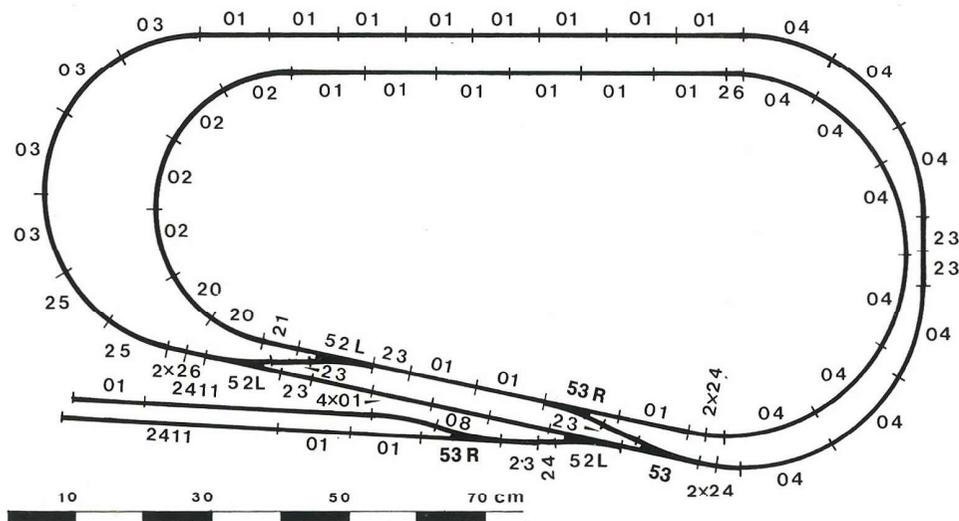


EL PAISAJE EN LA MAQUETA



Dimensiones de la base: 1340 x 650 mm.

Lista de piezas necesarias

	4 x 2403	2 x 2420	3 x 2426
	12 x 2404	7 x 2423	3 x 2452
24 x 2401	1 x 2408	5 x 2424	3 x 2453
4 x 2402	2 x 2411	2 x 2425	1 x 2421

Este ejemplo representa una muestra orientativa de una maqueta ubicada en un espacio plano, de cerca 1,5 metros cuadrados. ¿En qué se distingue esta maqueta de una instalación normal?

A primera vista se trata de un doble circuito ovalado, parecido al de nuestro sistema A + B + C + D, aunque éste tiene un aspecto más dinámico por la figura asimétrica de las vías. Los dos circuitos son, por su separación entre sí y por los diferentes radios de los tramos curvados, bien identificables. Además, construyendo un túnel sobre el tramo curvado exterior en la parte derecha, se anula la impresión del circuito de vías cerrado y ovalado.

El siguiente paso del modelista consiste en

conseguir una buena compenetración entre el paisaje y geometría de las vías. Esto quiere decir que los paisajes han de tener un planteamiento previo tan bueno como el de las vías.

Como paisaje de esta maqueta se elegirá un pequeño valle con un lago, altas praderas y, como fondo, altas montañas rocosas, tal como se ilustra en la página 18. Este paisaje requiere muy pocos materiales accesorios: con una estación, un par de árboles y una docena de figuras se completa una escena ideal. Naturalmente, podría equiparse el paisaje con más detalles como son, por ejemplo, un paso a nivel, algunas señales, postes telegráficos y otros más que encajan perfectamente con el entorno. Desde luego, la adición

de otros edificios será incompatible con la armonía que posee ya dicho paisaje.

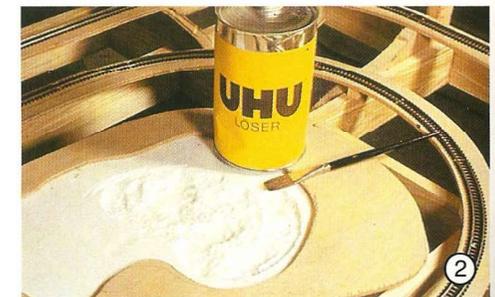
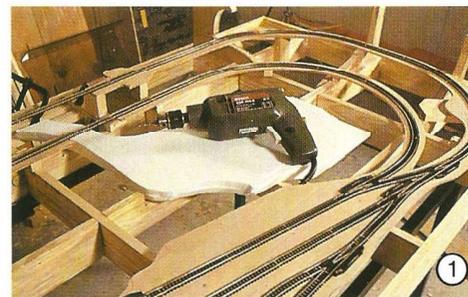
CONSEJOS PARA LA CREACION DE PAISAJES

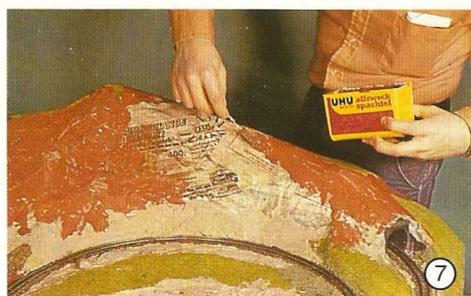
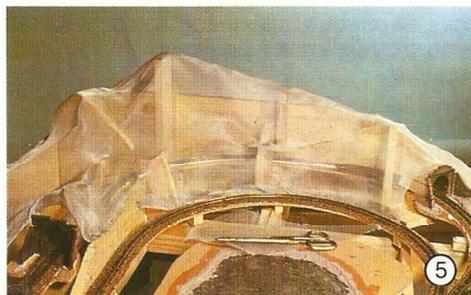
Existen varios métodos para la creación de un paisaje y cada modelista afirma que el suyo es el mejor. Nosotros queremos señalar que todos los sistemas son buenos si se dispone de tiempo suficiente y de un buen surtido de materiales que, de acuerdo con las condiciones y habilidad del modelista, sean fáciles de trabajar.

Durante la creación y construcción de un paisaje, existen varias etapas que hemos fotografiado para mejor comprensión y que, exponemos a continuación.

Siguiendo el principio de toda construcción— desde abajo hacia arriba — se empieza con el

lago: dos planchas de corcho aglomerado de 7 mm. de espesor, cortadas y pegadas debidamente, que se introducen y sujetan en el armazón de la base (fotografía nº 1). Seguidamente se procede a la formación del fondo del lago, mediante unas capas de disolvente sobre el aglomerado de corcho (fotografía nº 2), en cuyo proceso se derrite el corcho adquiriendo formas abruptas. Lograda ya la requerida ondulación del fondo del lago, se cubre con pintura de color verde y azul (fotografía nº 3); una vez seca esta capa de pintura se cubre el lago con una lámina transparente para dar la impresión de la superficie del agua. Esta lámina queda adherida a la base de madera prensada de la maqueta y, como punto final, viene la creación de las orillas del lago mediante la aplicación de masilla (fotografía nº 4).





Para la estructura de la montaña se forman unos trenzados de alambre de aluminio doblado para lograr formas abruptas, que se sujetan con pinzas en el armazón de la base (fotografía nº 5). Para formar la estructura montañosa superficial pueden seguirse dos métodos. Primero, la aplicación directa de yeso, o masilla de color natural, sobre el trenzado metálico. Segundo, empapelar el tejido de metal aplicándole masilla después, cuyo método es el que nosotros recomendamos.

El yeso o la masilla tienen la ventaja de que siempre existe la posibilidad de poder corregir la estructura mediante nuevas aplicaciones de material, y el trabajo no tiene así límite, hasta conseguir el efecto deseado. No obstante, el empleo de estos materiales trae como consecuencia la formación de un gran peso y la necesidad de tener que esperar largo tiempo a que se seque el material aplicado.

Consideramos más recomendable el segundo de estos métodos por el tiempo que se gana; además, el papel sobrepuesto en el tejido metálico, después de secarse, se tensa como un tambor, imposibilitando la formación de profundas grietas en la montaña. Existe, sin embargo, el peligro de que, por trabajar defectuosamente, o sea, que no se moje suficientemente el papel o que se utilicen trozos de papel excesivamente grandes, la cubierta de papel se raje. Por consiguiente, debe cortarse el papel en trozos no mayores que un platillo de tazas de café y, después de encolarlos, aplicarlos sobre la estructura metálica (fotografía nº 6). Después de pasado un tiempo, en que se haya secado el papel, es importante que se pinte ya la montaña así formada, con una capa de imprimación. Después se aplica la masilla, no sin antes se haya secado bien la citada capa de imprimación. Para conseguir una mejor sujeción de esta masilla, especialmente cuando debe aplicarse bastante cantidad de ésta, se aconseja añadir un poco de arena a la pintura de imprimación.

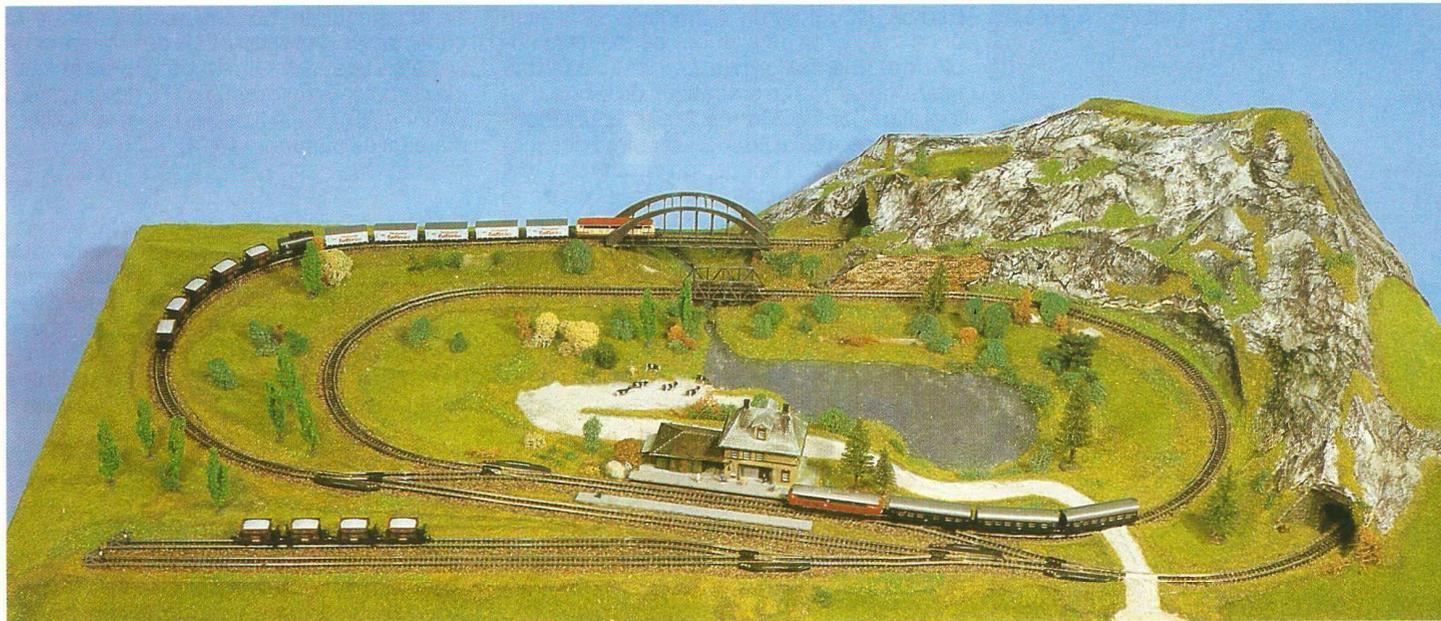
Se conseguirán buenos resultados en la constitución de la superficie de la montaña si se utiliza una espátula de pintor para la mezcla de colores (fotografía nº 7), que se podrá adquirir en cualquier tienda especializada en material de pintura.

Como consecuencia de lo que se ha comentado anteriormente, hemos de advertir que todas las piezas de madera que reciban masilla, o yeso sobrepuesto, tienen de pintarse anteriormente con barniz natural, ya que el agua, al pintar, puede dar lugar a deformación de la madera, lo cual sería lamentable particularmente en las pistas para las vías.

Una vez seca la capa de masilla, queda por pintar adecuadamente la montaña. También aquí hay varios caminos para llegar a la meta, pintese primero la montaña con un tono bastante oscuro y después retoquese con un pincel mojado en pintura clara los puntos sobresaliente de la montaña (fotografía nº 9). De esta manera se conseguirá una imitación bastante realista. Quién tenga buena disposición puede seguir pintando las líneas geológicas de la montaña con un tono marrón oscuro, para conseguir un efecto de mayor realismo (véase la fotografía de la maqueta completa en la página nº 18).

Después de todo lo expuesto quedan por extender los prados. Para esta tarea se gana bastante tiempo utilizando el modelo de hierba plastificada que se vende, en las tiendas especializada, por metros. Cortando los trozos con bastante exactitud, según las zonas donde van destinados, se adhieren en los tramos de madera del armazón en la base de la maqueta (fotografía nº 10). Los espacios en los costados de las vías se pintan otra vez con pintura mezclada con cola para lograr la admisión de la hierba suelta esparcida después, al final, por encima de las zonas pintadas.

CONSTRUCCIONES EN FORMA DE ANGULO



Quién se tome el modelismo en serio siempre encontrará motivos de diversión. No tan sólo fascina cada vez más la instalación de las vías y la circulación de los trenes, sino que la creación de una verdadera maqueta por un aficionado al modelismo – bien distinta de las maquetas tomadas únicamente como juego – es la faceta que más agrada y en la cual hay siempre motivos de ocupación. Los modelistas apasionados a este hobby no se contentan solamente con admirar su maqueta, sino que suelen ser personas que están muy unidas a la naturaleza y que viajan bastante para estudiar las técnicas reales de vías y paisajes, imágenes que luego traspasan a su maqueta. De esta forma, los trabajos de modelismo siguen siempre una buena orientación, ya que continuamente se encuentra la posibilidad de cambiar unos detalles aquí o allá, de rectificar ideas, de experimentar con instalaciones eléctricas, etc.

Ahora bien, el modelista también debe saber advertir donde está su límite para no sobrecargar la maqueta con demasiados detalles

que no conjuguen con la circulación de los trenes, o que no coincidan con el paisaje existente.

Posiblemente, el espacio que proporciona la base de nuestra maqueta permite instalar todavía bastantes tramos nuevos de vía, pero si se desea conservar el idílico paisaje, aconsejamos, como máximo, añadir uno o dos tramos de vía para aparcar vagones a los lados de la actual instalación de vías. Y más adelante, ya se podrá ampliar la maqueta.

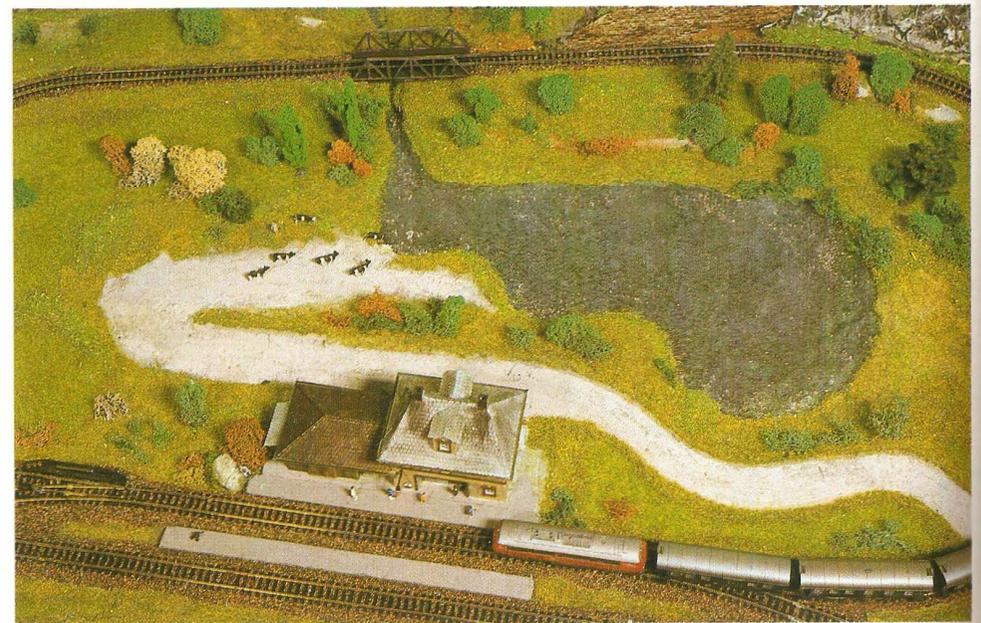
¿CONSTRUCCION NUEVA O ANEXO?

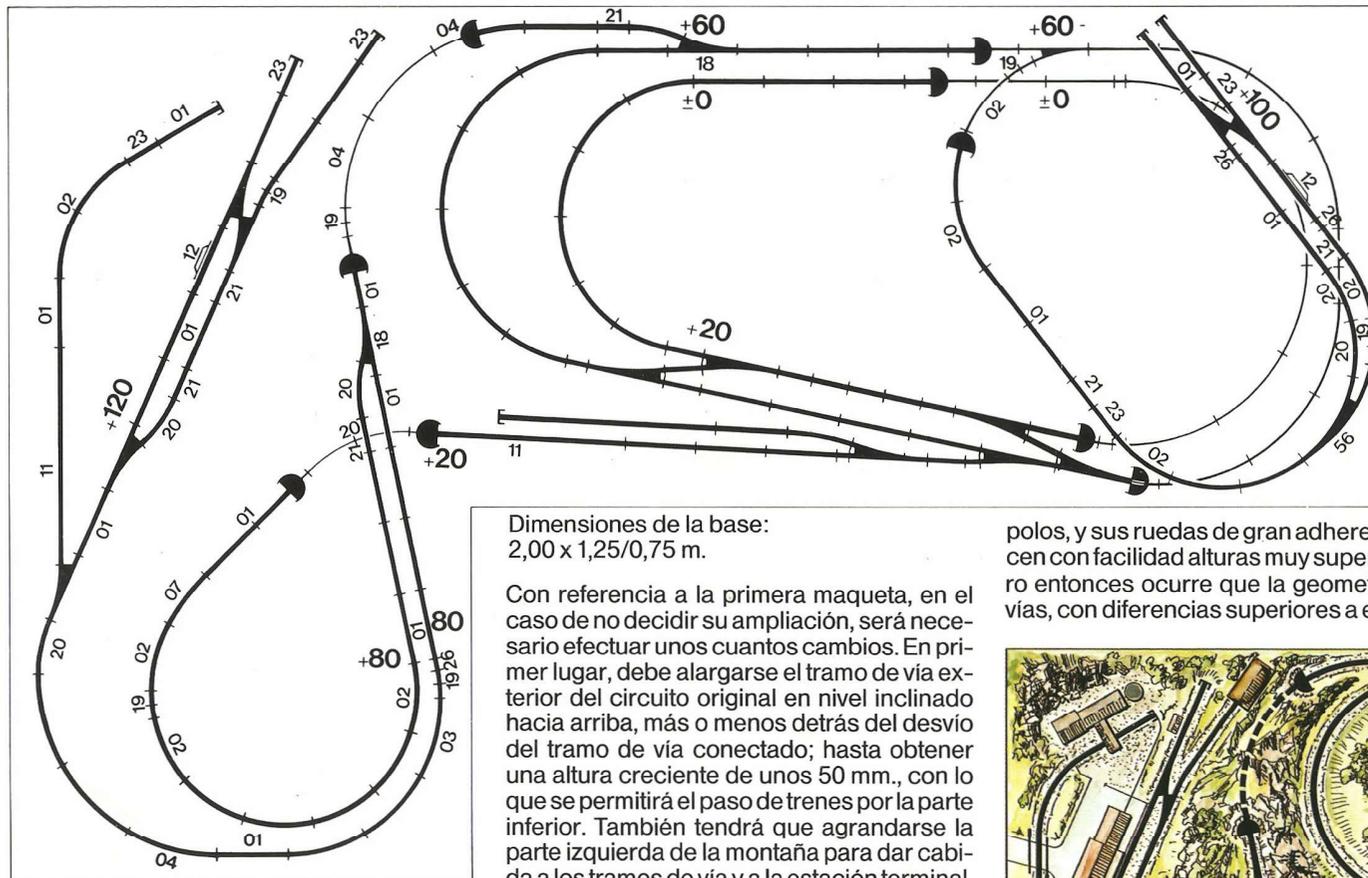
Esta es la pregunta clave cuando la maqueta parece que sea pequeña. Naturalmente, para la construcción de una nueva y más amplia maqueta existe siempre una excitante tentación, pero, por otro lado, no gusta mucho tener de deshacer una maqueta que ha sido montada con tanto amor y paciencia. Enton-

ces, se ofrece al aficionado la posibilidad de construir un anexo siguiendo el tema de la maqueta original.

Tal como muestra el circuito de vías (página 19), se cambiará la figura geométrica de las vías de la primera maqueta, conectándola con el circuito que forma el nuevo sector que se añade. Para coger el lado izquierdo de la montaña se debe construir un nuevo armazón de base atornillándolo al armazón de la maqueta original. De esta manera se forma la construcción que se conoce típicamente como construcción en ángulo o esquina. El fondo de este ángulo es de unos 75 cm. y la envergadura total de cerca 2 metros cuadrados, por lo que la nueva maqueta en conjunto no presentará ningún problema de espacio en la habitación donde está emplazada.

Siguiendo nuestro esquema de vías, el circuito se verá enriquecido con un nuevo trayecto desviado del circuito exterior, con un nuevo tendido hacia la montaña y dos vías





Dimensiones de la base:
2,00 x 1,25/0,75 m.

Con referencia a la primera maqueta, en el caso de no decidir su ampliación, será necesario efectuar unos cuantos cambios. En primer lugar, debe alargarse el tramo de vía exterior del circuito original en nivel inclinado hacia arriba, más o menos detrás del desvío del tramo de vía conectado; hasta obtener una altura creciente de unos 50 mm., con lo que se permitirá el paso de trenes por la parte inferior. También tendrá que agrandarse la parte izquierda de la montaña para dar cabida a los tramos de vía y a la estación terminal. El lago se desplazará un poco hacia la izquierda y se cubrirá con un túnel un trozo del tramo de vía interior. De esta forma, se estrechará bastante el valle existente entre las dos montañas, lo que dará al modelista la oportunidad de demostrar su habilidad dando a las montañas unas características alpinas.

TRAMOS DE VIAS EN SUBIDAS Y BAJADAS

Las pendientes en subida no deben pronunciarse más de un 5%, lo que significa, en una vía de 1 m., una diferencia de altura de 5 cm. Las locomotoras ROCO con sus motores de 5

con estaciones terminales. El tramo de la vía de la montaña circula bajo túnel y forma un bucle de vías que se cruzan sobre distintos niveles, pudiendo introducir otro tren si la circulación es cambiante. Además, pensando en los tramos de vías que van hasta las estaciones terminales, se puede lograr una circulación de trenes en ambos sentidos de dirección que puede dirigirse fácilmente desde el tablero de mando, ya que los tramos de vía de desenganche también se pueden utilizar para desenganchar la locomotora de un extremo del tren y enganchar otra al otro extremo.

polos, y sus ruedas de gran adherencia, vencen con facilidad alturas muy superiores, pero entonces ocurre que la geometría de las vías, con diferencias superiores a esta medi-

da, no quedan bien, aparte de que los tramos de la vía con un nivel superior dán la impresión de poco realismo.

En la construcción de niveles diferentes tienen gran importancia los tramos de vía donde se inicia el cambio de nivel, bien hacia abajo o hacia arriba. Las subidas abruptas presentan, como consecuencia, el alza de las vías y la locomotora se parará debido a interrupción de la corriente. Todos estos problemas se eliminan doblando previamente las vías (véase la fotografía inferior).



Números de referencia de las piezas necesarias para la ampliación:

1 x 2411	1 x 2407	5 x 2423
27 x 2401	13 x 2419	3 x 2426
16 x 2402	7 x 2420	6 x 2417
3 x 2403	5 x 2421	3 x 2418
6 x 2404	2 x 2412	1 x 2456