei binari 1 e 2 che sono quelli più prossimi al F.V. e quindi più adatti a tale servizio, induce a scegliere carrozze di tipo più corto possibile, e precisamente i tipi 2505 32507 32508 con bagagliai 2514 32509 (cfr. Tab. I).

Quanto a mezzi di trazione, una simile ferrovia, con un materiale da trainare del genere, non richiede certo grandi macchine, bensì tipi medi e, sempre in tema di scarsa capacità binari, la scelta non può cadere che sul gruppo 940 se a vapore e 424 se a trazione elettrica sia per treni viaggiatori che merci.

Le locomotive gr. 940 hanno poi il vantaggio di poter viaggiare indifferentemente ambi i sensi di marcia, vantaggio particolarmente utile nel nostro caso non essendo la stazione dotata di piattaforma girevole.

Infine, il particolare andamento altimetrico e planimetrico del binario di raccordo fra scalo merci e fascio viaggiatori, fa presumere un divieto di circolazione di locomotive pluriassi come la 940 su tale tratto e d'altronde è presumibile un movimento di carri e di carrozze tale da giustificare l'impiego di una locomotiva permanente di manovra per il quale servizio si presta egregiamente una 851 oppure una D.215.

La lunghezza utile dei binari risulta essere la seguente: F.V. 1 cm. 78 - 2 cm. 98 - 3 cm. 118 - 4 cm. 18 - 5 cm. 28 - M.M. 1 cm. 25 (risp. sganciatore) - 2 cm. 45 (id.).

Ciò premesso la composizione (minima) dei nostri treni potrà essere la seguente:

— treno diretto: loc. 1114 bag. 32509 carrozze 32507 32508, lunghezza complessiva cm. 86,3; con loc. el. 11141 lung. compl. cm. 89,5 Binari utili 2 e 3;

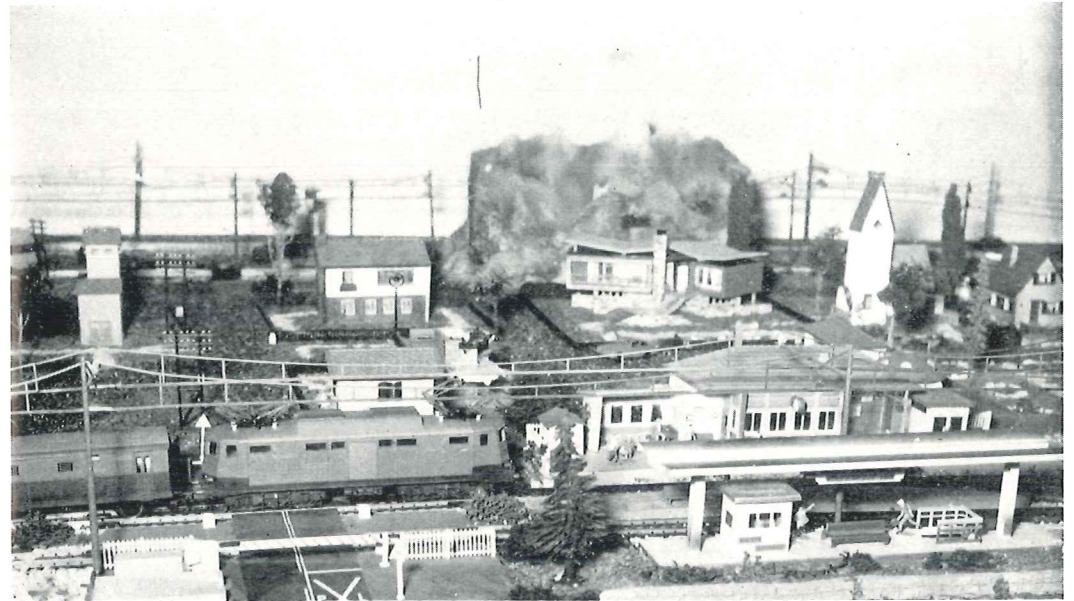
— treno accelerato: loc. 1114 bag. 2514 carrozze 2505 2505 carro merci 32005; con loc. el. 11141 lung. compl. cm. 75,9; binari utili 1 2 3 a vapore, 2 e 3 elettrica (probabilmente anche 1);

— treni merci: composizione variabile, non superiore a circa 10 carri e bag. (binario utile il 3); composizione minima circa 5 carri e bag. (binario utile il n. 1).

Per simulare un andirivieni di treni fra la nostra stazione e l'immaginaria limitrofa faremo così: si fa partire un treno, da uno qualunque dei tre binari di stazione e lo si ferma al termine linea in galleria, con la locomotiva il cui aggancio al treno venga a trovarsi esattamente su uno sganciatore magnetico. Per ottenere ciò il paraurti terminale dovrà essere collocato sulle rotaie a distanza tale dal massello magnetico dello sganciatore che il gancio della locomotiva venga a trovarsi esattamente in corrispondenza allorchè i respingenti — dal lato opposto — siano a contatto del paraurti. In tali condizioni la locomotiva non potrà mai essere riagganciata da altro veicolo che venga spinto contro di essa.

Si farà poscia partire dalla stazione una locomotiva isolata, (fatto naturale nelle ferrovie reali) la quale andrà ad agganciarsi al materiale rimasto in galleria. Si eseguiranno manovre di-

Inviatemi le fotografie dei vostri impianti realizzati con materiale Rivarossi. Per ogni foto pubblicata vi sarà inviato in omaggio materiale Rivarossi corrispondente al valore di L. 1.500 al pubblico. Occorrono ingrandimenti nitidi 13x18 cm. stampati su carta bianca e lucida. Tutte le fotografie rimangono di proprietà di questa rivista e non verranno restituite. Fotografie già pubblicate su altre riviste non verranno prese in considerazione.



Questo flash mostra uno scorcio del plastico realizzato dal Sig. Riccio Salvatore di Napoli, notevole nel suo insieme e nei particolari non molto frequenti purtroppo in molti plastici. Si noti infatti, fra l'altro: i pali telegrafici, le chiusure a cancellata, l'arredamento sottopensilina, il terreno e la vegetazione.

Gli edifici sono ben distribuiti ed abbastanza omogenei. Il passaggio a livello, regolarmente con sbarre abbassate conferisce un senso di moto al treno che sta per entrare in stazione. La montagnola in ultimo piano però avrebbe ragion d'essere se fosse posta su un appropriato sfondo, con raffigurazione cioè, pittorica, dei rilievi montuosi di cui la montagnola stessa costituisce sperone finale adagentesi sul piano urbano.

versive prima di far arrivare il treno dalla galleria, che sarà ricevuto poi in uno dei binari rimasti liberi in stazione. Dopo ciò, in galleria sarà rimasta ancora una locomotiva, che effettuerà altro treno come locomotiva isolata, dalla galleria, stazione precedente simulata, alla nostra stazione.

Si osserverà che il materiale partito è lo stesso che poi arriva in stazione come più pros-

simo treno: ma la locomotiva non sarà la stessa, e comunque essa figurerà sempre in testa al treno, dando così l'illusione di un andirivieni di treni diversi.

Daremo nel prossimo numero un esempio di programma completo d'esercizio, comprendente arrivi e partenze di diversi treni, il tutto intercalato da manovre, unitamente ad istruzioni di dettaglio per la costruzione del plastico.

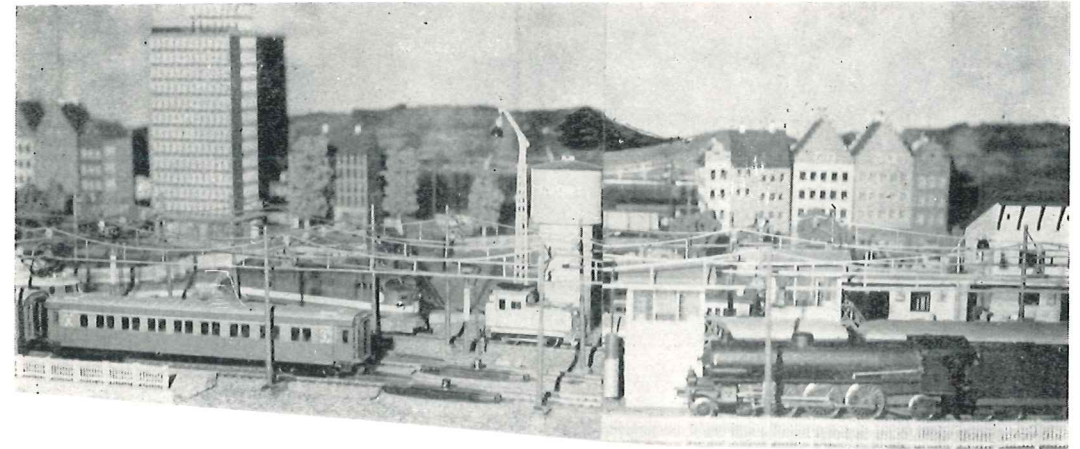
La Rivarossi nel mondo



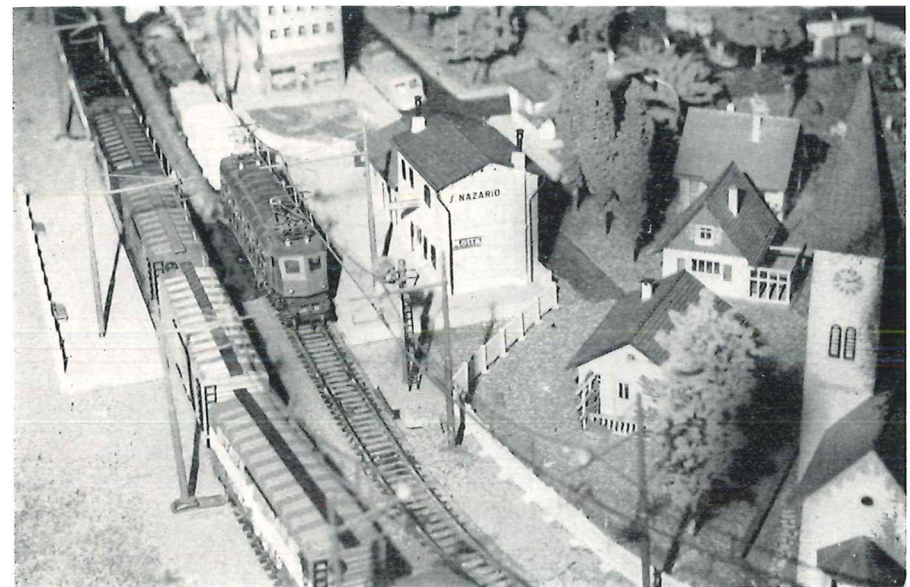
Come sarà certamente noto ai nostri cortesi lettori, la Rivarossi esporta da tempo in quasi tutto il mondo fermodellisticamente accessibile i suoi prodotti.

Ciò crediamo sarà motivo di soddisfazione non solo per la produttrice ma anche per gli appassionati italiani del materiale Rivarossi, nel vederlo preferito non soltanto da essi ma anche da molti amatori nei più lontani Paesi.

Come ad esempio nell'Uruguay, di cui presentiamo alcune immagini forniteci dalla Ditta Panonia S.A. di Montevideo, nostra abituale cliente, ed il cui titolare, Sig. Del Fabro figura ben visibile nella prima illustrazione, al quadro di comando di un plastico allestito con un buon 90% di materiale Rivarossi, in occasione di una Mostra in quella città.



Quest'altra immagine fa vedere in primo piano una 691 ed una carrozza di nostra produzione. Pure Rivarossi sono la Cabina di blocco, la piccola diesel da manovra, il rifornitore, la linea aerea, ecc. ecc.



E qui, una veduta più da vicino, che lascia leggere il nome di S. Nazario alla stazione e fa ammirare il dettagliato realismo di un nostro locomotore E. 428.

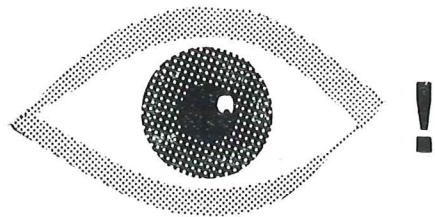
Carri merci americani con locomotore F. S. Italia?

Esatta l'osservazione: ma quella ferrovia in miniatura uruguaiana non può aver noleggiato i carri agli U.S.A. ed il locomotore all'Italia?

Nulla impedisce poi che la stazione sia di stile e di nome italiani, pensando alle migliaia di nostri connazionali costruttori edili emigrati laggiù, e le di cui opere non possono non riflettere l'origine di coloro che le hanno create.

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. Draghi Ivo di Cecina, che ha gentilmente fornito le due fotografie riprodotte in questa rubrica, deve essere — oltreché un esperto fotografo — un filoferroviario o fermodellista fra i non molti che possono a buon diritto chiamarsi tali.

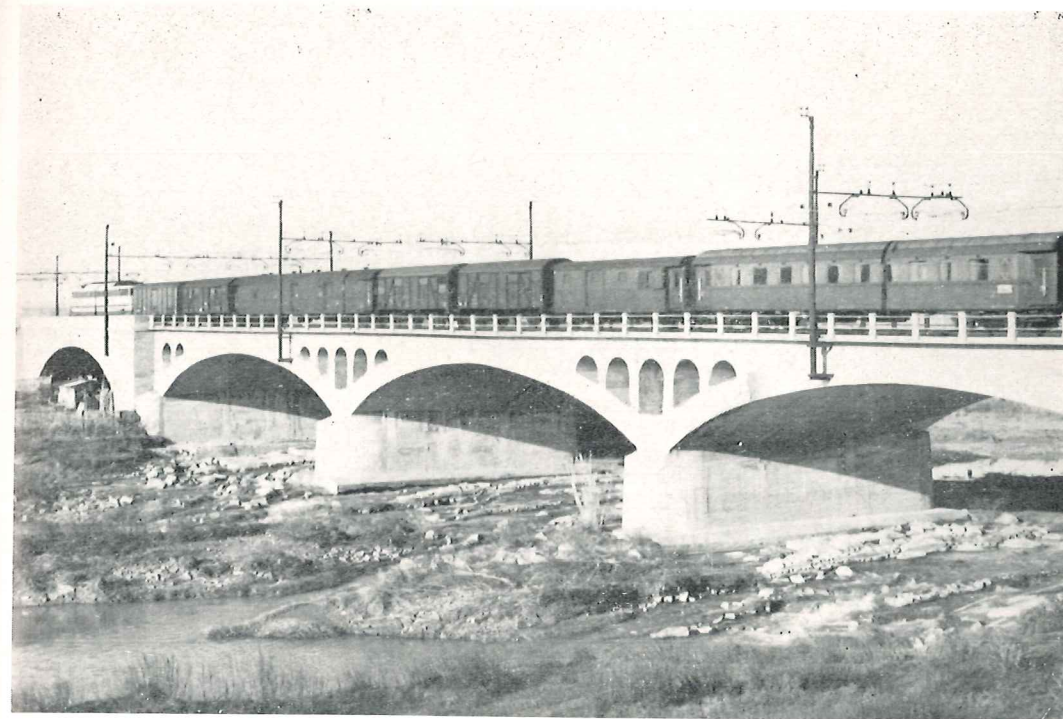
In entrambe le foto infatti riscontriamo evidenti elementi del più puro tecnicismo ferroviario reale con riferimenti probabilmente intenzionali a scopi di riproduzione modellistica.

Non è senza tali presupposti che può essere stata ripresa la veduta qui a fianco, di un treno trainato da un E.646 mentre sta uscendo da una galleria per imboccarne un'altra, in un paesaggio che richiama molto da vicino quello di taluni buoni plastici di cui molte vedute riprodotte su questa stessa rivista.

A tale richiamo altresì concorrono: il portale della galleria, che, data la sua semplicità e situazione, può vedersi assai similmente su tanti plastici; la garetta da guardialinea o posto telefonico in tutto simile a tipi in plastica reperibili in commercio; la palificazione rispecchiante quella prodotta dalla Rivarossi (o viceversa!); il locomotore, bagagliaio e carrozze che se non fossero inquadrati in un paesaggio troppo reale per dubitare potrebbero benissimo essere scambiate per i corrispondenti modelli Rivarossi.

L'altra veduta mostra un bel ponte in c. a. ad arco ribassato a più luci, nel momento in cui un treno misto di carri merci e carrozze vi passa sopra, pure trainato da un E.646.

E' una fotografia di alto interesse tecnico che crediamo farebbe gola pure alle stesse F.S. Sarà senza dubbio interessante per i fermodellisti in cerca di ponti reali per riprodurle di simili sul proprio plastico. Notare fra l'altro la collocazione del palo di sostegno della liea aerea che è fissato all'esterno del piano stradale del ponte.



Il Congresso F.I.M.F. 1966 in sintesi

Testo Ing. G. Regazzoli

Foto A. Rossi

Alle ore 15 del 2 Giugno, raduno dei Congressisti sul marciapiede principale della stazione di Padova. Sono presenti una quarantina di soci della FIMF, fra i quali il Vice Presidente Sig. Alessandro Rossi, i Consiglieri Ing. Boccalari, Sig. Tolomeo, Dott. Astori, Sig. Bressan. Il congressista che proviene più da lontano è, come quasi sempre, l'immane Sig. Tolomeo di Palermo. Ricevuti dal Capo Stazione principale, i presenti si recano al Deposito locomotive, dove, oltre ai consueti esemplari da ammirare da vicino, un locomotore Diesel 342 viene fatto scorrazzare su e giù per la gioia dei fermodellisti, molti dei quali salgono nella cabina dei comandi. Poi visita alla cabina ACEI, dal lato opposto della stazione.

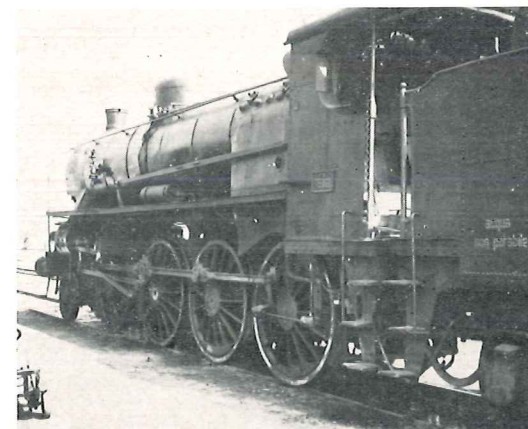
Il giorno successivo, alle ore 10, nella saletta B del Palazzo dei Congressi della Fiera di Padova, che ha signorilmente ospitato il Congresso, inaugurazione ufficiale del XV Congresso Nazionale della FIMF. Nella stessa saletta poi, l'ing. Ivo Angelini svolge una assai interessante relazione sulla metropolitana di Milano, con particolare riferimento agli automatismi: un ampio riassunto della conferenza sarà pubblicato sul bollettino FIMF.

Alle ore 16, nella stessa saletta, assemblea generale ordinaria dei soci FIMF, sotto la presidenza del Vice Presidente Sig. Alessandro Rossi, in assenza del Presidente Bechi, impossibilitato ad intervenire. Nella relazione morale e finanziaria della Presidenza, si è parlato delle difficoltà economiche della Federazione, ed è stata annunciata l'offerta, ai soci in regola con la quota 1966, di una serie di tre vagoncini tipo Hmg delle FS con scritte esclusive a ricordo dei Congressi di Udine 1964, Benevento 1965, Padova 1966, al prezzo speciale di L. 800 Cadauno. Le norme per le prenotazioni saranno pubblicate sul Bollettino FIMF N. 28. Dopo la relazione della Presidenza, l'assemblea ha provveduto alla modifica degli articoli 9 e 11 dello Statuto sociale in ordine alla nomina dei Sindaci revisori dei conti, ed ha nominato i Sindaci per il biennio 1966-67

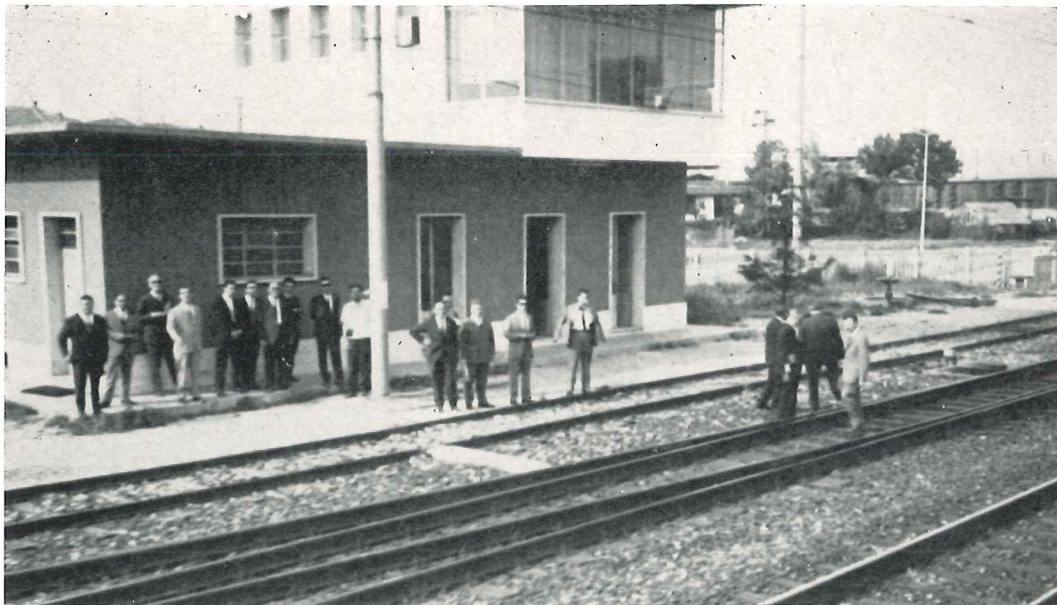
nelle persone dei Signori Ing. Sabelli, Rag. Pedretti e Rag. Carrara del Gruppo Fermodellistico Bolognese.

In chiusura di seduta, il Sig. A. Rossi ha reso note le sue dimissioni da Vice Presidente, motivate dal cumulo di lavoro che lo impegna nella sua azienda, ed ha presentato il nuovo Vice Presidente della FIMF, Ing. Mario Boccalari, ben nota figura di pioniere nel campo del fermodellismo.

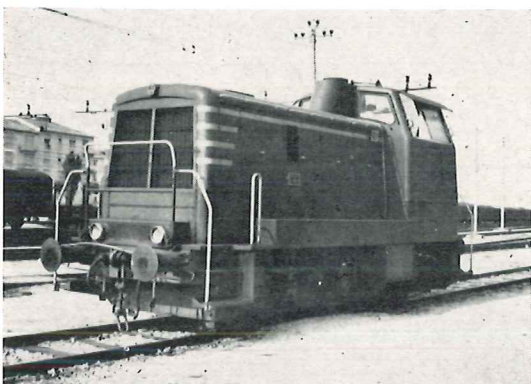
Il giorno 4 Giugno, prima delle due magnifiche escursioni ferroviarie offerte dalle FS, sull'itinerario previsto (vedere bollettino FIMF N. 27 —



Locomotiva gr. 745 ripresa durante il Congresso



Un gruppo di congressisti fotografato davanti ad una Cabina A. C.



Loco diesel che trainò il treno speciale dei congressisti da un settore all'altro del Parco ferroviario.

Sulla via del ritorno, sosta a Mestre e visita all'originale sede del Gruppo Fermo-dellistico Mestrino.

Il giorno 5 Giugno, seconda gita con due autotrici sulla linea della Valsugana. Tempo bello, paesaggio vario e interessante; interessantissima la parte ferroviaria, specie nel tratto di linea da Levico a Trento, dove i fotografi e i cineamatori presenti hanno profuso le loro virtù. Molto fotografata la stazione di Pergine (arresto per incrocio) per un ovvio confronto... col modello Rivarossi. A Verona P. Vescovo, dopo la colazione, visita oltremodo interessante alle officine per le grandi riparazioni alle locomotive a vapore (ultimo impianto esistente in Italia). Poi partenza per Brescia, dopo aver raccolto a Verona P. Nuova l'amico Ballarin con numerosi fermodellisti bolognesi. A Brescia, accolti dall'immane Sig.na Bruneri con pulmann riservato, visita in comitiva al grande plastico del Castello e ad una mostra di pezzi fermodellistici. Poi scioglimento del XV Congresso.

In concomitanza, ha avuto luogo l'annunciata Mostra di modelli, della quale siamo tuttora in attesa di particolare notizie.

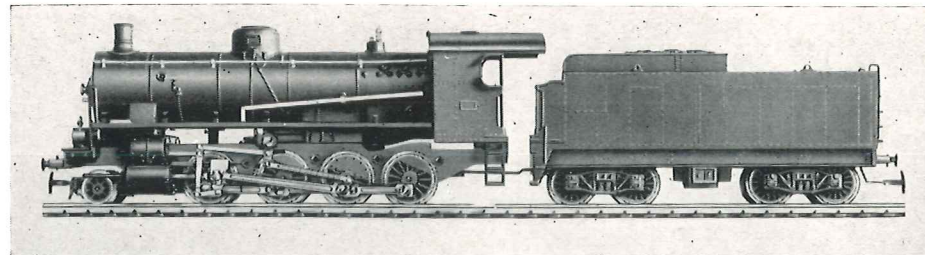
PARCO MATERIALE ROTABILE *Rivarossi*

Ritagliare, seguendo le righe punteggiate, la pagina qui a fianco. Risulteranno tre rettangoli uguali. Incollare su cartoncino sottile servendosi di una comune colla a base di coccoina (altri collanti non sono adatti al tipo di carta della rivista). Risulteranno tre cartoncini rettangolari, ciascuno illustrante una locomotiva.

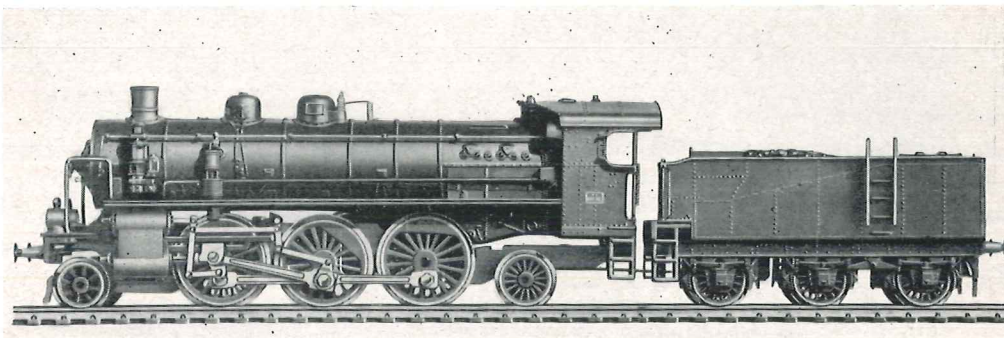
Continueremo nei prossimi numeri ad inserire pagine del genere, sino a completamento del nostro Parco rotabili, comprendendo naturalmente le altre motrici, carrozze e carri. A collezione ultimata l'amatore potrà riunire a mo' di Album i vari cartoncini, con uno dei comuni sistemi a fogli mobili, ottenendo così una raccolta ordinata di tutti i vari rotabili Rivarossi a disposizione.

Il sistema a fogli mobili consentirà di intercalare altri cartoncini, illustranti nuovi modelli, sostituirne, ecc. ecc., dimodochè la collezione sarà sempre aggiornata.

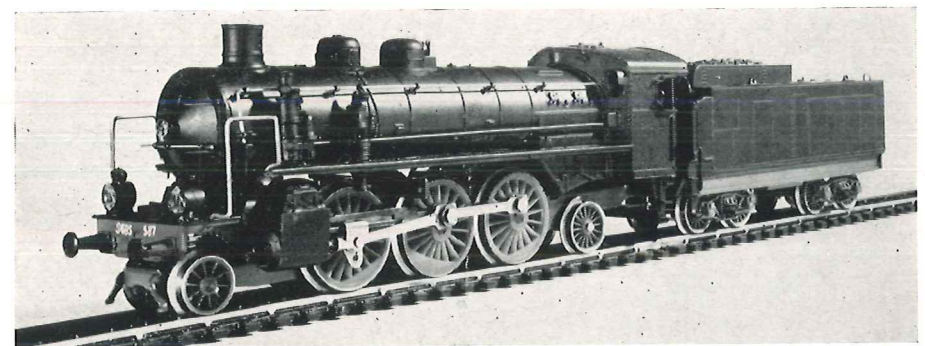
Nel retro, l'interessato potrà aggiungere sue particolari annotazioni, ad esempio il prezzo, data di acquisto, o quant'altro ritiene di sua particolare utilità ed interesse.



gr. 740 F.S. - 1121 montata con tender 3 assi, cm. 23,2 - 11113 da montare non motor. - con tender carrelli - 6303 conf. per motor. illum. - cm. 25 2.
Per treni viaggiatori e merci a vel. moderata.



gr. 680 F. S. distr. Walschaert, tender 3 assi, serie oro 21123, da montare 11123, conf. mot. ill. 6314 - cm. 23,5 - Per treni viagg. veloci media comp.



gr. S685 F.S. distr. Caprotti, tender carrelli, montato 1119, cm. 26,5.

TRENI ELETTRICI DELLE MIGLIORI MARCHE PARTI DI RICAMBIO *Rivarossi*
 ASSISTENZA TECNICA E COSTRUZIONI DI MODELLI IN PLASTICA DI
 AEREI - NAVI - AUTO - - GIOCATTOLE NAZIONALI ED ESTERI



VIA MARCANTONIO COLONNA 34

ROMA

telef. 350999

casa dei balocchi FIRENZE

Via Panzani, 61 r. - Telef. 22.264

*Ditta specializzata per il modellismo
 ferroviario, aereo, auto*

TRENI ELETTRICI MARKLIN, RIVAROSSI,
 ROKAL, LILIPUT

PADOVA

CASABELLA GIOCATTOLE
 Via Allimate, 16 C.so Garibaldi, 2

CASALINGHI INGROSSO
 C.so Garibaldi, 2 Via S. Biagio, 4

**Tutti i treni elettrici
 Tutti gli accessori**

85 anni di esperienza!

ASSORTIMENTO COMPLETO TRENI *Rivarossi*

TUTTO PER L'ALLESTIMENTO DEI PLASTICI

FERROVIARI

Pesaro

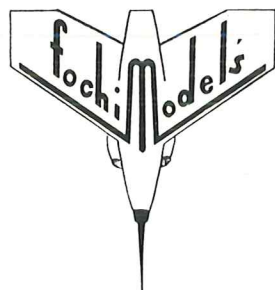
SI SPEDISCE OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO E IMBALLO



BOLOGNA

VIA MANZONI, 2

TELEF. 231.937



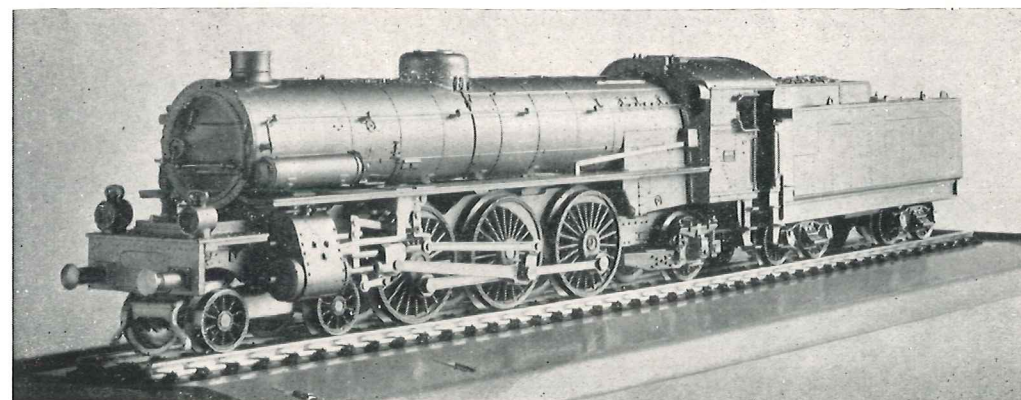
Aeromodellismo - Automodellismo
 Navimodellismo - Fermodellismo

Treni elettrici

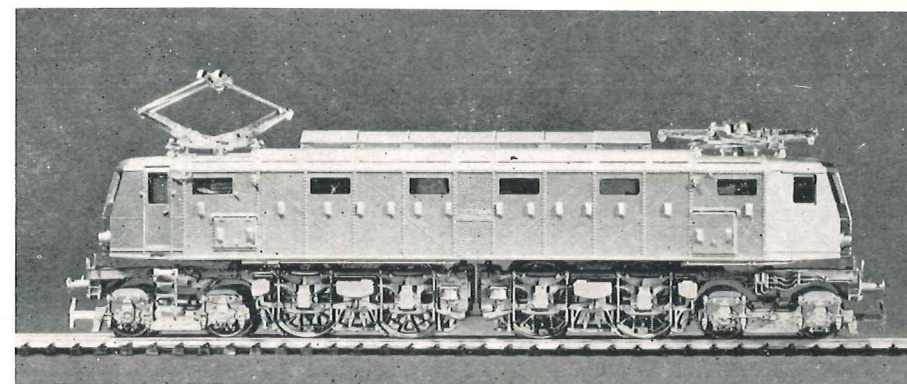
FLEISCHMANN - M·A·RKLIN - LIMA
 RIVAROSSI - TENSHODO - FULGUREX
 accessori - pezzi di ricambio - riparazioni

Motori a scoppio ed elettrici - scatole di
 montaggio - radiocomandi - parti staccate
 accessori

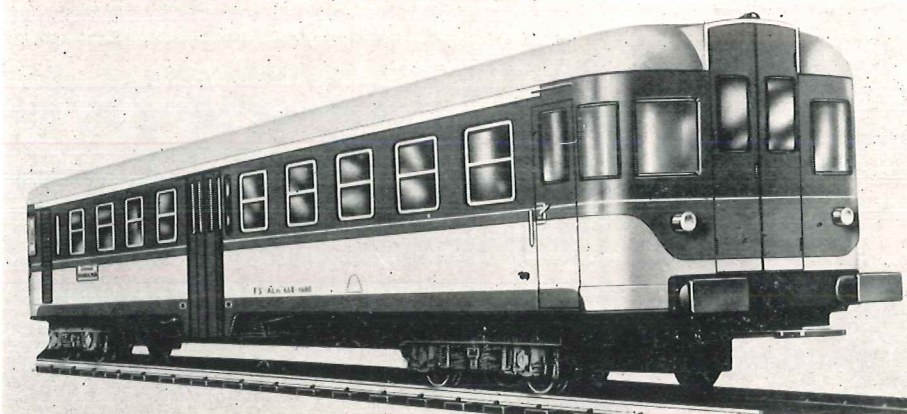
MILANO - VIA DURINI, 5 - TELEF. 782239



gr. 691 F.S. - montata 1118 - Serie oro 21118 - cm. 28,7 - Per viaggi veloci.



gr. E. 428 (II serie) F.S. - montato 1444 - Serie oro 21444 - da montare 11444 - conf. mot. ill. 6304 - cm. 22.



gr. ALn. 668 F. S. - montata 1774 - cm. 26,5.
 Automotrice diesel.



alla gioia dei bimbi

GENOVA Via Galata, 92 rosso
Telefono 587.616

ARTICOLI STEIFF

DINKY TOYS

GORGI TOYS MECANO

grandioso assortimento giocattoli

Treni elettrici Märklin - Rivarossi - Pocher

Tutti gli accessori e pezzi di ricambio - Accurate riparazioni



GHIGLIOTTI

VIA SCURRERIA, 17-19 R.
TELEFONO 297.557
GENOVA

ASSORTIMENTO COMPLETO
PER IL MODELLISMO

• FERROVIARIO

• NAVALE

• AEREO

DELLE MIGLIORI MARCHE
NAZIONALI ED ESTERE
CATALOGHI A RICHIESTA

VENDITA ANCHE PER CORRISPONDENZA



FA. VE. GI.

Via Luccoli 55 r. - Tel. 20.18.20
GENOVA

Tutto per tutti i modellismi
Specialista per scartamento 000.

Assistenza clienti
con personale specializzato

TUTTO PER IL MODELLISMO
FERROVIARIO AEREO NAVALE DA

Romina Giocattoli

VIA CERNAIA 2 (P.ZA SOLFERINO)
TEL. 54.75.86. TORINO

COSTRUZIONE PLASTICI DI OGNI GENERE

* ASSISTENZA TECNICA
PARTI DI RICAMBIO

☆ ACCESSORI DELLE MIGLIORI CASE
FALLER - VOLLMER - REVELL
WIKING PREISER

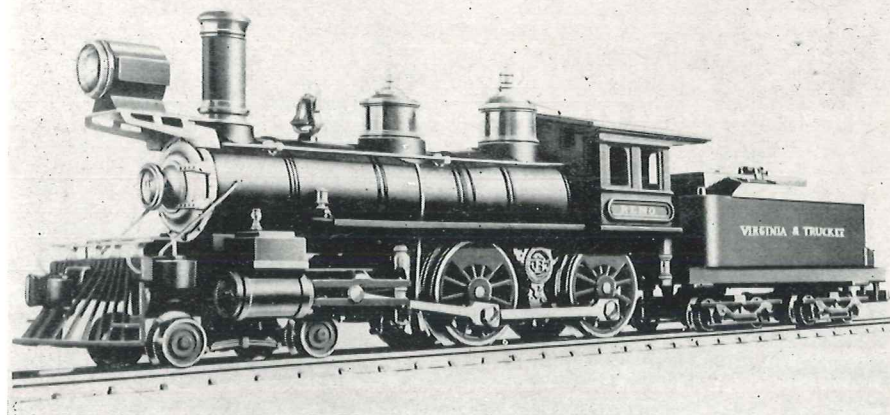
● SPEDIZIONI
CELERI IN
TUTTA ITALIA



POCHER s.p.a.

TORINO VIA AMBROSINI 8 angolo VIA SANSOVINO

ACCESSORI E MATERIALE ROTABILE PER FERROVIE IN MINIATURA SCART. HO



Eccezionale riproduzione della locomotiva americana tipo "RENO"
Articolo 804/2L/PO - L. 10.000 al pubblico

E' il meraviglioso modello della locomotiva americana tipo « Reno » costruita nell'anno 1873 per conto della compagnia « Virginia and Truckee » dalla società « Baldwin » di Filadelfia. Funzionamento con sistema due rotaie 4-12 V. corrente continua. Faro anteriore illuminato. Lunghezza del modello cm. 20. Questa riproduzione si aggiunge al precedente modello della locomotiva « Genova », con le medesime caratteristiche della « Reno » e posto in vendita sotto la referenza 802/2.

RICHIEDETE LA NOSTRA PRODUZIONE NEI NEGOZI SPECIALIZZATI
LA CASA NON VENDE DIRETTAMENTE A PRIVATI



MOVO - MILANO

PIAZZALE PRINCIPESSA CLOTILDE, 8

TUTTO PER TUTTI I MODELLISMI

Aereo - Navale - Auto - Ferroviario

MODELLI COMPLETI - PARTI STACCATE - SCATOLE DI MONTAGGIO - ATTREZZI - MATERIALI SEMILAVORATI - COMPLETO ASSORTIMENTO LIBRI E RIVISTE DI MODELLISMO
Specializzata per forniture fuori sede - Nuovo Catalogo Illustrato N. 33 edizione 1965 prezzo L. 1.000+150 per spedizione fuori Milano