

STORIA

**ATTUALITÀ** 

**MODELLISMO** 

Rivista mensile - Anno II - n. 14 - novembre 1981 - Ediz. ETR, Salò (BS) - Spediz. in abb. post. gr. 3º/70 - lire 3.800



idee e suggerimenti

## come invecchiare i modelli

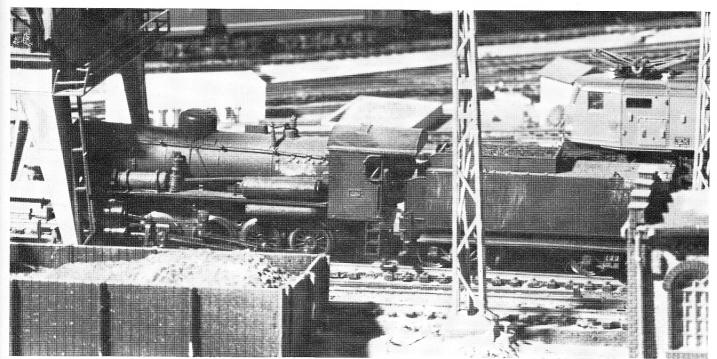
Nonostante la perfezione e la ricchezza di particolari che presentano i modelli commerciali di oggi, spesso ci si accorge che in essi manca qualcosa: basta infatti recarsi presso qualsiasi impianto ferroviario ed osservare il materiale rotabile ed i fabbricati per capire che ai nostri modelli manca quel tocco di realismo rappresentato dallo "stato d'uso", ossia dalle conseguenze dell'esposizione agli agenti atmosferici. Anche una locomotiva a vapore appena uscita dall'officina e riverniciata, non appena ha effettuato la sua prima corsa al ritorno si presenta già sporca di fuliggine, polvere e colature varie. Appare dunque chiaro che l'aspetto dei nostri modelli nuovi, lucidi e puliti, è quasi sempre fuori luogo, in particolare se circolano su di un plastico. Conviene quindi pensare a dar loro una "sporcatina", che li renda più realistici. Non ci sono soverchie difficoltà di realizzazione: basta un po' di fantasia e una buona osservazione dei soggetti al vero, non disgiunta da un'opportuna tecnica di lavorazione e scelta dei prodotti da usare. Ecco quindi le operazioni da effettuare ed i materiali da usare per l'invecchiamento dei modelli.

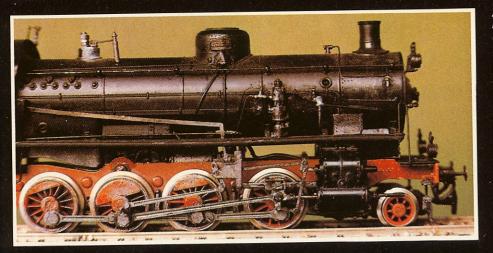
Prima di tutto bisogna stabilire il grado di "invecchiamento" che si vuole apportare al modello in questione; infatti la differenza tra una macchina accantonata, una in normale servizio o una appena revisionata è notevole, perciò conviene studiare attentamente una locomotiva vera del tipo e nello stato che si vuole riprodurre, mediante fotografie e se possibile l'osservazione diretta dal vero, prendendo appunti su tutti i segni di sporcizia o rappezzi che si vedono. In generale le locomotive a vapore sono ricoperte sulla parte superiore della caldaia, parte anteriore e superiore cabina, da particelle di cenere e fuliggine provenienti dal fumaiolo, di colore grigio scuro o nerastro opaco (mentre la coloritura a nuovo è in nero brillante). Le perdite di vapore ed acqua da valvole, iniettori, raccordi, pompe, guarnizioni anteriori e posteriori dei cilindri e dei cassetti di distribuzione, boccaporta per rifornimento acqua, ecc. lasciano invece tracce di incrostazioni calcaree più o meno marcate di colore biancastro o gialliccio, e talvolta rossastro per la ruggine. Il telaio, ruote e bielle di solito sono ricoperti da una patina di colore grigio

scuro dovuta all'impasto di cenere, polvere e lubrificanti. Per inciso le bielle pulite sono nel colore naturale grigio argenteo dell'acciaio non verniciato, quindi non nichelate come nella maggioranza dei modelli commerciali.

Per quanto riguarda le locomotive Diesel, la cassa, soprattutto nella parte frontale, di solito è ricoperta di polvere raccolta durante la marcia, di colore brunastro o grigiastro; il tetto anche, però in tonalità più scura, spesso addirittura nerastra, ed in strato più consistente, sia perchè la disposizione orizzontale favorisce l'accumulo delle

Una 741 elaborata dal lettore Cancarini Ghisetti su base Rivarossi, poi "invecchiata" e "accantonata" nel deposito del plastico; anche l'E.428 sullo sfondo è stata "trattata"





A sinistra: Locomotiva 740 perfezionata, con bielle raffinate (M<sub>+</sub>F) e invecchiamento medio

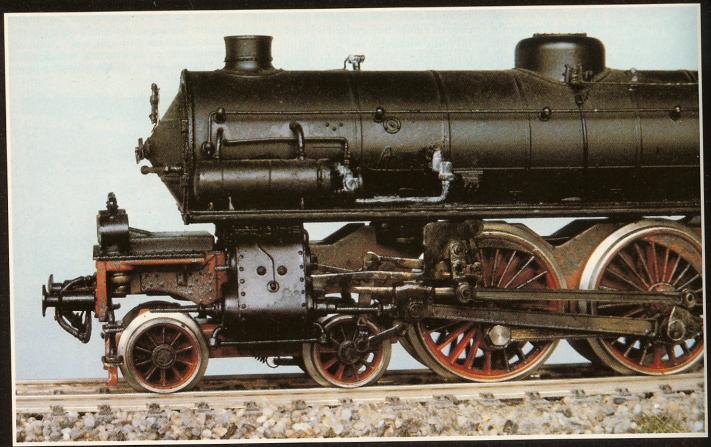


Anche questa locomotiva Diesel di origine 'inglese è stata ricolorata (impresa lavori italiana) e "sporcata" come si deve

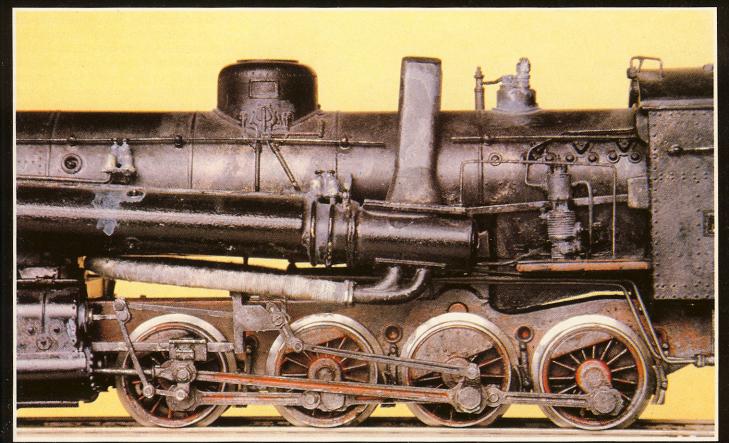
A destra: Effetto realistico di un'851 perfezionata dall'autore in vari particolari e invecchiata moderatamente

A destra in basso: Particolare di una 743 fortemente invecchiata, con eccellente realismo

Con l'invecchiamento questa 691 Rivarossi ha cambiato faccia: guardate le bielle! Diversi particolari sono stati perfezionati (tubi riportati)







particelle di sporco, sia per la presenza dei residui carboniosi della combustione provenienti dai tubi di scarico dei motori, di colore nero opaco. In particolare presso i tubi di scarico è, si può dire sempre, presente un vistoso alone nero. I carrelli e le parti basse della cassa si ricoprono facilmente di polvere mista a lubrificanti di colore variabile dal grigio al bruno scuro. Talvolta la cassa si presenta non sporca in modo uniforme ma con evidenti segni di colature dovute all'azione dell'acqua piovana mista alla polvere. Anche sotto il tappo del gasolio si vedono frequentemente i segni del carburante colato, impastato con la polvere.

Per le locomotive elettriche valgono le stesse osservazioni fatte per quelle Diesel, escluse ovviamente quelle riguardanti i tubi di scarico e il tappo del gasolio; in compenso il tetto e i pantografi si presentano spesso ricoperti non solo da polvere ma anche da particelle metalliche provenienti dallo strisciante e dal filo di contatto, con chiazze nerastre dovute all'olio usato per lubrificare lo strisciante del pantografo. In alcuni tipi (E. 636, E.646, E.656, ...) talvolta vi sono segni di colature biancastre sotto gli sportelli del-

Torre idraulica abbondantemente "invecchiata" a confronto con un esemplare più "giovane"

le batterie, dovuti all'essiccazione e alla corrosione conseguenti a perdite della soluzione elettrolitica degli accumulatori.

Una volta completata questa fase di studio, si passa all'esecuzione. Occorrono pennelli fini da ritocco (grandezza 1, 2 e 3) e una serie di colori adatti per uso modellistico, per esempio nella gamma Mo-Lak suggeriamo: 1 M bianco mat; 2 M nero mat; 7 M giallo; 26 bronzo fuoco; metallizzato 25 «gun metal»; e 11 M terra scura. S'intende che anche altri colori Mo-Lak o Humbrol (o di altre marche) sono utilizzabili, secondo l'effetto che si desidera ottenere, e naturalmente è indispensabile una confezione di diluente. Con questi materiali in mano si può procedere a una "sporcatura" generale del modello, nel modo detto appresso, che non richiede lo smontaggio del modello stesso ed è adatto quindi anche ai meno esperti.

Si mescolano in parti uguali in uno scodellino i colori 2 M e 25, con un'abbondante aggiunta di diluente, e poi col pennello numero 3 si picchiettano le superfici interessate (porta della camera a fumo, caldaia, cabina e tender, per le locomotive a vapore, ovvero l'intera cassa per quelle elettriche e Diesel), fino a ottenere il grado di "sporcizia" che si desidera. È importante che la tinta sia picchiettata, e non stesa in modo regolare, altrimenti si ottiene una verniciatura, non una sporcatura.

In ogni modo conviene usare una tinta molto diluita, quindi poco densa: meglio una patina leggera che un "trucco" pesante. Si procede allo stesso modo anche per i telai, le ruote, le bielle, i carrelli, eccetera, aumentando eventualmente la densità delle tinte (i colori del miscuglio possono variare secondo i gusti del modellista), poichè in genere al vero queste parti sono molto più imbrattate che il resto della macchina. Per raggiungere le pareti interne fra il telaio e le ruote (o fra i carrelli e le ruote) conviene usare il pennello n. 1, senza smontare le ruote e le bielle, facendo solo attenzione a non imbrattare i punti di contatto elettrico.

Per le incrostazioni calcaree presenti sulle locomotive a vapore si procede in questo modo: usando il pennello piccolo si "sporcano" le zone che interessano con una miscela dei colori 1 M (bianco) e 7 M (giallo), in proporzione variabile secondo il tipo di incrostazione che si vuole riprodurre; di solito basta una piccolissima quantità di giallo e al limite solo bianco senza giallo, e poi, senza pulire il pennello, lo si intinge nella miscela grigio-nera usata prima ma molto più diluita, si ripassa sul modello e si lascia colare l'eccesso di diluente: si simuleranno così le tipiche ed appariscenti colature.

Per simulare la ruggine si aggiunge alla solita mistura grigio-nera il colore 26 (bronzo), in piccola quantità poichè molto coprente, si mescola bene il tutto, si picchiettano nuovamente le partiche si vogliono ricoperte di ruggine e si corregge eventualmente la tonalità con aggiunta di nero. Si usa lo stesso procedimento per il tetto delle locomotive elettriche, usando però il bronzo solo in minima parte e facendo ricorso anche all'11 M (terra scura), che potrà andar bene altresì per qualche "baffo" di fanghiglia sui carrelli.

Si lascia asciugare bene per almeno una notte, meglio per 24 ore, ed eventualmente si procede poi a un ulteriore ritocco di rifinitura: ad esempio si possono fare in questa seconda fase le piccole colature nerastre su boccole e respingenti per simulare tracce di olio e grasso. Infine si passa un velo sottile di olio lubrificante da automobile sulle bielle, in modo che assumano il loro tipico aspetto nel modo più realistico.

Ultimo consiglio, valido del resto per qualunque operazione di coloritura: se non si vogliono buttar via i pennelli, si proceda subito dopo l'uso a una loro accuratissima pulizia col diluente, fino a togliere la più piccola traccia di vernice, e infine, prima di riporli, li si asciughi delicatamente con un panno morbido.

