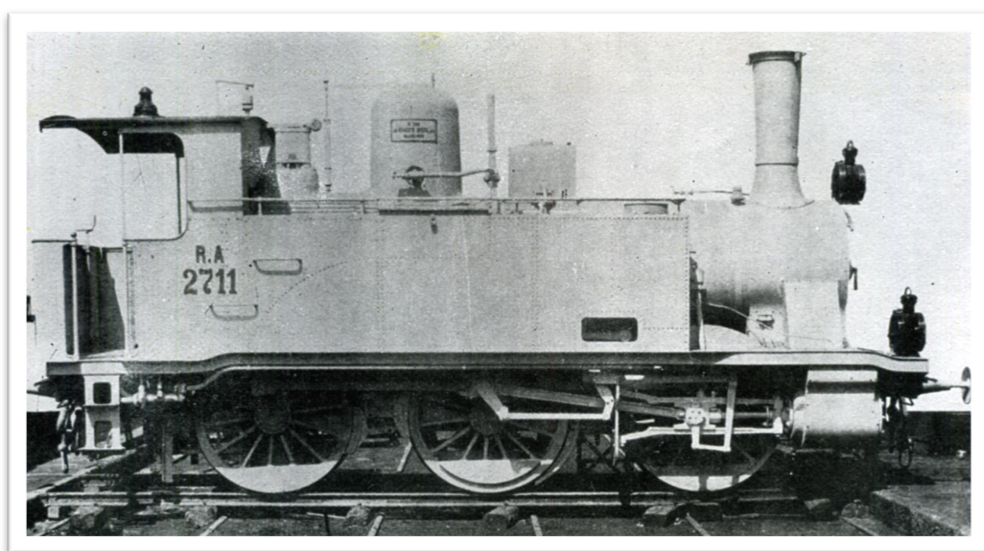


Semplice trasformazione della locomotiva 851 FS Rivarossi in 270 RA a cabina aperta

Testo e foto di Antonio Gamboni

Nello sfogliare una vecchia rivista di modellismo, la mia attenzione si è soffermata sulla foto di una vecchia locomotiva, la 851-1ª serie, una macchina che fu progettata per svolgere il suo servizio sulle linee Sulmona-Isernia e Rocchetta S. Antonio-Potenza, in cui si trovano tratte che raggiungono pendenze anche del 28 per mille.

Inevitabile che pensassi immediatamente alla possibilità di arricchire il mio parco, eseguendo una non difficile trasformazione che consente di ottenere il modello a cabina aperta, la cui adozione ebbe breve vita con il tipo 270 R.A., ma venne ripreso poi, nella serie delle 875.



La locomotiva R.A. 2711 a cabina aperta (foto FS).

Ecco, in breve, le operazioni necessarie.

Per la trasformazione della carrozzeria, è opportuno partire dalla scatola di montaggio Art. 11124 della Rivarossi anziché dal modello già montato, della stessa Casa. In tal modo, si può operare sulle singole parti senza dover scomporre la macchina, evitando quindi gli immancabili danneggiamenti.

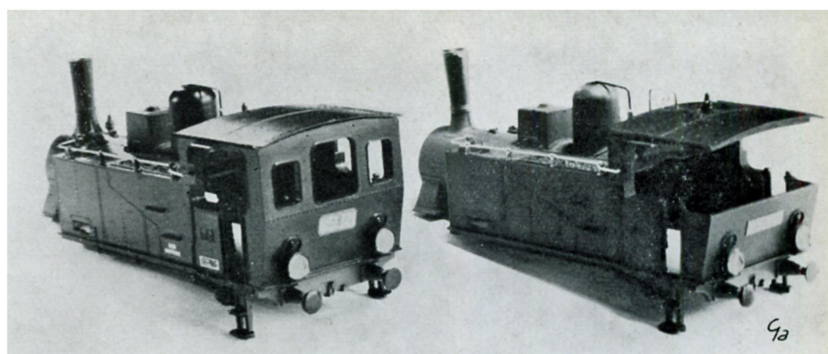


La scatola di montaggio della 851-121 Rivarossi.

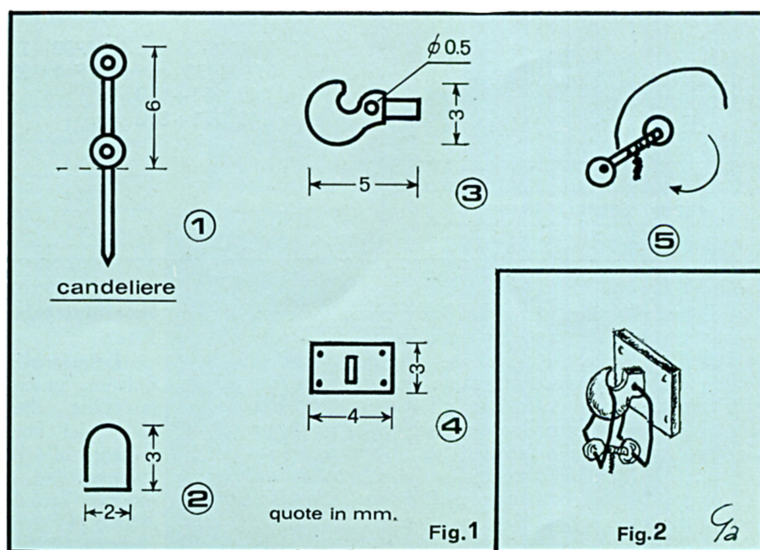
L'operazione principale consiste nell'eliminare dalla cabina la parte posteriore, cosa che si farà tagliando, con un seghetto da traforo, la parete in cui si trovano i tre finestrini. Si abbia cura di eseguire il taglio al di sopra della chiodatura orizzontale, per poter assorbire eventuali imperfezioni nella conseguente operazione di rifinitura e di esatta disposizione del livello, da eseguirsi con una lima a taglio dolce.

Ora, non resta che compiere le operazioni di rifinitura, anche se ciascuno può sbizzarrirsi ad apportare una serie di miglioramenti al modello, a seconda delle proprie esigenze e delle proprie... possibilità: per esempio, si può rifare al tornio il fumaio in ottone, mantenendo le stesse dimensioni, allo scopo di eliminare l'antiestetica e troppo evidente giuntura presente nel pezzo in plastica. Allo stesso modo, possono essere sostituite o aggiunte le varie parti che si notano nella fotografia, quali il terzo fanale anteriore e il gancio della M + F.

Quest'ultimo però, può anche essere autocostruito, con ottimi risultati, nel modo qui descritto, ed illustrato dai disegni 1 e 2.



Il modello prima e dopo le modifiche.



Disegni per la costruzione del gancio.

Si ricorre ad un prestito dal modellismo navale, utilizzando un candeliere a due fori di opportune dimensioni e lo si sega all'altezza della sfera inferiore. Attorno all'asse del manubrio così ottenuto, si provveda ad avvolgere un filo di rame per avvolgimenti o di ottone cotto $\varnothing 0,2$ lasciando un'appendice di circa 2 mm al centro della spira così ottenuta (dis. 1 -(5)).

Nei fori posti alle estremità, si applichino poi i due particolari (2), ottenuti con filo di ottone crudo $\varnothing 0,5$. Si passa poi alla costruzione dell'uncino del gancio e alla piastra di fissaggio di questo, utilizzando una lastrina, di ottone da 0,8 mm e sagomando il tutto secondo le misure in disegno 1 (part. 3 e 4).

A questo punto, è opportuno immergere il tutto in una sostanza brunitrice, per ottenere la patina caratteristica del metallo invecchiato, dopodiché si può passare al montaggio, con un risultato che può essere documentato dal dis. 2.

La sola operazione da compiere è, ora, la verniciatura e suggerisco ai lettori di voler sperimentare un metodo da me adottato, che evita sia il procedimento a spruzzo che l'uso del pennello: dopo aver ben omogeneizzata la vernice contenuta in un barattolino (Humbrol HM 13) mescolando con un chiodo o altro, si cosparga di vernice con un pennellino una superficie liscia e non assorbente (vetro, marmo, laminato plastico, ecc.); quindi si attinga ad essa con uno dei cubetti in spugna sintetica contenuti nella stessa scatola di montaggio e lo si passi a piccoli tocchi sulla carrozzeria, procedendo con cura e delicatezza e senza ripassare sulle parti già dipinte, per evitare di togliere la vernice ancora fresca. Eventualmente, dopo aver fatto essiccare ben bene, si può ripassare una seconda volta. Si ricordi di lasciare in nero il tetto e il carbone.

Tale procedimento dà risultato pari a quelli che si possono ottenere con un'aeropenna, anche se è necessario esercitarsi un poco, magari su di una vecchia carcassa, per essere certi di conseguire la necessaria sicurezza.

E con ciò, il modello è veramente pronto ad entrare a far parte del nostro plastico. Non mi resta che augurare a chi voglia applicarsi a questa trasformazione, un buon lavoro!



Il modello completato.

(articolo pubblicato su "Italmodel Ferrovie" - n 194 - giugno 1976)