

SPORCARE È BELLO!

(SI RINGRAZIA IL FOTOGRAFO, PER PASSIONE, MARCO PALAZZO)

(SI RINGRAZIA DOMENICO CUSIMANO PER IL PREZIOSO AIUTO)

(SI RINGRAZIA MARCO BRIZIARELLI PER L'AIUTO LOGISTICO)

A costo di ripetermi: nessuno è obbligato a seguire queste mie *farneticazioni* ed i collezionisti sono invitati a leggere solo dopo aver gustato una tisana calmante... tuttavia dalle foto che presenterò delle ferrovie reali, di cui non posso che ringraziare il giramondo reporter Marco Palazzo, ognuno potrà trarre le conclusioni più diverse, ma non negherà che un po' di raziocinio nelle mie *demenziali elucubrazioni* c'è.

Cominciamo a parlare dei **TENDER**. Nella **foto n.1** il modello, peraltro bellissimo della Märklin della 01 147. Anche se la foto è presa da una certa distanza non ci sono dubbi: il tender, pur di metallo in questo pregiato modello, sembra... finto. Lo stesso avviene con le **CALDAIE**.



Foto n. 1: Br 01 147 a Vibaden, nuova di zecca

Nella **foto n. 2**, scattata a *Vibaden due* nel lontano 2003, si vede uno scorcio del mio Bahnbetriebswerk in cui alla cura del particolare fa da contrasto stridente la pulizia innaturale dei tender e caldaie delle vaporiere presenti.



Marco Palazzo: foto n. 2, a *Vibaden due*, vaporeiere linde.

Nel ormai lontano 2003, proprio grazie alle foto di Marco Palazzo, cominciai a sperimentare la tecnica del *grafitare* appresa dal Maestro Aldo Festola a Roma quando egli era attivo Presidente del Sabotino Club. Il club, assottigliatesi le sue fila anche per tristi casi della vita, è ora attivo solo grazie ad altri amici, che spero leggeranno queste note.

Un altro esempio nella **foto n. 3**, in basso, sempre con una Br 52, la 3407 modello mfx del 2007, che ha subito un leggero invecchiamento a base di *grafite*. La macchina, digitale d'ultima generazione, si muove in retromarcia (lo si vede dal leggero fumo che esce dal comignolo) sul secondo binario della stazione del mio plastico attuale, *Vibaden tre*, in teoria si potrebbe agganciare all'altra loco (una Br 64) per una doppia trazione che nel mio impianto è possibile solo con alcune loco a cui non ho reso realistico una delle *testate*. La caldaia appare metallica e lucente, pur non essendo la locomotiva particolarmente sporca. Dovete infatti pensare che nei primi anni del secondo Dopoguerra il parco macchine era costituito per la quasi totalità (si parla di oltre il 90%) da loco a vapore, che erano perciò sempre amorevolmente curate e lustrate dal personale.



Foto n. 3: 52 3407 sul secondo binario di Vibaden, con evidenti tracce di grafite.

Diversa la situazione dopo il 1968 quando le vaporiere sopravvissute, dotate della nuova numerazione informatica, erano tutte in procinto di alienazione dal servizio e in predicato per... la fiamma ossidrica!

A tale proposito ecco un paio di [foto, la n. 4](#) (colta a Merklingen), della Br 50 2448 (modello del 2000, art. 33840) e la [n. 5](#), quest'ultima presa sul mio plastico di *Vibaden tre*, di una Br 051 761-5 (modello del 2001, art 37841).



Foto n. 4: 50 2448 a Merklingen, con esagerate tracce di calcare.

§ 1 LE MACCHIE DI CALCARE

Semplici da ottenere:

- 1) si aggiungono ad **1 cc di colore acrilico bianco 10 cc d'acqua** e si mescola sino ad ottenere un liquido appena opaco.**
- 2) Con una siringa o un pennellino si fa colare quel liquido su pompe, compressori, fischi, valvole e persino sulla dinamo. Non esiste una regola, né una foto eguale all'altra su dove, come o quando si possa esser sporcata una vaporiera. Calcolate infine che spesso, nelle immagini d'epoca, le macchine venivano ben lustrate prima d'esser fotografate, perché l'evento assumeva il carattere di eccezionalità... non c'erano certo le macchine *digitali* di oggi, ma pesanti treppiedi, mezzi costosissimi e pellicole non certo alla portata di un vasto pubblico. Tornando al tema: solo ad asciugamento si potrà capire se si è esagerato (eventualmente un altro po' di grafite potrebbe coprire una macchia) o se il lavoro vi soddisfa.**

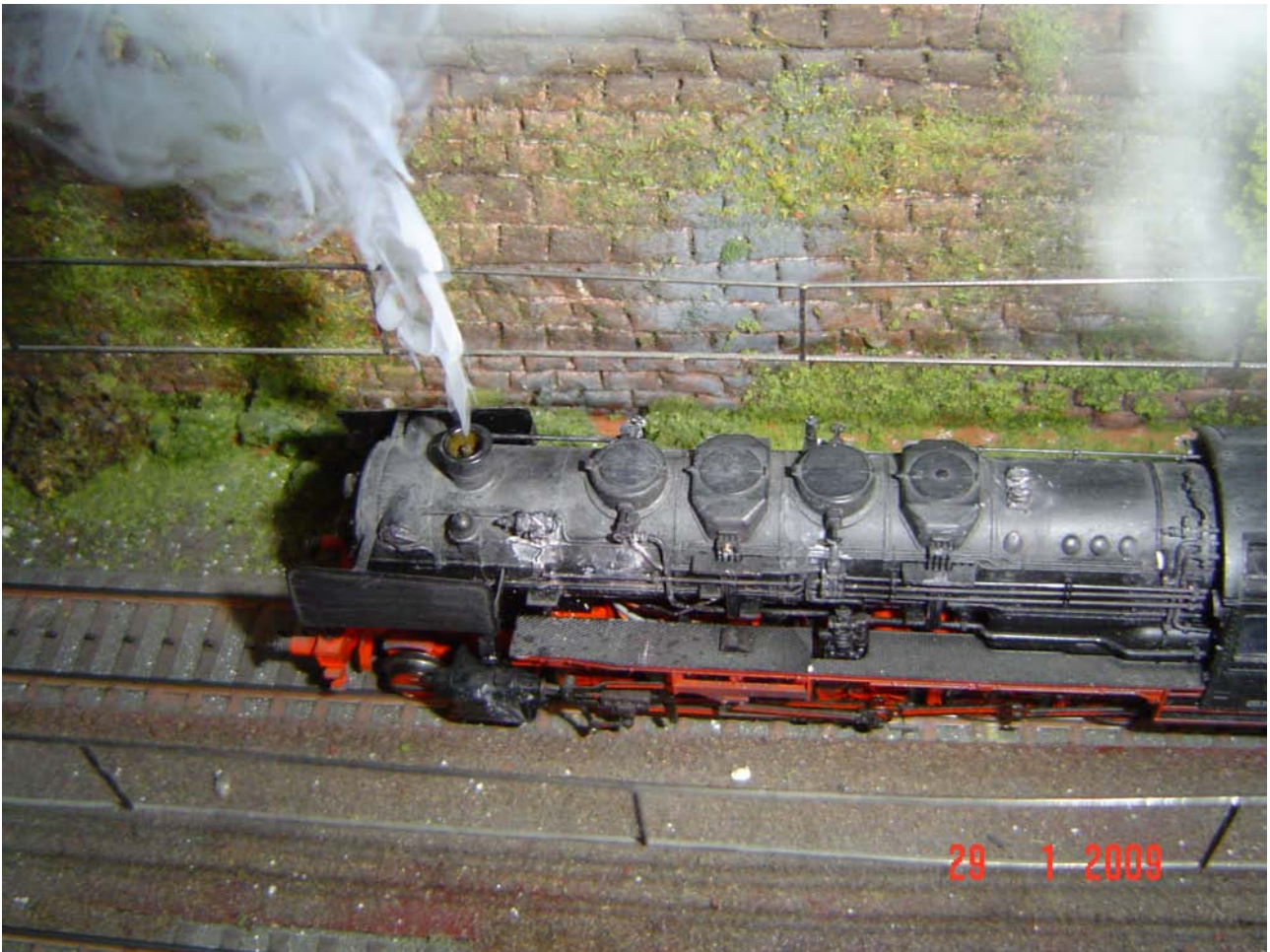


Foto n. 5: 051 761-5 a Vibaden, con evidenti tracce di calcare.

§ 2 LE LOCOMOTIVE LUCENTI O NO

Era praticamente impossibile vedere in azione una locomotiva nuova di zecca, nel mondo reale... solo nel modellismo è possibile fotografare una macchina, come la 01 147, **foto n. 6, in condizioni di pulizia del tutto utopiche e per di più non nella loro lucentezza a specchio, come nella **foto n. 7**, raccolta, come altre d'epoca, da Domenico Cusimano. Infine la bella **foto n. 8**, ripresa da Marco Palazzo nella stazione di Göppingen, città natale della Märklin, in occasione del raduno del settembre 2007, che ci mostra l'imponente 01 533 lucidata a specchio.**



Foto n. 6: modello della 01 147, nuovissima, ma con finitura semilucida.



Foto n. 7: 18 534 lucentissima, probabilmente è una foto di presentazione



Foto n. 8: a Göppingen, lustrata per l'occasione, la bellissima 01 533

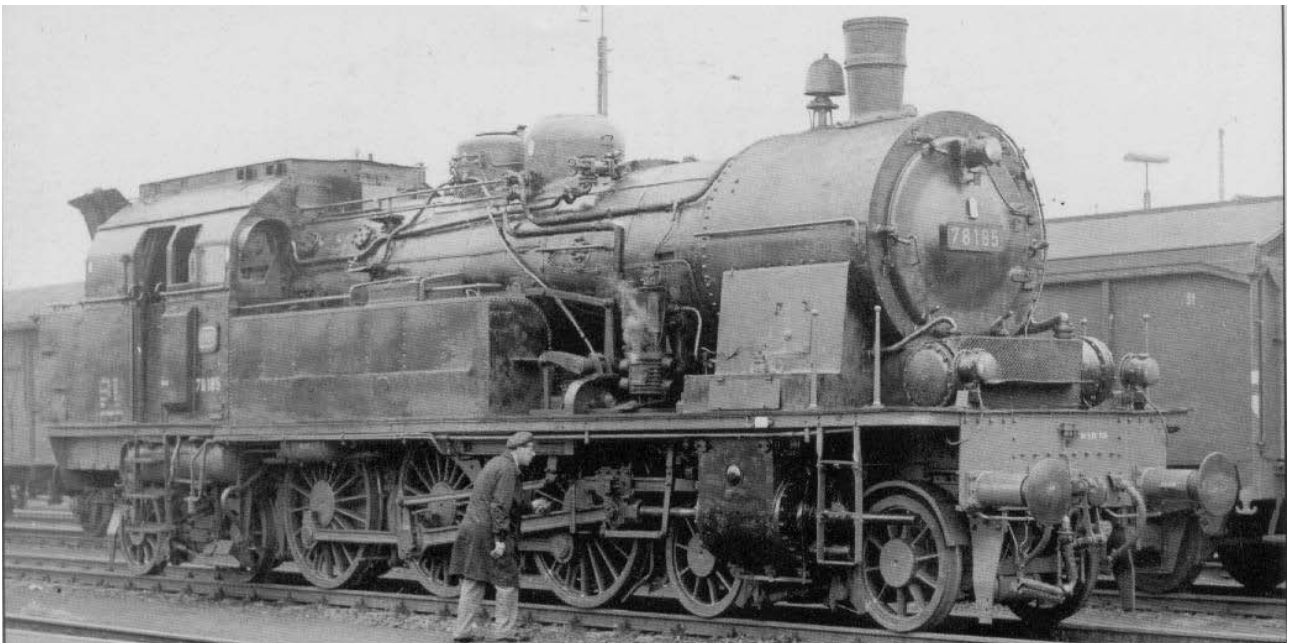


Foto n. 9: 78 185, dopo il 1955, probabilmente ancora fresca di revisione

Nella realtà, dopo qualche settimana d'esercizio, le vaporiere assumevano una colorazione opaca, causata dagli agenti atmosferici, dalla fuliggine, dal carbone, dall'acqua dei tender che era mescolata con additivi anti calcare, aggiunti comunque direttamente nel tender e

quindi raramente se ne trovano tracce sulle loro fiancate. Anche se lustrate dal personale, poco si poteva fare e, come nelle **foto n. 9 e n. 10** (anche se in B & N), si riducevano a sporche copie dal lucente passato.

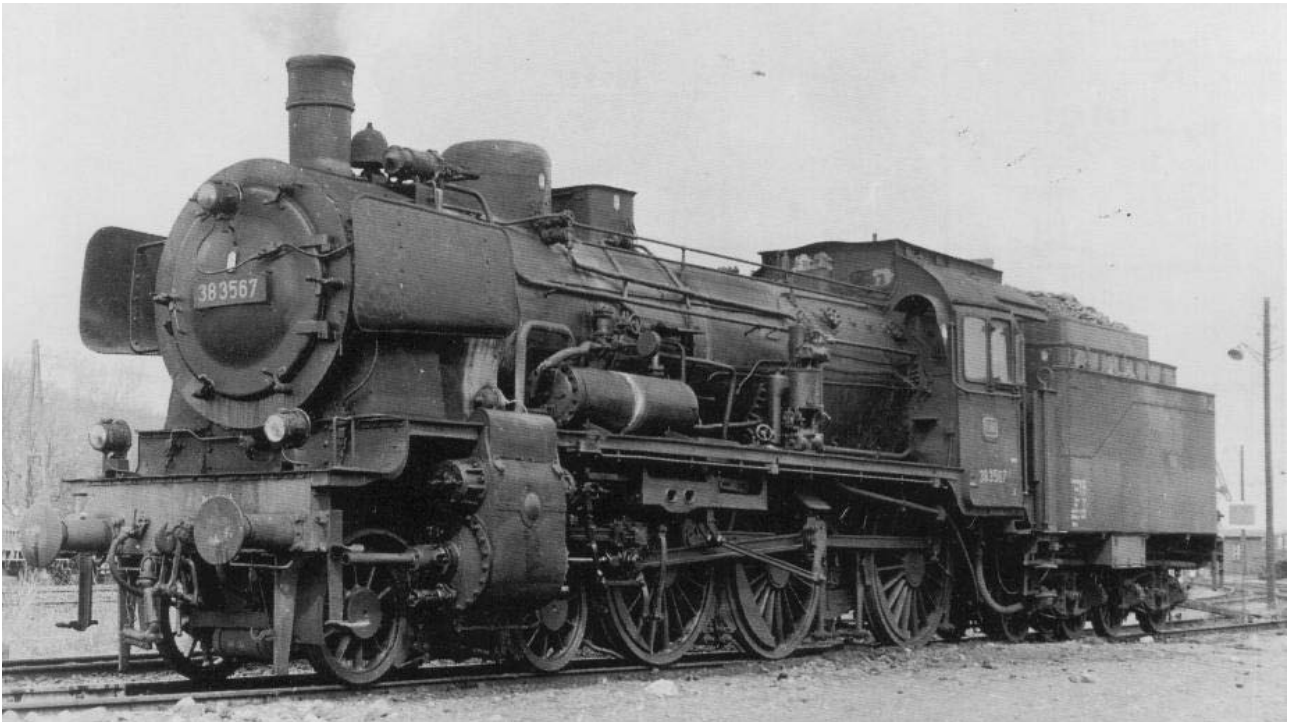


Foto n. 10: 38 3567, con evidenti tracce di calcare e fuliggine

§ 3 IN NOSTRO AIUTO LA PREZIOSA GRAFITE

Dalle foto reali, anche di loco fresche di revisione si comprende bene che le vaporiere hanno sempre una traccia superficiale di sporcizia causata dal carbone che s'innalza prepotentemente dai comignoli per ricadere inevitabilmente sulla vaporiera in azione.

La foto scattata, come le altre, da Marco Palazzo nel settembre 2007, in occasione del *Modellbahn Treff*, un raduno indetto a Göppingen dalla Märklin (**foto n. 11**), è emblematica: per quanto ben curata il tender di quella imprecisabile 01, con combustione a nafta, sembra semplicemente... *grafitato*, da una mano gigantesca!

Questo termine, *grafitare*, usato di norma con il significato di *lubrificare con grafite*, per noi ferromodellisti dovrebbe assumere il termine di: *sporcare con*, appunto grafite.



Marco Palazzo: Foto n. 11, 15 settembre 2007, Göppingen.

PREPARARE LA GRAFITE

Semplice e a costo zero, che in questi tempi di crisi non guasta, la preparazione, è stata già ampiamente spiegata nel mio libro “Serena discussione...” ecco parte del testo ripreso dal § 9 “Invecchiare i rotabili e i binari, elaborazioni”:

COME SI OTTIENE LA GRAFITE

Con una lima a ferro, delle vecchie matite (meglio se dure: H 2/3 e a salire) 5 minuti di tempo, raccolgo una polvere finissima di grafite che mescolo al liquido per il fumo di Vibaden (Nota aggiunta: in alternativa il liquido fumogeno in vostro possesso). Poi, con un pennello da trucco rubato, nottetempo, a mia moglie, e gusto personale, IMBRATTO, proprio così, più o meno una locomotiva, seguendo quanto si evince dalle foto e dalla storia delle macchine a vapore in Germania, ma che si applica ad ogni Paese ed ad ogni tempo. La mano di grafite non deve essere pesante o troppo

omogenea, (...). Qua e là non manchino quelle colate chiare di calcare, su pompe, fischi e sui cilindri esterni, sulle portelle delle casse d'acqua, macchie di nafta sui tender delle loco ad olio pesante... il tutto senza esagerare: per riprodurle usate colori acrilici tra il bianco ed altre tonalità (gusti personali e foto che dovrete cercare, su Riviste tedesche od in rete, e visionare). Le locomotive in fine carriera, nei primi anni Settanta dello scorso secolo (...) possono invece essere veramente sporche e mal messe, persino esageratamente, (...).



Foto n. 12, la preparazione della grafite da semplici matite.



Foto n. 13, il pennello da trucco per la grafite, già trattata con il “fumo”.

Nella serie di **foto dalla n. 14 alla n. 19**, l'effetto ottenuto con l'imbrattamento da grafite *semplice*, quella delle matite classiche.

Per altre tonalità leggete il § 6 Carrelli e sporcizia.



Foto n. 14 Br 44 "grafitata".



Foto n. 15, la 01 147 "grafitata".



Foto n. 16, Br 86 132 "grafitata".



Foto n. 17, Br 55 5555 "grafitata".



Foto n. 18, una “vera” Br 58 311 ripresa a Göppingen nel 2007.



Foto n. 19, questa 003 “grafitata” appare lucida come la 58 della foto precedente

§ 4 COLATE D’ACQUA SUI TENDER

Sorprendentemente la grafite, mescolata al liquido fumogeno, lasciata colare e sfumata a piacere è molto simile al vero imbrattamento da calcare. Se userete invece la tecnica descritta per le “macchie di calcare”, il risultato sarà quello visto nella **foto n. 4**, sfumatura più o meno, che, personalmente, considero però un’esagerazione.

Confrontate le **foto n. 20 e 21**.



Foto n. 20 e 21, una vera 01 e una 45: stesse macchie con la grafite trattata



§ 5 CENTRI DELLE RUOTE

Per quanto riguarda poi i centri delle ruote, vale quanto detto nel mio libro, ma riassumendo si può fare un confronto fra una ruota di una loco a vapore vera (foto n. 22) ed una Br 45, modello Insider 2002 della Märklin (foto n. 23). Sino a quel modello poi, la Märklin non aveva mai nemmeno verniciato i centri delle ruote come per esempio accadeva per le Br 55 (foto n. 24). Vi sono tuttavia scuole di pensiero che una volta tanto non sono da contrapporre, ma semmai da valutare come corrette entrambe: ancora una volta Marco Palazzo ci viene in aiuto con la foto n. 25, che dimostra che non sarebbe errato nemmeno quanto proposto anni fa dalla *nostra* Märklin.

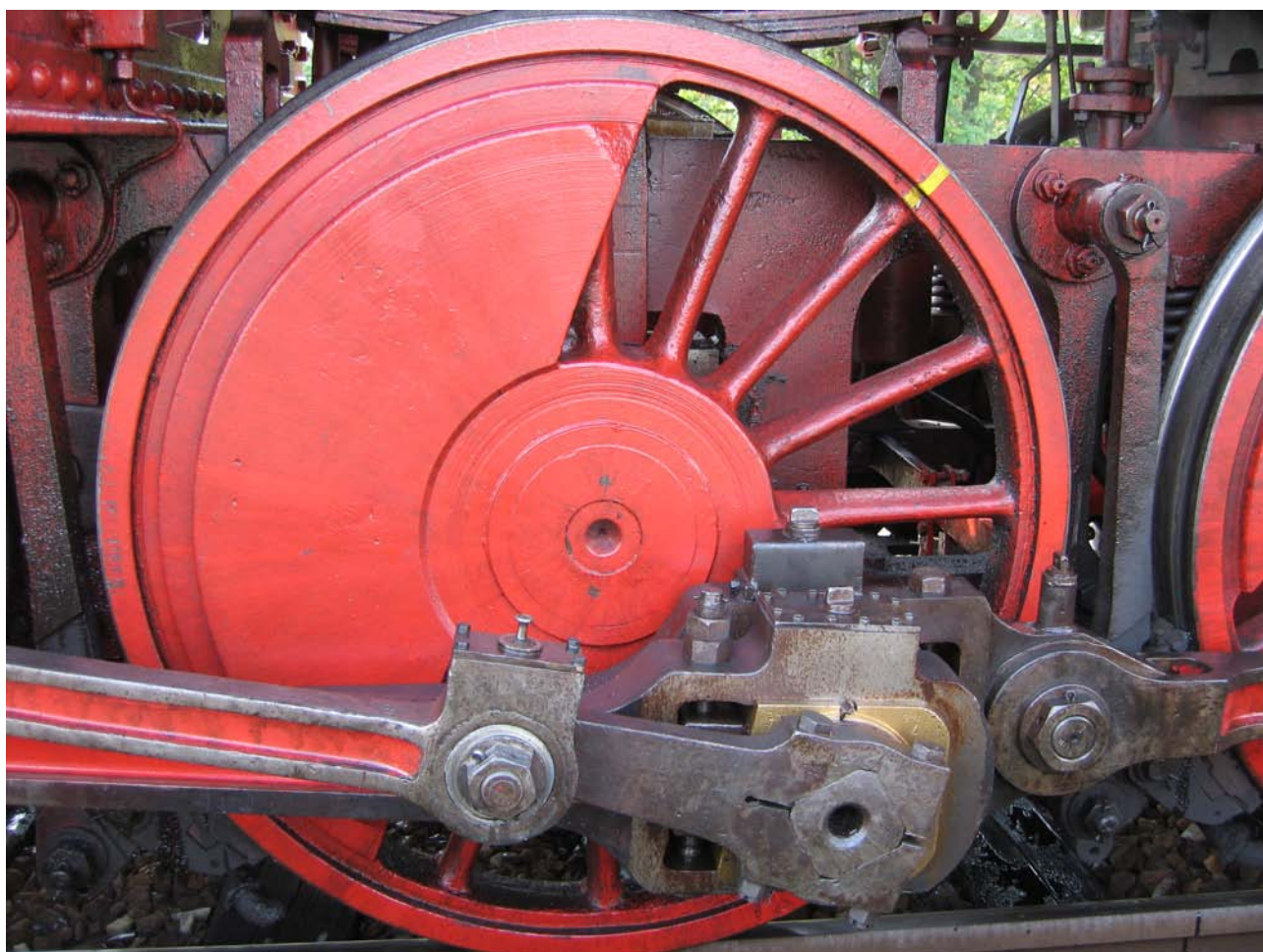


Foto n. 22: questo centro della ruota è totalmente verniciato.



Foto n. 23: centri della ruote già verniciati in fabbrica nella Br 45.

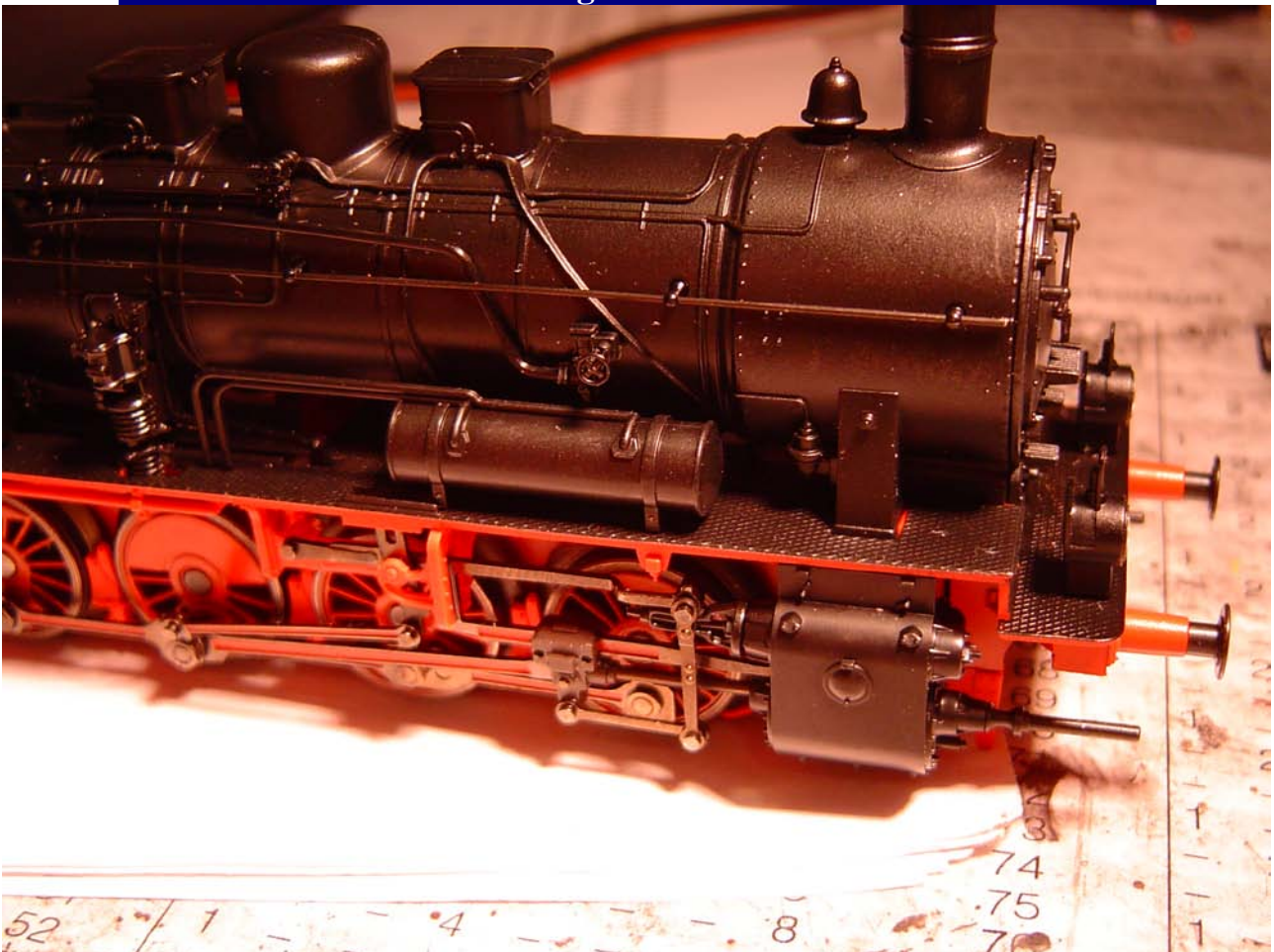


Foto n. 24: centri della ruote non verniciati nella Br 55.

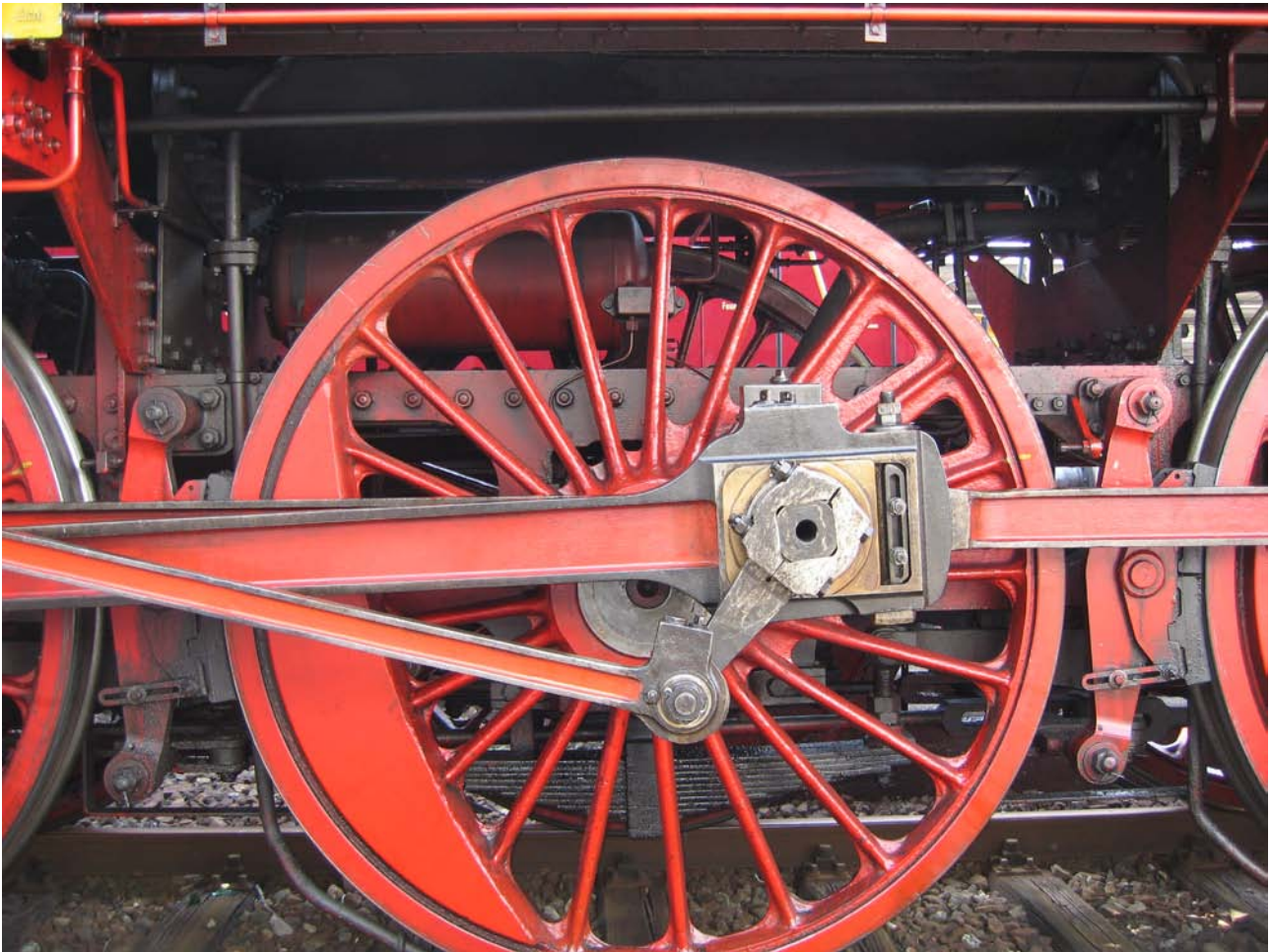


Foto n. 25: centri della ruote non verniciati nella 01 066, ripresa da M. Palazzo nel settembre 2007 a Göppingen in occasione del *Modellbahn Treff*.

§ 6 CARRELLI E SPORCIZIA

Ultimamente ho poi sperimentato altri *sporchi* (sic!) *trucchi*.

Per imitare il colore dei carrelli reali si può, oltre che alla grafite nera, attenzione non parlo di quella ottenibile da pastelli neri, ma quella delle matite normalmente usate, limare la punta di matite rosse.

Questa andrà mescolata con grafite normale, impastata con poche gocce di liquido fumogeno e spennellata sui carrelli (foto n. 26, 27 e 29, 30 e 31). All'inizio non sembrerà una gran modifica, i carrelli appariranno lucidi, anche troppo, ma dopo qualche ora, ad essiccazione avvenuta, ne vedrete delle belle!



Foto n. 26 e 27, la preparazione della grafite da matite rosse.



Se a quel punto penserete d'aver esagerato, date un'occhiata alla foto scattata da Palazzo a Göppingen a quella "Taurus" 1116 in gestione per la MITTELWESERBAHN, presentata al Modellbahn Treff in occasione della presentazione, concomitante, del modello in H0, rinnovato con un decoder mfx e diverse sonorità. Da quel che vedo il prototipo sarà giunto nella cittadina natale della Märklin dopo un viaggio più o meno lungo e quindi probabilmente senza il maquillage speciale riservato alle Star della manifestazione: i carrelli appaiono così *marroni-grigio-sorcio* come ho sempre detto agli amici modellisti (foto n. 28).



Foto n. 28, i carrelli luridi della 1116 MWB a Göppingen.

Nelle foto seguenti le fasi (dopo la preparazione della grafite), nella foto n. 29 il carrello nuovo di una 118.

- a) con un pennello a setole larghe si stende la grafite normale mescolata a quella rossa (foto n. 30).
- b) Dopo qualche minuto, prima dell'essiccazione, si ripassa con un pennello da trucco sfumando eventuali sbavature (foto n. 31).

c) Ad essiccazione avvenuta (anche parecchie ore in inverno) eventualmente si ripassa della grafite (foto n. 32).



Foto n. 29, i carrelli ancora nuovi della 118 Märklin.



Foto n. 30, si stende una mano di grafite nera e rossa con un pennello largo.



Foto n. 31, si sfuma dopo qualche minuto con un pennello da trucco.



Foto n. 32, si può, dopo qualche ora, ripassare eventuali difetti

La differenza tra carrello nuovo di zecca e carrello reso realistico è abissale e la **foto n. 33**, in basso, mette appunto a confronto i carrelli trattati di una 218 colore beige-turchese ed una 218 rossa, a cui tra l'altro dovevano essere ancora applicate le scalette d'accesso in cabina. Per saperne di più leggi il Capitolo 26°, un aggiornamento necessario per le 218. Nel Catalogo Novità 2009 Trix c'è una foto della 218 217 (aspettiamoci il prossimo anno la versione per il Märklin) arcinota loco diesel preservata, almeno queste sono le ultime notizie con il "biscotto" e la colorazione sperimentale Tee come loco museale, eppure i suoi carrelli sono nell'immagine lerci come... i miei!

Nella **foto n. 34** il carrello di una E 50 trattato ed asciutto.

Nella **foto n. 35** il carrello di una 218 trattato ed asciutto.

Nella **foto n. 36** il carrello di una 290 trattato ed asciutto.

Nella **foto n. 37** il carrello di una V188 trattato ed asciutto.

Nella **foto n. 38** il carrello di una 182 DB AG trattato ed asciutto.



Foto n. 33, la netta differenza di colore tra carrelli di due 218.



Foto n. 34: il carrello di una E 50 trattato ed asciutto



Foto n. 35: il carrello di una 218 trattato ed asciutto



28 12 2008

Foto n. 36: il carrello di una 290 trattato ed asciutto



31 12 2008

Foto n. 37: il carrello di una V 188 trattato ed asciutto



Foto n. 38: il carrello di una 182 "Taurus" DB AG trattato ed asciutto

Chiudo il paragrafo con 2 foto d'una V36 privata (data dalle DB in gestione) alla Volkswagen, la macchinetta è del 2001 (art. 28631) uscì in una confezione con due coppie di carri porta auto carichi di "Maggiolini".

Nella prima (foto n. 39) si vede la loco quasi del tutto originale che ha subito un primo trattamento blando sul tetto e nella seconda (foto n. 40) una prima, pesante, invecchiatura ai carrelli, alle griglie e alle zone di calpestio e, l'operazione non è finita, la campana verrà sporcata con grafite scura, i centri delle ruote verranno prima verniciati e poi invecchiati perché locomotori del genere lavoravano ogni giorno pesantemente trasportando migliaia di auto nei centri di smistamento o in stazioni predisposte per essere inviate ai grossisti di tutta Europa. Certo quando il mercato dell'auto era in esplosivo sviluppo...

A noi modellisti interessa invece sapere che spesso queste loco erano trascurate, dato il gravoso lavoro che le attendeva per ore ed ore e questo loro aspetto "da lavoratore" fa la differenza tra un modello giocattolo ed uno tanto realistico da sembrare vero.



Foto n. 39: la V 36 Volkswagen quasi nuova di zecca



Foto n. 40: la V 36 Volkswagen con un primo trattamento d'invecchiatura

§ 7 CARRI MERCI

Sarebbe un capitolo tanto vasto da occupare un centinaio di pagine perché le varianti sono infinite. Ovviamente quasi sempre i carri ci vengono venduti nel lindo stato di uscita dalla fabbrica o, al più, con qualche accenno di sporco... tutti noi appassionati che sentiamo prima o poi il bisogno di recarci in una stazione (fosse pure la *mia* piccola, di transito, a Perugia), sappiamo che la realtà supera spesso la fantasia e che quei carri sono al vero ridotti in modo a dir poco *pietoso*, specialmente se carichi di rottami e bugnati (abbozzati dal di dentro) come nella **foto n. 41**. Nelle altre due, **la n. 42 e la n. 43** presento carri con rattoppi, carrelli luridi e nell'ultimo su uno sportello una di quelle bolle di accompagnamento spesso applicata nei depositi per facilitare lo smistamento (a volte semplici fogli che aderiscono al carro tramite nastro adesivo!). L'idea è stata ripresa da foto di veri depositi. Nella **foto n. 44** un mio cimento nell'invecchiare, da una mia vecchia foto presa a Roma presso lo scalo Tiburtino, un carro FS tipo H refrigerato (assemblato da una confezione TTM kit n. 2 del 2003) che è stato donato al modellista italianista Marco Briziarelli per far *brutta* mostra di sé nel suo scalo merci.



Foto n. 41: carro "bugnato" dai rottami (dal libro "Serena Discussione...")



Foto n. 42 : idee per invecchiare i carri...(dal libro “Serena Discussione...”)



Foto n. 43 : una bolla di carico applicata su un portellone ...



Foto n. 44 : un carro pesantemente invecchiato FS tipo H refrigerato

CONSIDERAZIONI FINALI

Ben lungi d'aver esaurito l'argomento, non ho ad esempio parlato d'invecchiamento delle griglie, o dei piatti dei respingenti, per non tediarvi ulteriormente, presento, mescolate a foto di modelli in H0, ancora delle foto di prototipi reali (dalla n. 45 alla n. 53) che possono esservi di spunto e riflessione e magari chi tra di voi appassionati ha sviluppato altre tecniche può continuare l'argomento che è talmente vasto da occupare centinaia di pagine.

Nelle foto n. 49, n. 50, n. 51 e n. 52 vari esempi di quanto si è detto precedentemente riguardo al colore dei mantelli delle locomotive nel mondo reale: a Göppingen fu presentata una 364 (variante numerata le delle 360 perché dotata di telecomando a distanza) che, vedrete, è lucentissima, nelle foto 51 e 52 un macchinista d'eccezione (perché italiano e modellista), Piero Chionna, si affaccia da una opaca 218... ma andate alle foto e capirete meglio!



Foto n. 45: si può persino lasciare realisticamente pulito il tetto di una E-lok.



Foto n. 46: leggera invecchiatura di griglie e tetto in una 290.



Foto n. 47: griglie (poco incise) in una V 200 fatte risaltare dalla grafite



Foto n. 48: un accenno di sporco sul tetto di una 103.



Foto n. 49: ben più sporca questa vera 120, ripresa a Göppingen.



Foto n. 50: lucentissima, questa 364 a Göppingen.



Foto n. 51: Piero Chionna si affaccia da una 218 a Göppingen.



Foto n. 52: si noti la carrozzeria opaca ed abbozzata della 218 a Göppingen.

Simpaticamente Piero Chionna, mi ha autorizzato a pubblicare in rete queste sue immagini mentre si affaccia dalla 218.

Nell'immagine finale (foto n. 53) i piatti dei respingenti di una E 94, restaurata e di proprietà del *Bayerisches Eisenbahnmuseum*, che si coprono sempre di quello strato di grasso, polvere e sporcizia in ogni ferrovia di questo pianeta. Non è facile da riprodurre, io sto ancora studiando un sistema a base di un supporto cartaceo e grafite mista a colla, ma ne riparleremo a cose fatte.



Foto n. 53, i piatti dei respingenti sempre sporchi *concentricamente*.

Gian Piero Cannata

