

La ferrovia è una cosa meravigliosa

ITALMODEL

131

HO

77

Rivarossi

L. 430

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.

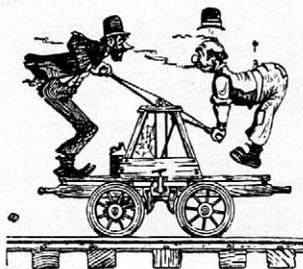
ANNO XVII - GENNAIO - FEBBRAIO 1967 - N. 131

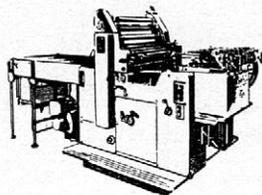
SOMMARIO

- Editoriale 4262
- Buca delle lettere 4263
- Loco « prime » conservate nei Musei britannici 4265
- LE DIMENTICATE LOCOMOTIVE ITALIANE CON TURBINE A VAPORE 4266
a cura Ing. W. Messerschmidt
- CIRCUITI DI BINARIO COMPOSTI CON LAMPADINE 4269
a cura Ing. R. Pallari
- Un Parco internazionale in scart-N 4273
- C'è ancora del vapore in Italia 4274
- Visite e viaggi collettivi 4274
- Avremo un plastico viaggiante? 4274
- Fra libri e riviste 4275

Copertina

Continuiamo gli omaggi al vapore. Un'altra bella fumata all'avviamento di un treno viaggiatori trainato da una 640 (foto Annoni).





Editoriale

Cari Lettori,

Innanzitutto ringrazio di cuore tutti coloro che mi hanno inviato biglietti d'augurio, che ricambio sinceramente e collettivamente non potendolo fare singolarmente, dato il grande numero. Grazie pure a tutti coloro che hanno rinnovato l'abbonamento e siano i benvenuti nella famiglia dei miei lettori tutti coloro che per la prima volta si sono abbonati.

Una novità, spiacevole per me e per molti lettori: **questo è l'ultimo numero di Italmodel che esce abbinato ad H0 Rivarossi.** Dal prossimo numero Italmodel continuerà ad uscire come usciva prima dell'abbinamento, e quanto alla consorella, la Rivarossi si riserva di decidere sul futuro della sua pubblicazione.

A tale provvedimento si è giunti di comune accordo, visti i risultati prodotti dall'abbinamento dopo oltre un anno e mezzo di esperienza: risultati che, pur presentando aspetti del tutto confortanti, non hanno invece offerto motivi sufficienti per una continuazione, sotto certi altri aspetti, primo fra tutti la gravosità dell'impegno di fronte ai costi odierni di stampa contro una riduzione di tiratura, causata soprattutto dal mancato rinnovo del contratto di fornitura della rivista da parte di molti negozi (pari ad oltre il 60%).

Pertanto, quegli abbonati che, per effetto del suddetto provvedimento, intendessero disdire l'abbonamento, sono in diritto di farlo e sarà loro rimborsato quanto versato meno 1/6 (a fronte del presente numero fornito ancora abbinato). Io mi auguro che pochi o nessuno vorranno infliggermi questo dispiacere: la rivista in fondo continuerà a trattare gli stessi argomenti, avrà la stessa veste ed impostazione ed il semplice fatto che mancheranno alcune pagine dedicate alla produzione di una Ditta, non dovrebbe costituire motivo sufficiente a privarsi di una rivista che da 17 anni offre all'amatore di ferrovie reali ed in miniatura materia del più grande interesse.

Gravi ripercussioni per contro risentirà il lato finanziario della rivista perchè la cessazione dell'abbinamento causerà l'immediata riduzione della tiratura per oltre 1000 copie, tante erano quelle assorbite dalla Rivarossi per servizio omaggi e propaganda. Riduzione di tiratura vuol dire aumento del costo unitario. Ciononostante io manterrò per tutto quest'anno l'attuale prezzo, affrontandone serenamente tutte le conseguenze cui qualunque commerciante sa di essere esposto per mutate di situazioni e di condizioni di mercato.

Va considerato inoltre che nel prezzo di abbonamento è compresa l'I.G.E. (L. 75) che io non ho mai richiesto agli abbonati, nonché altre spese accessorie (buste, imbustatura, postali, ecc.) il tutto calcolabile in complessive L. 500 annue circa. Non v'è chi non veda come con le rimanenti 1900 lire, più di così non sia possibile fare.

D'altronde il prezzo di Italmodel da sola, due anni fa, era già di L. 500 e l'abbonamento L. 3.000.

Questo numero esce in ritardo rispetto alla data di prima scadenza (25 dei mesi dispari) ma sempre entro la data di ultima (10 dei mesi pari). Ciò è dovuto a vari fattori contingenti, non ultimo lo sgocciolio degli abbonamenti, che continuano a pervenire ogni giorno. Perciò, al fine di non privare della rivista coloro che si abbonano o riabbonano dopo la sua uscita (e che quindi la riceverebbero fra altri due mesi), ho ritenuto opportuno ritardare finché ho potuto.

Anche con qualche giorno di ritardo spero Vi piacerà ugualmente. Vi sono argomenti che reputo interessanti per la maggioranza dei lettori, ed altri ho già pronti per i prossimi numeri che rispondono a numerose richieste: La locomotiva gr. 747 (ex U.S.A.), Ferrovia della Valsugana, Origine ed evoluzione del tender, Cabraggio, anticabraggio ed aderenza, Designazione del rodiggio, Circuiti di binario, Locomotore gr.E.444; Modello H0 di locomotiva funzionante realmente a vapore (Tiozzo) ed altri in preparazione.

Mi auguro sarete soddisfatti e continuerete ad accordarmi la vostra fiducia.

Briano

Decalogo del Lettore

1) - La data normale d'uscita della rivista è compresa tra il 25 Gennaio ed il 10 Febbraio, 25 Marzo/10 Aprile, 25 Maggio/10 Giugno, 25 Luglio/10 Agosto, 25 Settembre/10 Ottobre, 25 Novembre/Dicembre.

2) - Il controllo dei pieghi contenenti questa rivista viene eseguito, di regola e salvo rari casi di assoluta impossibilità, **personalmente** dal Direttore della rivista stessa.

3) - **Non ricevendo la rivista** entro un ragionevole lasso di tempo spirato il giorno 10 dei mesi sopraindicati, **eseguire ricerche** — prima di scrivere, con itinerario: casa propria, portineria, portalettere, ufficio postale.

4) - I pieghi contenenti la rivista vengono normalmente ritornati al mittente quando non recapitati. In caso di mancato ricevimento, senza ritorno del piego, oppure con ritorno ma senza colpa del mittente, questa rivista **non può rispondere** del mancato ricevimento e la richiesta di altra copia dovrà essere accompagnata dal relativo importo.

5) - Non dimenticare di comunicare eventuali **cambi di indirizzo**, con versamento di L. 100 per nuova targhetatura.

6) - Nei versamenti, fatti a qualunque titolo, **scrivere chiaramente nome, cognome, indirizzo completi**, nonché Provincia. Non dimenticare altresì di indicare la **causale** del versamento.

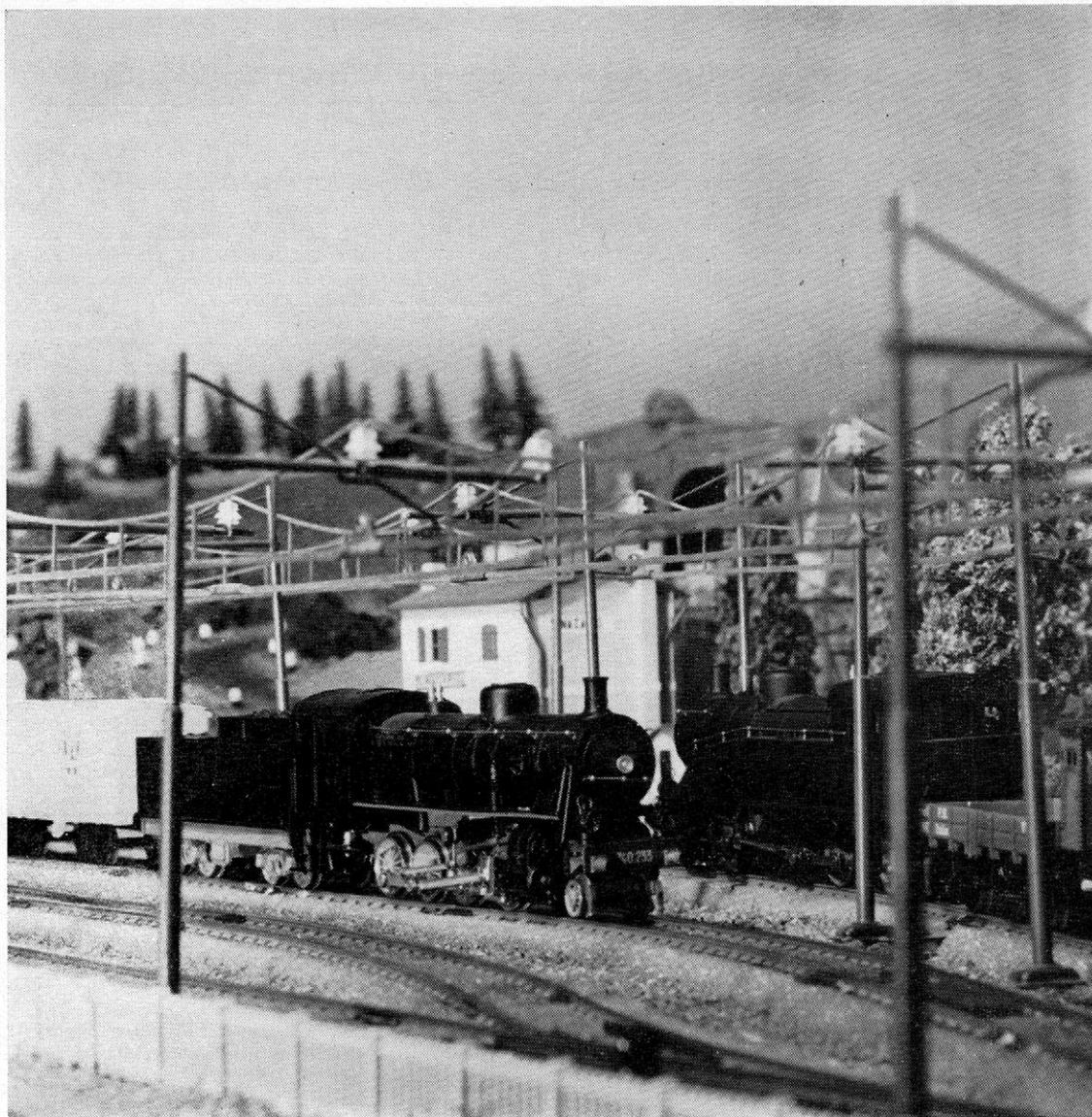
7) - Nel caso in cui la rivista giunga **deteriorata o sgualcita**, sporgere reclamo al portalettere od al competente Ufficio Postale. La cartoneria — allo stato attuale delle cose — non è purtroppo possibile, dato il sistema di spedizione in Abbonamento Postale.

8) - La **confezionatura** dei pieghi contenenti la rivista risponde largamente all'uso generale delle migliori consorelle (ve ne sono che non usano busta ed incollano l'indirizzo direttamente sulla rivista, spedendola sciolta!).

9) - Per **richieste di dati**, notizie, informazioni questi, di qualunque genere, **unire francobollo per la risposta** e, se da parte di non abbonati, indicare per favore presso quale fonte si procurano la rivista, se regolarmente o saltuariamente (ciò soprattutto nell'intento di agevolare il soddisfacimento della richiesta).

10) - **Non chiedere** per favore **Cataloghi**, libri, riviste od altro del genere, se non **espressamente offerto** mediante recensioni, avvisi, od apposite inserzioni pubblicitarie. Il servizio abbonamenti a riviste estere o nazionali, sempre fra quelle menzionate come innanzi, viene espletato da questa rivista esclusivamente in favore dei propri abbonati. Tale servizio per altro costituisce puro mandato e non soffre altre responsabilità all'infuori di quelle previste dalle leggi italiane in vigore.

Vogliamo scusare i cortesi Lettori il lungo decalogo, ma l'esperienza insegna, e le discussioni, contestazioni, ecc. sono sempre spiacevoli. Per tutti.



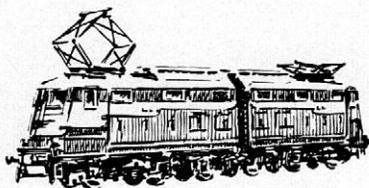
76 RIVISTA DI MODELLISMO FERROVIARIO

**gennaio
febbraio 1967
anno XIII**

HO
Rivarossi

IN QUESTO NUMERO

- MARIENFELDE-ZOSSEN 1901-1903
a cura di Zeta Zeta - II Puntata . . . 4281
- IL PLASTICO MAURI di Renate . . . 4286
- *Loco I-4-I F.S. a turbine, del Belluzzo*



PUBBLICAZIONI RIVAROSSÌ

- **Catalogo generale 1966/67** L. 200
Tutta la produzione propria Rivarossi.
- **Catalogo per Modellisti**
Produzione delle Case rappresentate da Rivarossi. L. 800
- **Catalogo parti di ricambio produzione Rivarossi** L. 400
- **Manuale dei tracciati e dei circuiti elettrici sistemi Rivarossi** L. 2000
- **Rivista Ho Rivarossi, numeri dal 1° al 66, caduno** L. 150

(i numeri successivi sono abbinati alla rivista Italmodel dal 121/67 in poi).

In vendita presso i negozi specializzati oppure presso Rivarossi S.p.A. Via Pio XI 157 Como, previo versamento importo sul c/c/postale n° 18/6801 od anche inviando corrispondenti francobolli.

EDITORIALE

E' iniziato il 1967 ed anche quest'anno la Rivarossi presenta al pubblico una interessante gamma di articoli novità. Essi andranno ad aggiungersi alla normale produzione in commercio e siamo certi che incontreranno il completo favore dei nostri amici fermodellisti.

Le novità Rivarossi del 1967 verranno presentate prima al V Salone Internazionale del Giocattolo che si terrà a Milano dal 4 al 14 febbraio p.v. nel Quartiere Fiera e poi alla Fiera Internazionale di Norimberga che si svolgerà dal 13 al 18 febbraio p.v. Ovviamente le due manifestazioni saranno riservate ai soli operatori del settore, ma i nostri amici fermodellisti potranno subito rendersi conto direttamente di tutte le nostre novità, consultando il nuovo Catalogo a colori Rivarossi 1967, che uscirà proprio in concomitanza delle due manifestazioni.

In questo Catalogo oltre a tutti i nostri articoli attualmente in produzione, sono illustrate appunto tutte le novità Rivarossi delle quali naturalmente non siamo in grado di farvi nessuna anticipazione.

A voi tutti, appassionati del treno, il piacere di scoprirle sfogliando il nuovo catalogo che sarà ancora più riccamente illustrato dei precedenti. Ma attenzione: oltre alle attese novità guardate anche tutto il resto della produzione Rivarossi. Si tratta di una vastissima serie di articoli che possono soddisfare ogni esigenza, sia per l'assoluta perfezione tecnica che per l'accurato realismo raggiunto.

Il successo crescente che da oltre 20 anni accompagna gli articoli Rivarossi, esportati in tutto il mondo, è l'indice più sicuro della bontà della nostra produzione.

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 RIVAROSSÌ dovrà essere indirizzata esclusivamente a Rivarossi S.p.a. - Via Pio XI, 157 - Como.

NEGOZIO GULLIVER della ITALGIOCATTOLI S.p.a.

Via di S Maria in Via 37c

ROMA

Telefono 670.135



MODELLISMO
e GIOCATTOLE

treni elettrici
"Rivarossi"

Marienfelde-Zossen.

Anni 1901-1903.

Raggiunto e superato il traguardo dei 200 Km-ora!

a cura di Zeta-Zeta

Il Puntata e fine

Illustrazioni tratte dalla Raccolta dell'Autore.

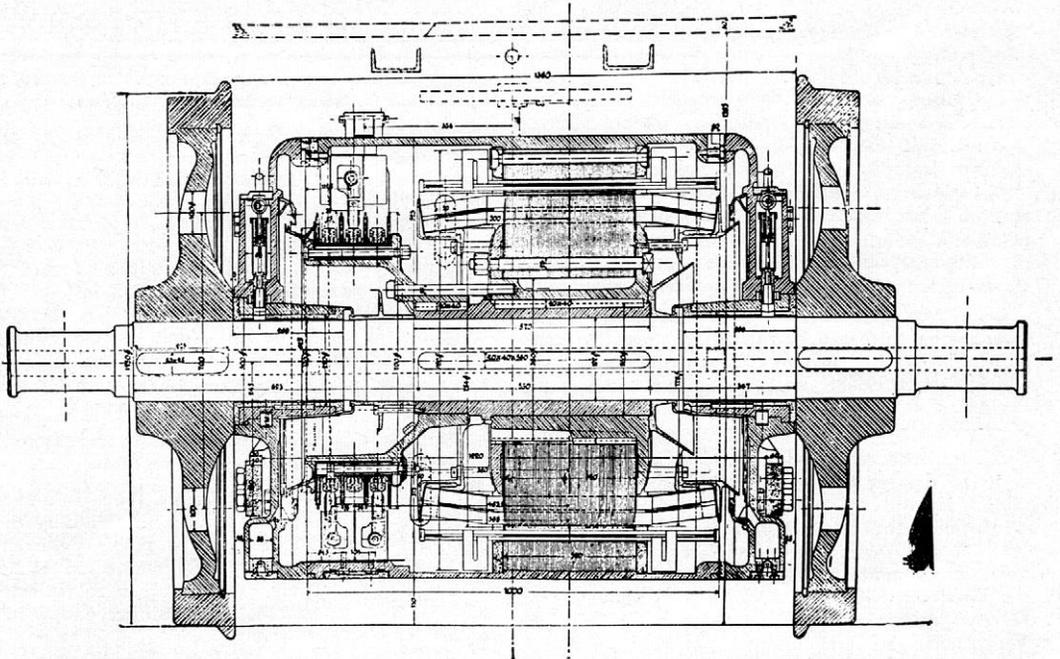


Fig. 7 - Sezione trasversale di un motore della automotrice tipo Siemens. Si vede abbastanza chiaramente come la parte rotante del motore stesso è calettata direttamente sull'asse della sala motrice corrispondente. La parte fissa del motore era sospesa elasticamente al carrello mediante ferri opportunamente sagomati a molla a spirale.

Nella automotrice Siemens, il cui peso iniziale in servizio era di 94,5 tonnellate, i motori della stessa potenza di quelli della A.E.G. avevano la parte rotante montata direttamente sulla sala motrice corrispondente secondo un sistema indubbiamente semplice ma che ha avuto pochissime applicazioni sia per l'affaticamento che esso procurava al binario e sia perchè la limitazione dello spazio disponibile rendeva impossibile la costruzione di motori di grande potenza. Anche nella automotrice Siemens i trasformatori erano due ma con rapporto di trasformazione 10.000 Volt/1850 Volt allo spunto e 10.000/1150 Volt in marcia normale (fig. 7).

Tale variazione di tensione alla uscita del trasformatore era ottenuta collegando una volta a stella ed una volta a triangolo le matasse degli avvolgimenti secondari dei trasformatori ma, mentre per l'avviamento delle automotrici A.E.G. si era fatto ricorso a reostati a liquido, nel caso della automotrice Siemens i reostati erano metallici.

Gli organi di presa corrente della automotrice Siemens disposti da entrambi i lati della vettura erano tre archetti montati su di un palo verticale costituito da due tubi Mannesmann formanti telescopio. Questo palo ed il perno cui esso era solidale poteva ruotare di un certo angolo rispetto alla sede del perno stesso ed il passaggio della corrente dagli archetti all'equipaggiamento elettrico della vettura avveniva mediante tre anelli solidali con l'albero e sui quali poggiavano altrettante spazzole. (fig. 8 fig. 9).

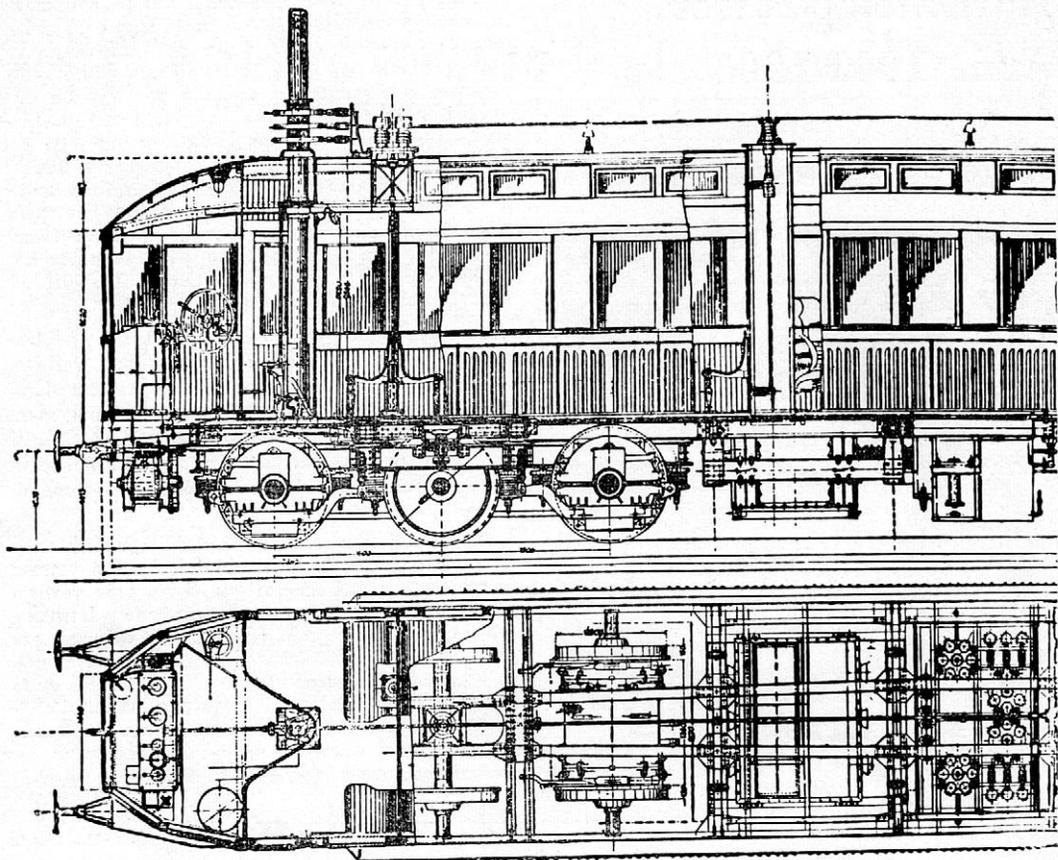


Fig. 8 - Particolare dell'albero portante gli organi di presa corrente della automotrice tipo Siemens.

Nel locomotore Siemens che era a due carrelli, ciascuno a due sale con motori a sospensione tranviaria, venne tentata la alimentazione diretta dei motori senza, cioè, l'interposizione di trasformatori.

Le prove di questa macchina alla quale fu attaccata una vettura a carrelli di 31 tonnellate vennero effettuate a tensione e frequenza variabili da 6.000 Volt a 11.000 Volt e da 50 Periodi a 95 Periodi. Correlativamente la velocità variava da 55 a 100 Km-ora.

Dalle prove stesse, durante le quali la parte elettrica dei motori non presentò alcun inconveniente, risultò che sussisteva la possibilità di alimentazione diretta dei motori a tensioni più elevate di quella utilizzata nell'impianto valtellinese, senza, come sopra detto, che fosse necessaria l'inserzione di un trasformatore abbassatore. Il che portava ad una riduzione di peso e di conseguenza ad una minore potenza necessaria per muovere la macchina.

Gli organi di presa corrente di questo locomotore erano uguali a quelli della automotrice ed il peso del locomotore stesso risultò essere in ordine di marcia di 40 Tonnellate.

Risultati delle prove del 1903. Messo a posto il binario come sopra abbiamo detto, migliorati i carrelli nei riguardi particolarmente della tenuta della velocità e tenuto continuamente sotto controllo il binario durante il corso delle prove, queste vennero riprese. L'automotrice Siemens malgrado il martellamento del binario causato dal tipo dei motori su di essa montati riuscì a raggiungere i 213 Km-ora mentre quella A.E.G. sembra non abbia superato i 210 Km-ora.

Quali le conclusioni cui si addivenne dopo le prove fatte? Eccole:

a) che in linea di massima tanto il binario quanto i rotabili permettevano di raggiungere i 200 Km-ora, naturalmente se il raggio delle curve fosse stato sufficientemente ampio ed esistesse una adatta sopraelevazione tra la rotaia esterna e quella interna alla curva, ma che i problemi da risolvere erano:

b) quello della frenatura che, già allora, richiedeva, per ridurre la velocità della automotrice da 156 Km-ora a zero, uno spazio di 1290 metri e l'applicazione dei freni per la durata di 55 secondi;

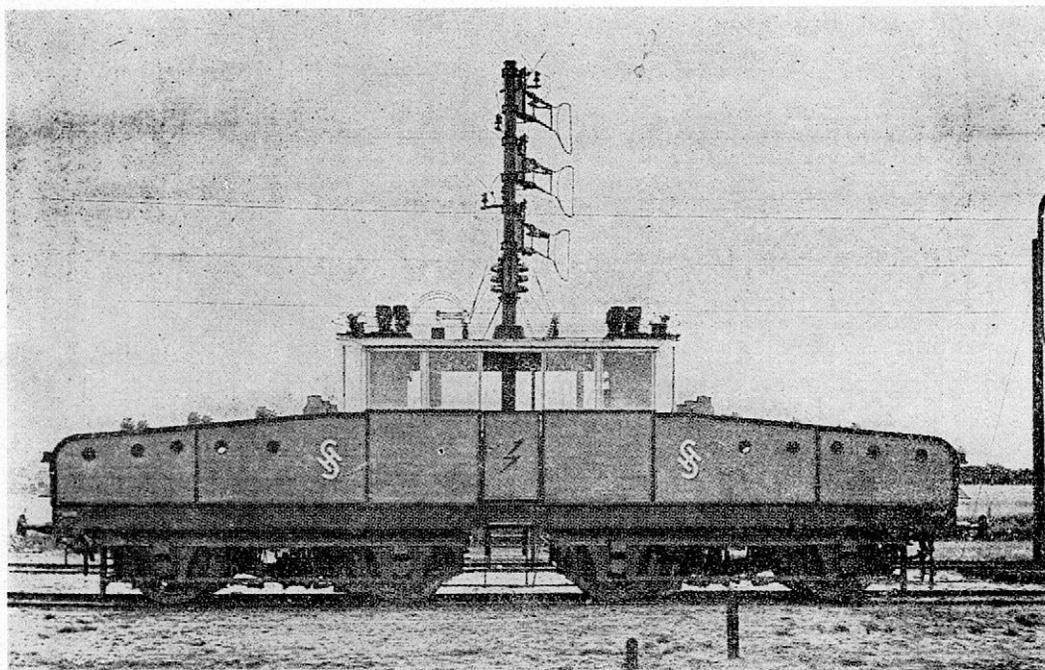


Fig. 9 - Vista del locomotore Siemens a due carrelli con motori a sospensione tranviaria.

e) quello della tempestività da parte del macchinista, della percezione delle indicazioni date dai segnali che doveva avvenire ad una distanza sufficiente per garantire la frenatura, tenuto conto dei tempi di reazione del macchinista stesso e della rapidità dell'azione frenante.

Questi problemi hanno trovato solo recentemente una soluzione attraverso i freni ad alta velocità e mediante apparecchiature che consentano «alla macchina» di vedere, come negli esperimenti fatti lo scorso anno tra Monaco di Baviera ed Augsburg, 5 Kilometri innanzi a se, di regolare la velocità della macchina in relazione alle condizioni della via ed infine di provvedere automaticamente e tempestivamente alla frenatura in caso di carenza al riguardo della azione del macchinista.

La materia che ho trattato sinora è squisitamente tecnica e, quindi, anche se ho cercato di prospettarla nel modo più possibilmente chiaro che mi è stato possibile, penso di avervi un po' annoiato. Ed allora a conclusione di questa breve memoria che, pur essendo impostata sul passato, guarda anche all'avvenire delle Ferrovie, riprodurrò per voi i punti più salienti o, se volete meglio, più caratteristici del breve articolo intitolato «130 miglia all'ora» che, riproduzione dal «Pearson's Magazine» inglese è comparso su di un numero della Rivista «La Lettura» di non meno che sessanta anni fa.

Ai giornalisti si domandavano allora, e si domandano anche ora, le cose più rischiose: di trovarsi in mezzo ai combattimenti, alle rivoluzioni,

di andare in automobile, come è successo a Luigi Barzini l'anno 1908, tra Pechino e Parigi, di volare con quei trespoli di bacchette e di tela che erano i primi aeroplani. Il pubblico vuole essere informato ed arrivare a pubblicare una notizia interessante prima degli altri può costituire la fortuna di un giornale. Nella fattispecie è indubbio che, essendo negli anni 1901-1903 le Ferrovie praticamente l'unico mezzo di trasporto terrestre non a trazione animale a disposizione dell'uomo, le prove in corso sulla Marienfelde Zossen interessassero un po' tutti. Il giornalista del Pearson's Magazine comincia il suo «130 miglia all'ora» nel modo seguente:

«Io sono uno dei pochi privilegiati che hanno viaggiato in treno ad una velocità superiore a due miglia al minuto (il miglio inglese corrisponde a 1.600 metri circa). Le impressioni che ho avuto in quel viaggio possono paragonarsi, credo, a quelle di un novizio che fa per la prima volta una ascensione aerea...».

Indubbiamente il nostro giornalista era preoccupato, anzi addirittura spaventato perchè «Viaggiando per la linea Marienfelde-Zossen, in Germania, ad una velocità che sembrava fuori del naturale, correvamo chi sa quanti pericoli sconosciuti...». E la preoccupazione del giornalista aumentò quando «... sul momento di partire, mi si ricordò in modo poco piacevole che il viaggio non era senza rischi; questa idea mi fu messa innanzi gentilmente sotto la forma di un foglio di carta. Dovevo assolutamente essere assicurato contro qualsiasi disgrazia...».

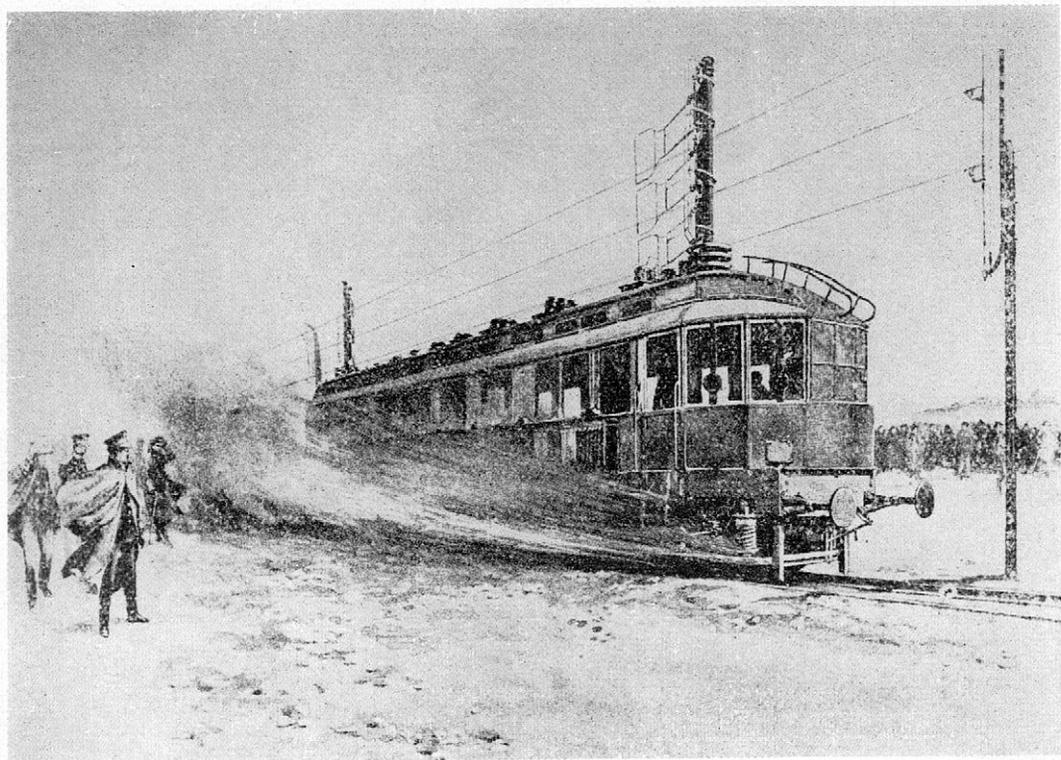


Fig. 10 - Disegno di automotrice in rapida partenza.

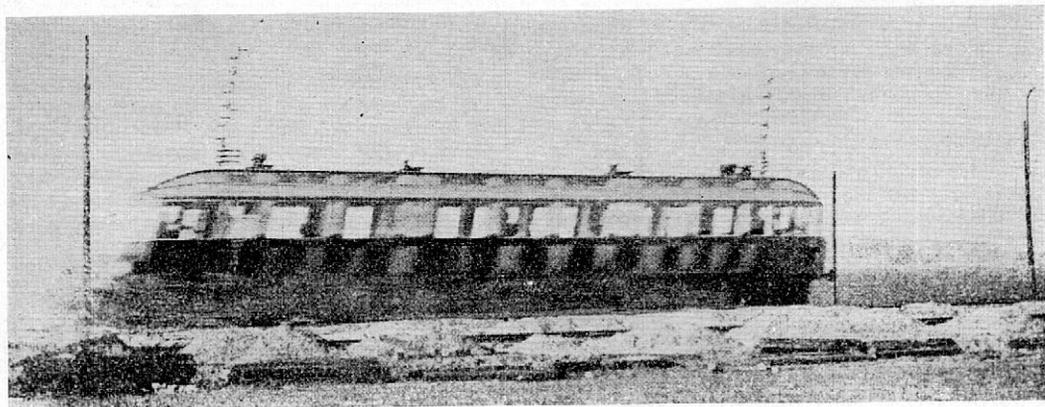


Fig. 11 - Una automotrice in corsa ritratta con le lente macchine fotografiche del tempo.

Il giornalista sale in treno, il macchinista dà passaggio alla corrente «... ed il carrozzone cominciò a muoversi lentamente, accrescendo poco a poco la velocità sino a 45 miglia all'ora. Poco dopo eravamo a 68, poi a 85, poi a 100. Allora le sensazioni forti cominciarono sul serio. Vi era naturalmente la solita illusione degli oggetti fuggenti; a noi pareva di star fermi tanto che, a quella velocità, sentivamo il bisogno di andare ancora più rapidamente. Ed anche quando raggiungemmo la rapidità spaventosa di 130 miglia (216 Km-ora) desideravamo di divorare ancor più velocemente lo spazio. Eravamo presi dalla mania della velocità.

Guardando fuori da un finestrino, mi avvidi con trepidazione che ci stavamo avvicinando ad una curva; e la nostra avanzata era così furiosa che non mi pareva possibile che il treno potesse superare quella curva senza deragliare. Pochi secondi — ogni emozione era questione di secondi e di frazioni di secondi — e vidi che il mio terrore era ridicolo; il treno era scivolato intorno alla curva senza la minima scossa. Una strana vista ci offrivano i vetri quando ci avvicinavamo a Zossen; viaggiavamo proprio su una macchina di morte, poiché schiacciati proprio contro i vetri vedevamo gli avanzi di innumerevoli insetti sorpresi dal passaggio del treno; i finestrini ne erano tutti insanguinati. Ad un certo punto, circa 760 metri innanzi a noi, vedemmo due uomini sul binario inconsapevoli del mostro che si avvi-

cinava. La sirena gettò un fischio acuto ed essi istantaneamente fuggirono, ma fecero appena a tempo a salvarsi: se avessero tardato un secondo sarebbero stati certamente stritolati poiché il treno ha bisogno di un certo spazio per arrestarsi, anche impiegando un freno di 1600 cavalli. Anche così però la rapidità della fermata è impressionante. Bisogna pensare che se il manovratore, invece di dare il freno, si fosse limitato a togliere la corrente, il treno, per inerzia, avrebbe potuto proseguire ancora per 17 miglia (circa... 27 Kilometri).

Documentazione utilizzata:

«L'Elettricista» - Anni 1901 e 1903. Biblioteca del Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica.

«Schnellbetrieb auf Hauptbahnen» di V. Borries dal n. 26/1904 del Zeitschrift der Vereines Deutscher Ingenieure. Raccolta personale di Zeta-Zeta.

«130 Miglia all'ora» - Estratto di un numero della Lettura del 1903 e traduzione di un articolo del «Pearson's Magazine Inglese». Raccolta personale di Zeta-Zeta.

«Traité Pratique de Traction électrique» par MM. L. Barbillion et G.J. Griffisch-Bernard Imprimeur Editeur. Parigi 1904. Raccolta personale di Zeta-Zeta.

Notizie varie esistenti in altre pubblicazioni della raccolta personale di Zeta-Zeta.

Le fotografie ed i disegni riprodotti si trovano nei documenti e nelle pubblicazioni della raccolta personale di Zeta-Zeta.

TUTTO PER IL
MODELLISMO FERROVIARIO

fondata nel
1840
la **ditta montanari**

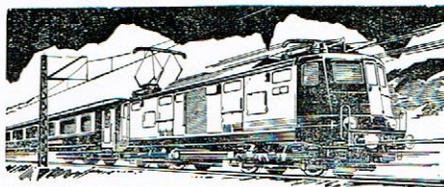
via guerrazzi, 28 - bologna

un'antica ditta al servizio dei ragazzi moderni!

VI OFFRE

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

GIOCATTOLE SCIENTIFICI - VENDITE ANCHE PER CORRISPONDENZA



ONORATO ISACCO

La Casa specialista dei treni in miniatura
(Fondata nel 1920)

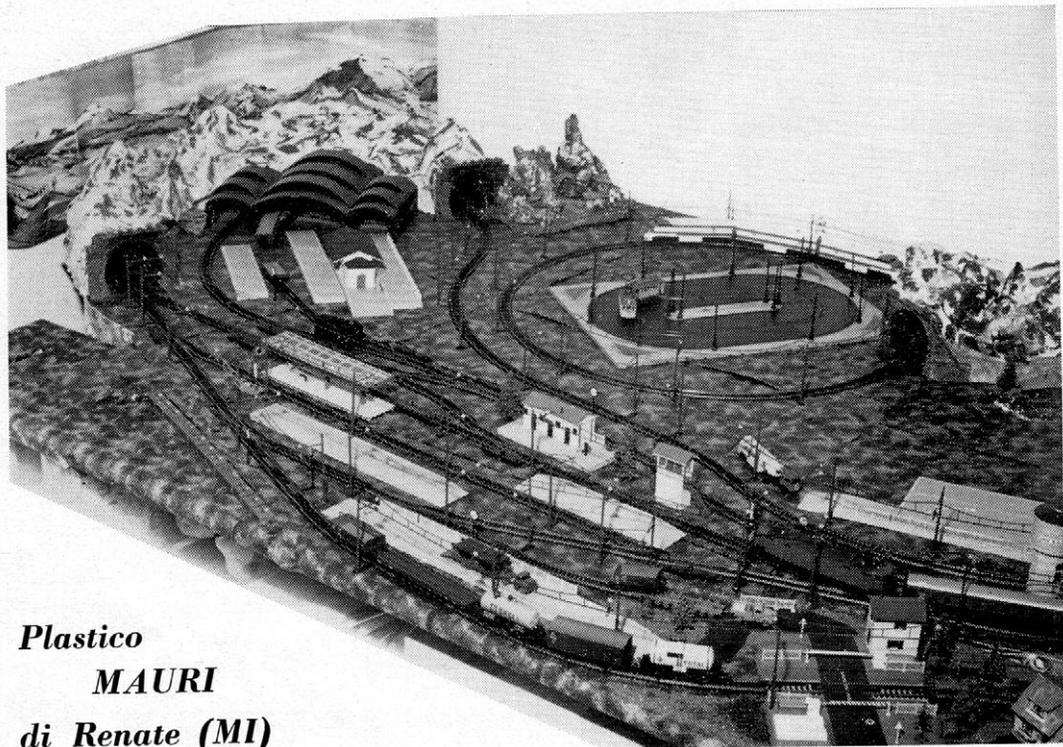
TORINO - Corso Vittorio Emanuele. 36
Telefono 54.29.33

GIOCATTOLE SCIENTIFICI ISTRUTTIVI
TUTTE LE MARCHE DI TRENI ELETTRICI
PEZZI DI RICAMBIO - SCATOLE COSTRUZIONI, ECC.
(RICHIEDERE CATALOGHI)

VENDITE PER CORRISPONDENZA

SPEDIZIONI CELERI IN TUTTO IL MONDO

I PLASTICI DEI LETTORI



Plastico MAURI di Renate (MI)

Dal signor Mauri Mauro di Renate (Milano) avevamo ricevuto tempo addietro, alcune belle fotografie, lo schema di tracciato ed una brevissima relazione riguardante la costruzione di un piccolo plastico ferroviario in miniatura.

Il signor Mauri ci fa presente, accompagnandoci detta documentazione, che da diversi anni andava collezionando pezzi staccati della produzione Rivarossi senza mai riuscire a mettere insieme qualcosa di più consistente, come era suo desiderio; ad esempio un piccolo tracciato o plastico ferroviario. Ma finalmente, con l'aiuto anche della moglie, della quale per la verità dovette vincere alcune iniziali... resistenze, riuscì ad iniziare la costruzione di un piccolo plastico di cui pubblichiamo alcune fotografie e lo schema del tracciato.

Ora certamente il plastico sarà finito in ogni suo particolare e sarebbe oltremodo inte-

ressante pubblicare anche le fotografie dell'opera interamente compiuta, per poterle confrontare con quelle riguardanti appunto la fase iniziale. Ci riserviamo di chiedere dette foto, alla prima occasione, al nostro amico e di pubblicarne qualcuna.

Per il momento lasciamo giudicare ai nostri cortesi lettori il plastico in questione visto nella sua prima fase di realizzazione.

Diamo qui di seguito alcuni dati, sia pure succinti, trasmessici dal Sig. Mauri.

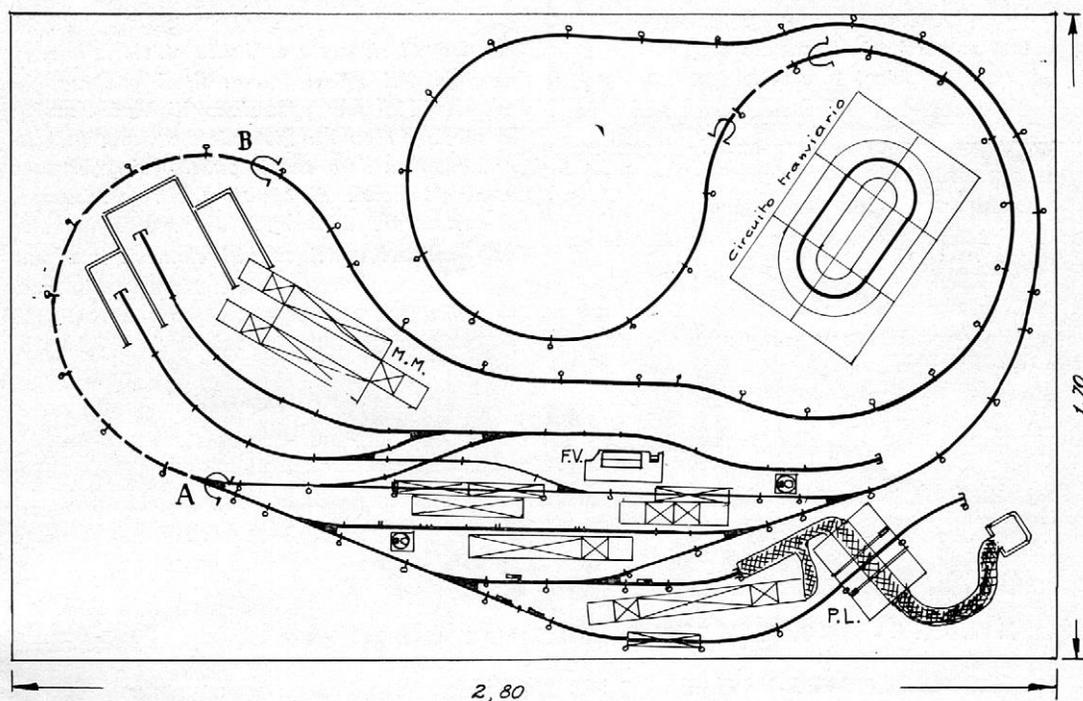
« Il plastico misura m. 2,80 x m. 1,70 ed il tracciato risulta completamente pianeggiante. Mi riservo, con il tempo, di realizzare una parte rialzata. Tutto il binario è completo di linea aerea, tranne un breve tratto posto al di là dell'unico incrocio sinistro (vicino allo Scalo merci).

Il Parco materiale rotabile è composto da

Vista ravvicinata della zona centrale del plastico (vedi foto qui a fianco).



PLANIMETRIA DEL PLASTICO COL TRACCIATO TRANVIARIO

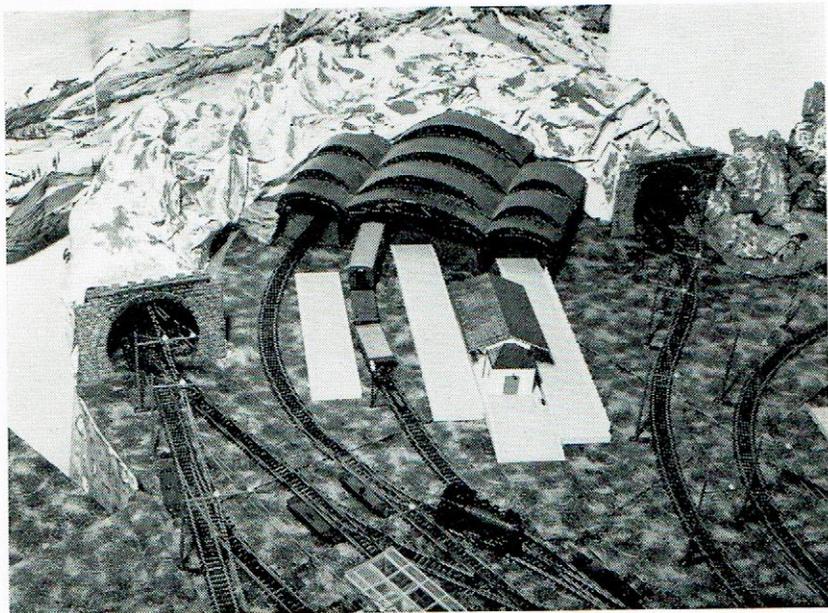


una discreta serie di locomotive, locomotori, carri, comprensivi anche di articoli realizzati con le scatole di montaggio debitamente completate.

Nel tratto curvo, indicato sul tracciato con

AB, ho inserito una stazione di ricovero auto-costruita sul tipo di un capannone industriale.

Naturalmente tutto il complesso del plastico deve essere rifinito e completato in ogni sua parte. Dovrò meglio sistemare il passaggio



Vista ravvicinata dei capannoni per ricovero auto (zona in alto a sinistra della prima foto).

a livello; cercherò di meglio disporre le pensiline, le banchine, le casette ecc. ecc.

Dovrò ampliare il tracciato del tram e contemporaneamente studiare anche l'inserimento di una pista Auto Motor Sport Faller, quest'ultima in un secondo tempo. Inoltre voglio anche inserire nel tracciato degli automatismi semplici».

Noi avevamo consigliato al sig. Mauri, per il miglior ampliamento e completamento del suo

plastico, di ricorrere anzitutto all'elevazione, ricavando dei rilievi montuosi, il che avrebbe permesso la sovrapposizione di vari tracciati in modo da poterli distendere su una maggiore lunghezza dato che il plastico si presentava assai già denso di binari. Inoltre invitavamo il costruttore a munirsi del nostro Manuale dei Tracciati e dei circuiti elettrici, una pubblicazione nella quale poteva trovare tutte quelle indicazioni atte al più appropriato sviluppo di qualsiasi plastico ferroviario in miniatura.

MODEL Shop

di LOMBARDI ETTORE

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



MODELLISMO AERO-NAVALE TRENI ELETTRICI DELLE MIGLIORI MARCHE
LOCOMOTIVE SPECIALI SU COMMISSIONE

ASSORTIMENTO COMPLETO E PARTI STACCATE

Rivarossi

RIPARATORE AUTORIZZATO

★ Pezzi staccati KEMTRON speciali ottone 0 HO - Catalogo L.1000 ★

TRENI ELETTRICI DELLE MIGLIORI MARCHE PARTI DI RICAMBIO *Rivarossi*
 ASSISTENZA TECNICA E COSTRUZIONI DI MODELLI IN PLASTICA DI
 AEREI - NAVI - AUTO - - GIOCATTOLI 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, RIVAROSSO,
 ROKAL, LILIPUT

PADOVA

CASABELLA

Via Altinate, 16

CASALINGHI

C.so Garibaldi, 2

TESTI

GIOCATTOLI

C.so Garibaldi, 2

INGROSSO

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

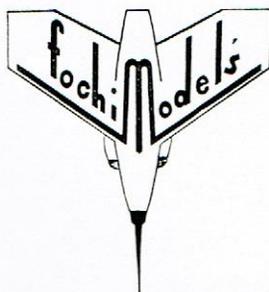
SI SPEDISCE OVUNQUE CONTRASSEGNO FRANCO DI PORTO E IMBALLO



BOLOGNA

VIA MANZONI, 2

TELEF. 231.937



Aeromodellismo - Automodellismo

Navimodellismo - Fermodellismo

Treni elettrici

FLEISCHMANN - M·A·RKLIN - LIMA

RIVAROSSO - 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

SCAGLIA & FIGLIO - MILANO

Mastro Gheppetto
CORSO MATTEOTTI 14
79 12 12

Capuccetto rosso
CORSO DI PORTA VITTORIA
79 82 74

Fata Turchina
VIA P. DELLA FRANCESCA
31 21 36

Modellismo

**JEUX
et
JOUETS**

SPIELZEUG

**Games
e Toys**

**GIOCHI E
GIOCATTOLE**

PUERICULTURA

SCAGLIA & FIGLIO - MILANO

C. SO MATTEOTTI, 14 - Tel. 79.12.12

Ditta

GIULIO BENETTI

BOLOGNA - Via Rialto, 1-4

Treni elettrici RIVAROSSO - MÄRKLIN - FLEISCH-
MANN - POCHER - Accessori ferroviari
Edizioni ITALMODEL - Motorini a scoppio
SUPERTIGRE e loro parti di ricambio - Radio-
comandi - Piani navali - Scatola montaggio
galeoni, in legno - Accessori navali e moto-
rini elettrici - Autopiste ed Automodelli da
competizione elaborati - Scatole montaggio
aerei, navi, cannoni antichi in plastica.

CATALOGHI A RICHIESTA INVIANDO L. 150
IN FRANCOBOLLI

ASSISTENZA TECNICA

SPEDIZIONI OVUNQUE



alla gioia dei bimbi

GENOVA Via Galata, 92 rosso
Telefono 587.616

**ARTICOLI STEIFF
DINKY TOYS**

GORGI TOYS MECCANO

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

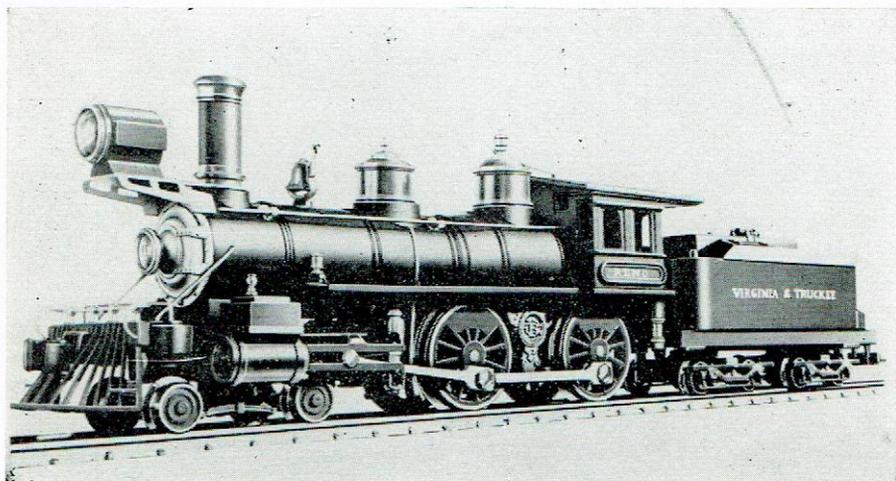




POCHER s.p.a.

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 4-2 V. corrente continua. Faro anteriore illuminato. Lunghezza del modello cm. 20. Questa riproduzione si aggiunge al precedente modello della locomotiva « Genoa », 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 STACCAE - 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

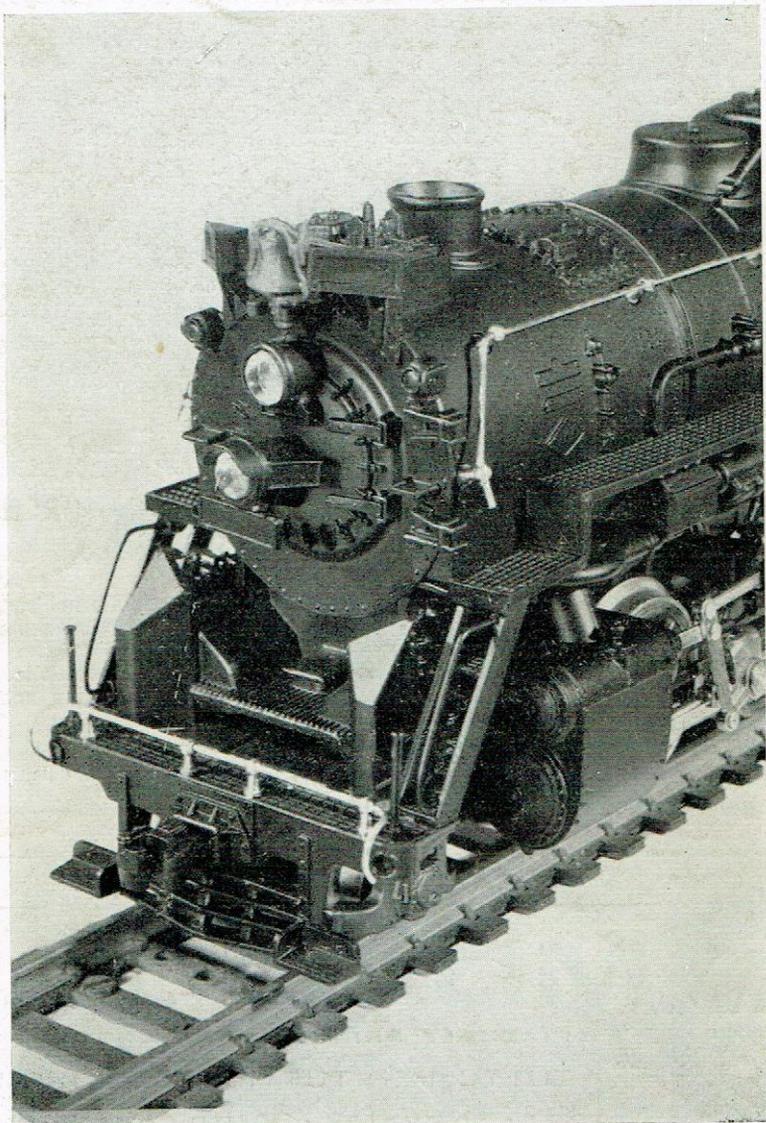
UN NOME
FAMOSO
NEL MONDO
DEL
MODELLISMO
FERROVIARIO

Rivarossi

COMO - VIA PIO XI 157 - 159

ACCURATEZZA - PRECISIONE - REALISMO

Una produzione che distingue



1244 - Modello Rivarossi della locomotiva tipo "Berkshire,,

Treni elettrici in miniatura

Scartamento H0 (16,5 mm.)

Corrente continua - 2 rotaie