

BRICOLAJE FERROVIARIO

(Para aficionados poco exigentes)

Este es un modesto trabajo sin otra pretensión que la de mostrar las soluciones tomadas particularmente ante la falta de determinados modelos. No son lecciones de modelismo, pues carecemos de la maestría necesaria para darlas, ni son productos que se ofrezcan en venta. Simplemente se muestra con la intención de aportar ideas para que otros posibles aficionados o principiantes puedan acometer sus propios trabajos.



EL "PÁJARO AZUL" : UNA COMPOSICIÓN SINGULAR

Autor: Manuel Peña Lavilla (MAPEL)

Estamos convencidos de que son muchos los aficionados, especialmente los jóvenes, que no conocen y ni tan siquiera han oído hablar de esta curiosa composición, la cual fue única y prestó servicio durante años como tren de cercanías por tierras valencianas realizando el trayecto entre la capital Valencia y la población de Gandía.

Esta composición estaba formada por tres coches procedentes de la transformación de remolques de automotores GANZ de la compañía NORTE, los cuales prácticamente no se utilizaron unidos a sus propios coches motrices debido a la falta de potencia de éstos últimos. Reconvertidos en coches de pasajeros para cercanías, siempre circularon los tres juntos como composición permanente e indeformable, aunque si era necesario se les solía añadir como refuerzo algún coche de la serie 7000 conocidos como "Yenkas" o "Góndolas". Fueron remolcados por todo tipo de locomotoras: vapor, 10700 "valenciana", 10800 "ye-ye", si bien al final de sus días la tracción estaba encomendada generalmente a las diesel 319 bi-cabina o "americana". A medida que los servicios de cercanías se fueron asignando a los Ferrobuses y luego a las unidades automotoras propiamente de cercanías, esta composición fue quedando relegada y desapareció de la circulación en 1981.

La disposición interior de los coches era de tres salas con pasillo central separadas entre sí por dos plataformas de acceso con puertas de doble hoja. Los coches tenían una longitud considerable (25,40 m) y fueron matriculados en Renfe como CC-2939, CC-2940 y CC-2941, pero al suprimirse la 3ª clase pasaron a ser los BB-1939, BB-1940 y BB-1941, alcanzando a llevar matrícula UIC.

Durante años ostentaron el clásico color verde con fileteado amarillo y después verde oliva, pero en sus orígenes eran de color azul y crema y de ahí les viene el apodo de "Pájaro Azul". También se les conoció como "zeppelines". En la foto nº 1 podemos ver uno de los coches de la composición, tras el cual se aprecia un coche de la serie 7000, la popular "yenka" de dos ejes.



Foto nº 1 - Uno de los coches del "Pájaro Azul". (Foto autor desconocido).

En la foto nº 2 vemos al "Pájaro Azul" encabezado por la 319-084.



Foto nº 2 - Composición del "Pájaro Azul" saliendo de Valencia Término. (Foto autor desconocido).

Si estamos decididos a realizar esta composición tan sugestiva por su exclusividad, partiendo de la transformación de algún material comercial, lo primero será hacerse con un esquema o plano de los coches.

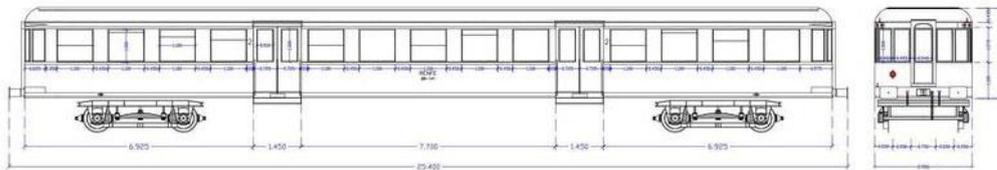


Foto nº 3 - Esquema de un remolque GANZ o coche para el "Pájaro Azul". (Dibujo realizado por José María García).

En la foto nº 3 tenemos un esquema que realizó para nosotros nuestro amigo José María García. Las medidas las tendremos que "adaptar" al material que vayamos a utilizar en la construcción, ya que no será una reproducción de modelista 100%, sino un bricolaje de aficionado a base de "corta-pegar" con el único objeto de darle el "aire" adecuado. Podemos encontrar alguna información sobre estos coches en el Tomo II de *"Los coches perdidos de Renfe"*, de Carlos Baranguá, pero en general es un tema poco divulgado.

El siguiente paso será encontrar el modelo comercial que pueda sernos útil para la transformación realizando un "corta-pegar" y el escogido por nosotros ha sido un coche de cercanías de la DB cuya reproducción han realizado diversas marcas. Se trata de un modelo de color plateado conocido como *"Silverlinge"* de construcción tipo UIC-X, es decir, similar a nuestros 8000. Los podemos encontrar fácilmente de segunda mano a precios asequibles en los mercadillos habituales y también en portales de subastas por internet. En nuestro caso uno tiene una decoración distinta, pero no importa. Habida cuenta de que deberemos construir 3 coches para realizar la composición, necesitaremos 4 coches, uno de los cuales servirá para aportar elementos constructivos a los otros tres de modo que obtengamos el número de ventanas correcto y una longitud total sino exacta, lo más aproximada posible.

Al primer golpe de vista diríamos (acertadamente) que estos coches no se parecen en nada a los remolques del automotor GANZ, pero un cuidadoso estudio de ellos y un trabajo imaginativo nos convencerán de que tienen posibilidades para ser transformados (o quizás, disfrazados).

Debemos cuidar la elección de los modelos, ya que este tipo de coches a los que nos referimos tienen entre sí algunas diferencias dependiendo de que sean de 1ª clase, 2ª clase, mixtos o coche piloto de cola. Los elegidos han de ser todos iguales y constar de cinco ventanas entre ambas plataformas de acceso y cuatro ventanas entre cada puerta y el extremo correspondiente, si bien la

última ventana que es más estrecha deberá ser sustituida con material del cuarto coche o coche donante. Hemos escogido un modelo que mide 260 mm y no otro, pues los hay más cortos y más largos dependiendo de la marca, fidelidad a la escala y modelo. El añadido de unos testeros redondeados los situará en su medida más o menos aproximada (± 290 mm). Estos coches que vamos a emplear tienen dos plataformas centrales con puertas y el modelo escogido por nosotros es de la marca Fleischmann. (Ver foto nº 4).



Foto nº 4 - Modelo Fleischmann para transformar.

La caja del remolque GANZ real tenía una longitud de 24450 mm, que equivalen a 281 mm en H0. Hemos calculado que la caja de nuestro modelo terminado medirá unos 290 mm después de los cortes, cambios y añadidos en cada extremo, o sea, 9 mm más de lo que correspondería ($= +3,2\%$), pero dada la singularidad de estos coches, que son únicos, nos parece asumible.

Desmontaremos los coches y empezaremos a trabajar con las carcasas. En la foto nº 5 podemos ver los cortes a realizar en los extremos de la carcasa para eliminar los testeros a partir del punto en que los laterales inician un ligero plano inclinado convergente hacia la parte frontal, con lo que suprimiremos de paso la última ventana que es algo más estrecha y no nos sirve.

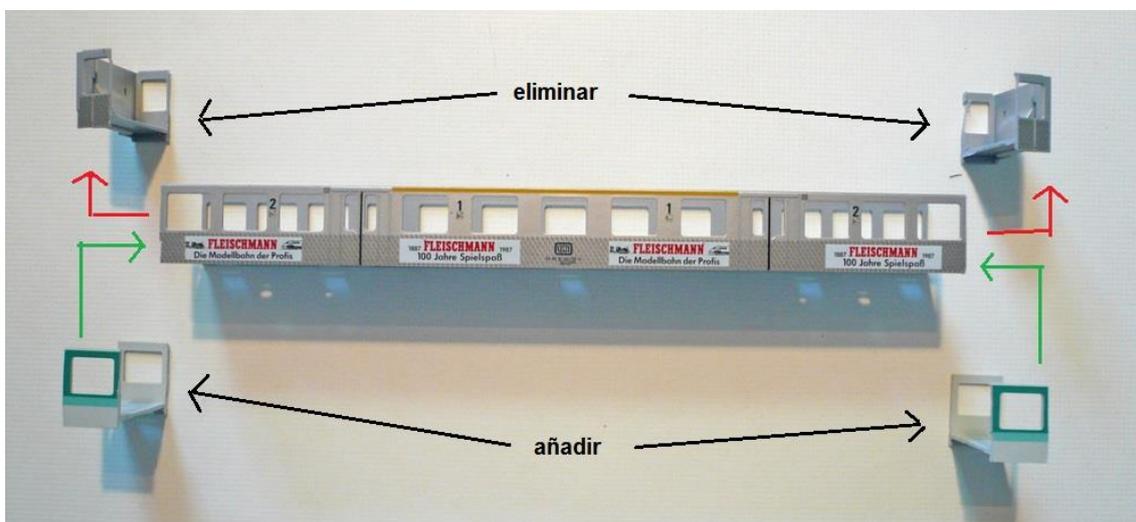


Foto nº 5 - Cortes y añadidos.

En su lugar añadiremos dos "rodajas" extraídas de la carcasa del coche donante para restablecer la última ventana de cada extremo a la misma medida que el resto y la continuidad paralela entre los dos laterales. Estas "rodajas" estarán formadas por el hueco de una ventana y los dos montantes adyacentes, uno de los cuales suplirá al que hemos eliminado y el otro enlazará con el inicio de la curvatura del testero.

De esta manera la carcasa tiene el número correcto de ventanas a los lados de ambas puertas y entre ellas, aunque su separación es distinta entre las centrales y las laterales, detalle este que deberemos pasar por alto en bien de su distribución y longitud del coche. Al estar separadas por las puertas, esta concesión a la realidad pasa más desapercibida. (Ver foto nº 6).



Foto nº 6 - Ventanas de los extremos sustituidas por otras más anchas.

Las líneas de corte en los extremos de los laterales y su suelo correspondiente han sido reforzadas por el interior con una tira de *Evergreen*® de 4 mm de ancho y 0,13 mm de espesor.

Ahora modificaremos las puertas de acceso para los pasajeros. En el modelo utilizado las puertas de dos hojas están enrasadas al mismo nivel vertical que el resto de los laterales, pero en los coches del P.A. quedan más hacia dentro. Recortaremos pues las puertas del modelo dejando un hueco de 17 mm de anchura y 23 mm de altura y confeccionaremos unas nuevas con *Evergreen*® de 0,5 mm de espesor y 21 x 20 mm (ancho x alto interior). Las pegaremos interponiendo entre ellas y la parte interna de la carcasa unos perfiles de *Evergreen*® de 1,5 x 1,5 mm (ref, 153), de modo que mantengan las puertas en una posición más interior respecto a los laterales del coche. (Ver foto nº 7).



Foto nº 7 - Eliminación de puertas (A) y colocación de las nuevas (B).

En la divisoria de las dos hojas de cada puerta pondremos una tira de *Evergreen*® de 1,0 x 1,5 mm (ref. 143), para representar el montante en el cual irá fijado un pasamanos central.

Como se ha dicho, los testeros de los remolques del GANZ, a los que a partir de ahora llamaremos "coches P.A." (P.A. = Pájaro Azul) no eran planos, sino curvados y con ventanas tal como se aprecia en la foto nº 1. Para realizarlos utilizaremos dos trozos del techo del coche que tenemos como donante.

Cortaremos cada trozo en una longitud sobrada de 30 mm y los pegaremos en posición vertical en cada extremo, dando así, con su curvatura, la forma de los testeros del coche P.A. (Ver foto nº 8).



Foto nº 8 - Añadiendo los testeros curvos. Plantilla para el frontal.

Limaremos los ventiladores para eliminarlos dejando la curvatura totalmente sin relieves.

Una vez pegadas las piezas o testeros en cada extremo de la carcasa, daremos una mano de imprimación gris para igualar toda la caja y a continuación haremos una plantilla sobre una cartulina en la que recortaremos la ventana de la puerta de intercomunicación y dos ventanas a cada uno de los lados, todo lo cual trasladaremos posteriormente sobre los testeros para marcar y perforar los huecos correspondientes.

Bajo la línea de ventanas, alrededor del coche, pegaremos una tira de *Evergreen*® de 0,4 x 1,0 mm (ref. 112) simulando las juntas, eliminando la parte sobre las puertas de intercomunicación posteriormente para asentar bien sus marcos.

En la foto nº 9 vemos los testeros ya con sus ventanas, así como la junta bajo ventanas y el farol de cola.

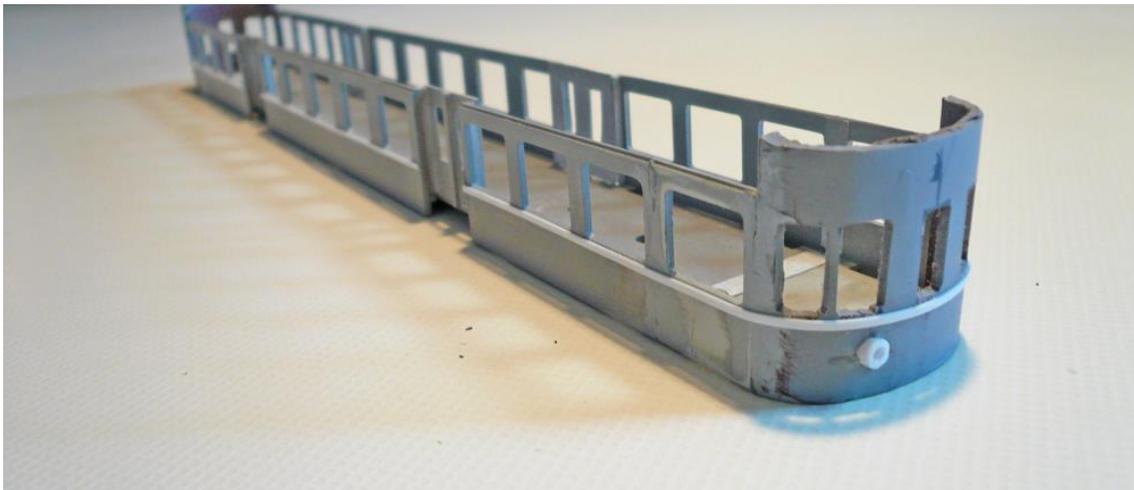


Foto nº 9 - Testeros con ventanas. Imprimación gris.

Originalmente el automotor GANZ no llevaba intercomunicación entre el coche motor y el remolque, por lo que al reconvertir estos últimos en los coches del P.A. hubo que modificar esta parte haciendo un marco o cajón con una puerta de intercomunicación, pasarela y fuelle. (Ver foto nº 10).



Foto nº 10 - Frontal de un coche en estado de desguace. (Foto autor desconocido)

Construiremos unos marcos o cajones en las puertas de intercomunicación, para lo cual emplearemos perfil de *Evergreen®* de 2 x 2 mm (ref. 164), sobre

los que colocaremos unos fuelles como los que llevan los "verderones" de Electrotren, ya que son estrechos y se encuentran fácilmente como recambios. Para evitar que los fuelles sobresalgan demasiado entorpeciendo el enganche entre coches, los recortaremos por la mitad de modo que no sobrepasen a los platos de los topes, que también deberemos añadir tal como se explica más adelante.

Las ventanas de los coches P.A. carecían de marco exterior metálico, por lo que los cristales del modelo Fleischmann no nos sirven y los sustituiremos por unas tiras de *Evergreen®* "Clear" (ref. 9007), o también con unas tiras de acetato transparente, que pegaremos por el interior de la carcasa y en el interior de los testeros curvos. En los aseos los pintaremos de blanco.

Para finalizar confeccionaremos las luces de gálibo y los porta-señales para las esquinas superiores de los testeros, que haremos utilizando un perfil de *Evergreen®* y unas grapas de papelería como veremos más adelante.

En nuestro caso pintaremos las carcasas de verde oliva.

Bastidor

Serán los propios de los coches Fleischmann, si bien tendremos que confeccionar unas prolongaciones bajo los testeros curvos y unas nuevas toperas ya que las carcasas han crecido por los extremos y los topes deben sobresalir más que los testeros y sus fuelles.

También modificaremos los estribos bajo las puertas dándoles una forma de cajón colgante en lugar de estar integrados en un faldón.

Eliminaremos los pequeños estribos de las esquinas y los tubos de desagüe de los aseos, así como los topes y las puntas que sobresalen en los extremos de las toperas.

La distancia entre los pivotes de los bogies es correcta, ya que debe ser de 190 mm y es esa misma la que posee el modelo de Fleischmann. Exteriormente daremos forma inclinada (planos convergentes) a los lados de los extremos del bastidor donde se forman las toperas, ya que no siguen la curvatura del testero. Para unir estas piezas a los extremos del bastidor, tendremos que eliminar previamente los topes originales para poder pegar estas piezas complementarias a continuación de las antiguas toperas.

La longitud entre topes es de 25,40 m. cuyo equivalente en escala H0 son 292 mm.

En la foto nº 11 vemos un esquema (no a escala) con la forma y medidas aproximadas en mm de las piezas para alargar el bastidor por los extremos. Estas medidas son orientativas, pues deberemos ajustar cada una a la medida exacta para cada extremo de cada coche.

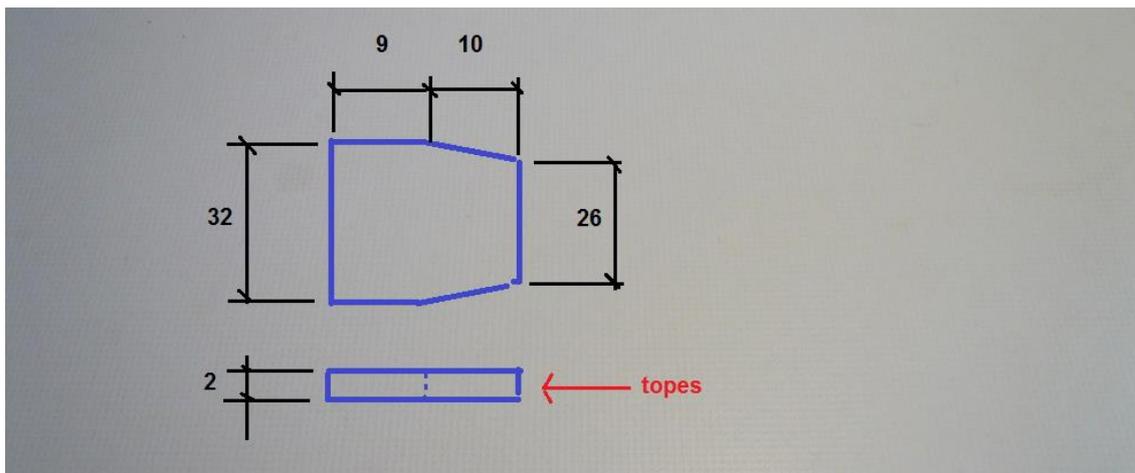


Foto nº 11 - Esquema de las piezas para alargar el bastidor.

En la foto nº 12 vemos el bastidor de Fleischmann desprovisto de sus toperas y colocado bajo la carcasa en espera de recibir las piezas complementarias para los extremos

Pintaremos los lados del bastidor en negro para simular la franja de la parte baja de los laterales, excepto los bajos de las puertas y los estribos, que serán de color verde oliva.

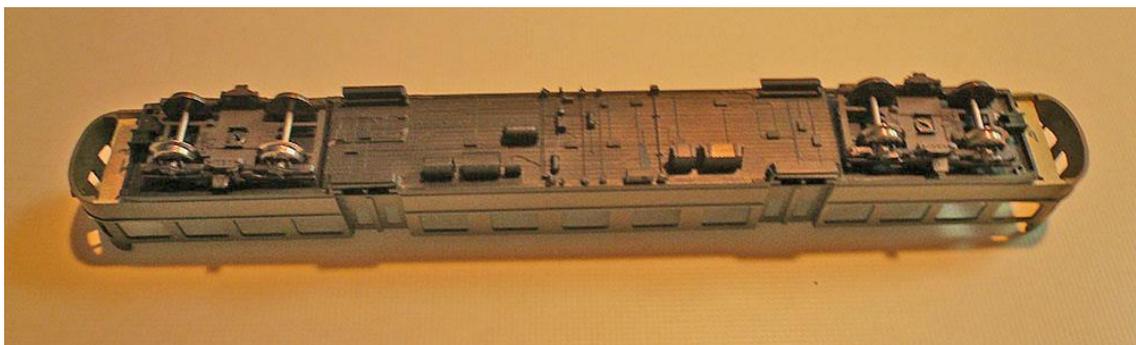


Foto nº 12 - Chasis Fleischmann.

Hacemos unas nuevas toperas con topes de latón y las pegamos en los extremos de las piezas de alargado. (Ver foto nº 13).



Foto nº 13 - Los extremos de los bastidores y las toperas.

A continuación, pintamos de negro las piezas que forman los extremos del bastidor y las toperas para completar los bajos de los coches. Hay dos de estas piezas pegadas entre sí en cada extremo del bastidor para alcanzar un grosor de 2 mm, que es el mismo que tiene el bastidor. (Ver foto nº 14).

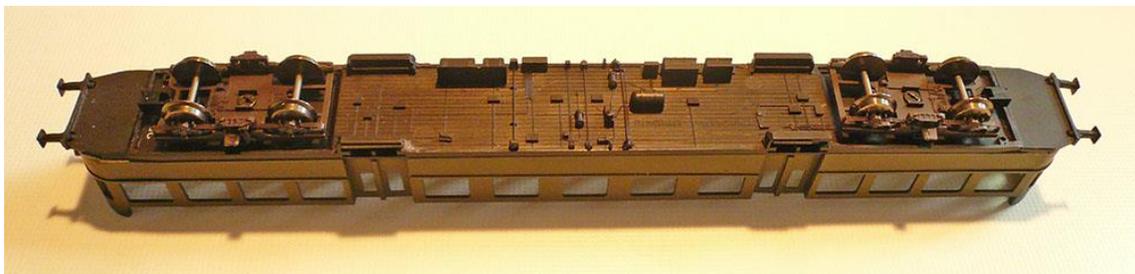


Foto nº 14 - El bastidor de tope a tope.

A los lados de estas piezas pegaremos unos trozos de perfil *Evergreen*® de 0,5 x 2 mm (ref. 124) pintado de negro para dar continuidad a los lados del bastidor que simulan la franja negra de la parte baja de la caja.

Como puede observarse en la foto nº 14, los cajetines para insertar los enganches han quedado muy retraídos con respecto a las nuevas toperas.

Al modificar los extremos de las carcasas y colocar los testereros curvados hemos alargado cada coche en unos 15 mm por cada extremo, lo cual hace que sobrepasemos las toperas originales y por tanto los cajetines de enganche y sus cinemáticas quedan ahora retrasados con respecto al final del coche y su nueva topera, lo que imposibilita la unión entre ellos en esta situación y por tanto deberemos modificar la ubicación de las cinemáticas.

La composición del Pájaro Azul era única y los tres coches circulaban siempre acoplados entre sí. Generalmente entre la locomotora y el primer coche había un "J" o un DV por medio y cualquier refuerzo de la composición se hacía a base de añadir "Yenkas" serie 7000 a continuación de los tres coches.

Debido al alargamiento de los extremos de los coches, ahora nos queda un espacio libre entre cada bogie y su topera adyacente, en el cual podemos colocar unas cinemáticas de Roco ref. 40343.

Retiraremos el bogie y quitaremos el timón con su cajetín y el muelle, quedando así eliminada la cinemática original de bastidor Fleischmann y colocaremos la pieza 40343 de Roco, aproximando así los enganches entre coches a la distancia habitual.

En la foto nº 15 podemos ver la cinemática de Roco colocada en el extremo alargado del chasis, mientras que la original se ha suprimido.



Foto nº 15 – Cinemática ref. 40343 de Roco.

Bogies

Difícil será que encontremos unos bogies que sean como los del GANZ. Por tanto, nos conformaremos con dejar los bogies propios del modelo Fleischmann y no comprometer el buen rodaje. Siempre se está a tiempo de proceder al cambio si encontramos algo mejor.

Interiores

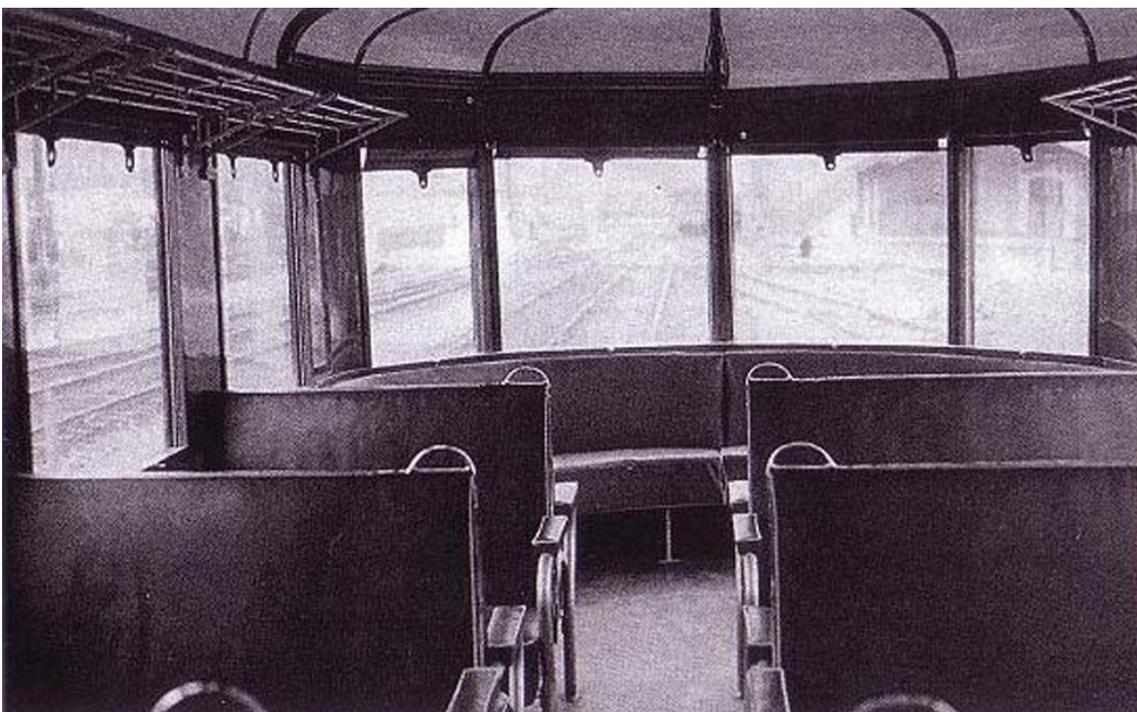


Foto nº 16 - Vista del extremo original con asientos en un remolque, antes de instalar la puerta de intercomunicación. (Foto Via Libre ?).

Los interiores de estos coches tienen una distribución similar a los de cualquier remolque de una unidad de cercanías, es decir, constan de una sala central comprendida entre dos plataformas de acceso con doble puerta y entre éstas y los extremos de los coches hay una sala a cada lado. Las plataformas están separadas de las salas de viajeros por unas mamparas. Las salas tienen pasillo central con las plazas de cada lado enfrentadas entre sí.

En un extremo del coche disponen de un pequeño departamento que es una reminiscencia del antiguo puesto de conducción del remolque de automotor y que quedó convertido en zona de paso y aseo a un lado.

En el extremo opuesto al de la ex cabina auxiliar, debemos colocar dos asientos adosados a la pared curva interior, uno a cada lado del paso de intercomunicación, lo que da un carácter muy peculiar a estos vehículos tal como vemos en la foto nº 16, aunque en este caso se trata de una foto anterior a la reforma.

Aunque no tenemos confirmación de si se conservaron los asientos de los lados después de colocar las puertas de intercomunicación, parece deducirse que sí tras la observación de la foto nº 1, pues se distingue a un pasajero que diríase sentado en dicha posición en el coche situado más a la derecha, mientras que en el coche que le sigue vemos el departamento ex cabina con un extintor. Así lo interpretamos nosotros.

Para nuestros interiores utilizaremos una parte de los propios de los coches Fleischmann, pero tendremos que modificar la parte central entre las puertas de acceso, ya que tienen departamentos cerrados y pasillo lateral. También haremos añadidos en los extremos. Así pues, hemos confeccionado unas bases con la forma del suelo de los coches en las que hemos colocado los asientos de las dos salas extremas y en la sala central unos asientos sobrantes encontrados en nuestro "almacén". (Ver foto nº 17).

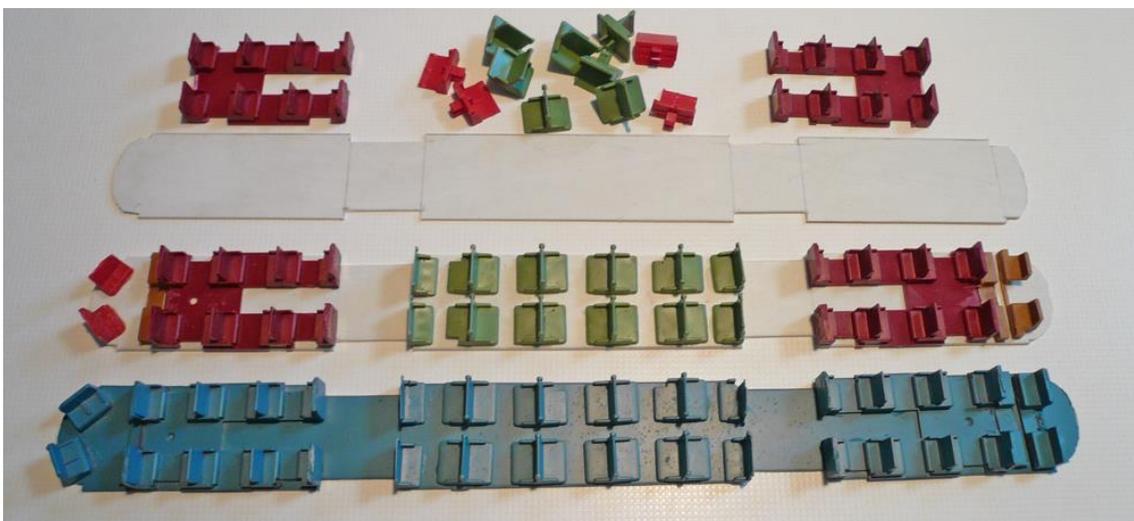


Foto nº 17 - Los 3 interiores en distintas fases de construcción.

Una vez contruidos los interiores los pintaremos y pegaremos al fondo de la carcasa y colocaremos en cada coche las mamparas que separan las salas de pasajeros de las plataformas de acceso y también la mampara que separaba la antigua cabina de conducción de la sala de pasajeros. Estas mamparas las hemos confeccionado con cartulina pintada de un color beige claro y las hemos pegado a los respaldos de los asientos en cada plataforma. Después de la observación de varias fotos de estos coches no nos ha quedado claro si disponían o no de aseo, en todos o alguno de los coches, pues hemos visto imágenes en las que parece no haber duda de ambos casos.

En la foto nº 18 vemos el interior colocado y las mamparas hechas con cartulina pintada.

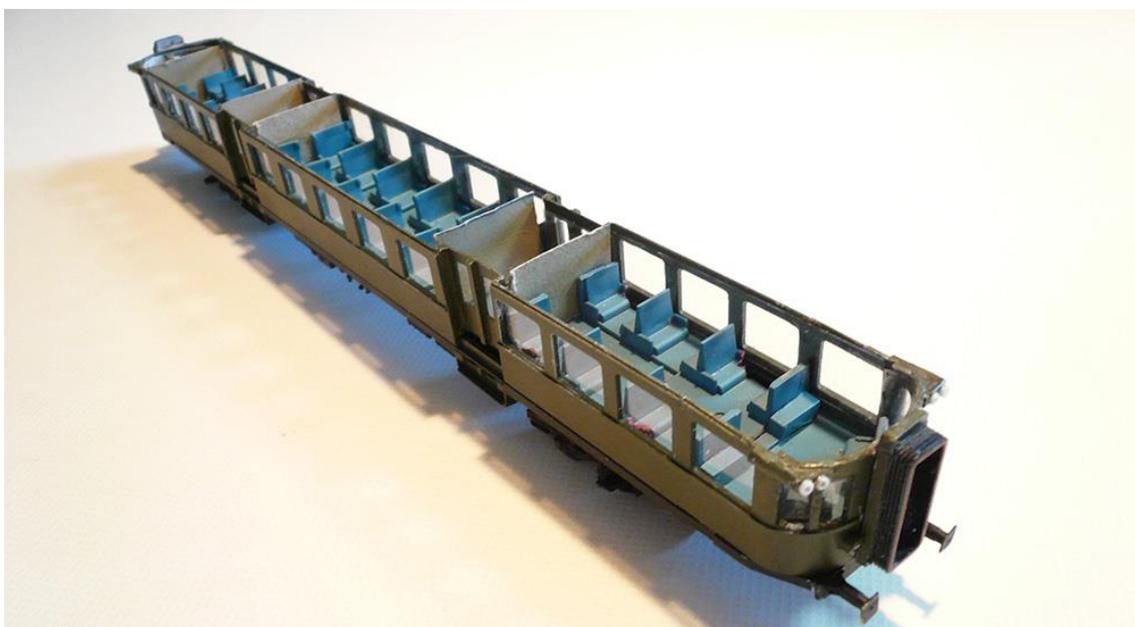


Foto nº 18 - Interiores colocados y mamparas.

En algunas fotos hemos visto que en una esquina del departamento ex cabina de conducción los cristales iban pintados en blanco, al igual que las paredes interiores, lo cual indica que se debía a la existencia de un pequeño departamento con W.C., sin embargo, en otras fotos el departamento ex cabina parece estar totalmente vacío.

Véase la foto nº 19 en la que se aprecia el primer coche sin aseo mientras que el segundo coche sí parece llevarlo y el tercero no. En la foto nº 1 no se aprecia aseo, sin embargo, en la foto nº 10 sí lo lleva. Tal vez lo llevaron solo durante un periodo de su vida, pues los coches sufrieron varias modificaciones a lo largo del tiempo ¿Qué hacer pues?



Foto nº 19 - Aseo o no aseo: That's the question. (Foto Guillermo González Martín).

Finalmente tomamos la decisión de dotar a los tres coches de aseo, pues en caso de que en la realidad no hubiera sido así, nos parece lo más higiénico y respetuoso con nuestros pasajeros. Nadie está libre de tener un repentino “apretón”.

En el tomo II de *“Los coches perdidos de Renfe”* consta que los tres coches llevaron departamento de aseo, aunque tampoco queda del todo clara cuál era su ubicación exacta

Después de lo dicho, hemos ubicado los departamentos de aseo realizándolos también con paneles de cartulina.

Techo

Hemos dejado esta parte para el final del trabajo, ya que, aunque no lo parezca, los techos han sido lo más difícil a la hora de encontrar una solución medianamente satisfactoria y decidimos por ella. Resulta complicado encontrar unos techos que se adapten bien en longitud, anchura y sobre todo en curvatura. Y ya no digamos respecto a los testeros curvados.

El techo de los modelos Fleischmann utilizados, típico de los coches UIC-X, no sirve por ser demasiado elevado y curvado. Si encontrar una carcasa adecuada para estos coches puede ser una elección difícil, encontrar los techos

adecuados lo es aún más: deben ser más bajos y aplanados con su forma redondeada en los testeros.

Finalmente nos hemos decidido por utilizar unos techos de tres coches de LIMA de los ferrocarriles suizos, como el de la foto nº 20.



Foto nº 20 – Modelo de LIMA donante de techo.

Estos techos son algo más cortos y más anchos de lo que necesitamos, pero su curvatura es bastante aceptable.

Procedemos, en primer lugar, a eliminar la nervadura longitudinal. A continuación, pegamos en ambos extremos una serie de piezas a base de láminas superpuestas de *Evergreen®* liso para dar la anchura, altura y longitud deseadas a todo el techo (algo semejante a lo que hicimos con los extremos del bastidor). Luego recortaremos estos extremos con la forma redondeada de los testeros y en su parte superior frontal y lateral daremos las formas redondeadas del techo. (Ver fotos nº 21 y 22).



Foto nº 21 – El techo visto por debajo, con sus extremos alargados y redondeados.



Foto nº 22 – El techo visto por encima, acabado

El paso siguiente será recortar ligeramente los lados de todo el techo para ajustarlo a la anchura de la carcasa, por lo cual deberemos eliminar aproximadamente 1,5 mm por cada lado. Acabamos con un pulido redondeando y ya tenemos el techo listo para colocarlo.

Colocaremos en cada esquina de los techos los porta faroles hechos con grapas de papelería y sobre los aseos las válvulas de llenado del tipo conocido como “*venturi*”, de latón (producto *Trenmilitaria*). A cada lado y a todo lo largo pegaremos dos tiras de *Evergreen*® de 0,5 x 4,8 mm (ref. 128) y conservaremos los dos ventiladores centrales.

Ahora deberemos recortar la altura de los testeros curvados de las carcasas, los cuales habíamos dejado en su momento con un exceso de altura en previsión de la solución que diéramos al acabado del techo.

Una vez resuelto el problema y eliminado este exceso de altura, procedemos a pegar el techo, fijándolo con unos puntos de cianocrilato a fin y efecto de que, en caso necesario, podamos desprenderlo fácilmente interponiendo la hoja de un cúter entre techo y carcasa.

Añadiremos los vierteaguas sobre las puertas de acceso, en donde empieza la curvatura del techo, pegando un trocito de perfil de *Evergreen*® de 0,5 x 0,75 mm (ref. 121) que pintaremos de verde oliva.

Situaremos las luces piloto superiores (simuladas) en las esquinas de cada coche, realizadas con *Evergreen*® tipo “*half round*” de 2 mm (ref.242) para el lado exterior y perfil de 1 x 2 mm (ref.144) para el frente, en donde simularemos las luces de gálibo con un anillo de plástico muy fino obtenido de un tubo de 2 mm de diámetro.

Pintaremos los techos de un color gris claro, los porta faroles en rojo y los anillos de los pilotos en plata.

Ultimos detalles

Con hilo de latón de 0,45 mm haremos los pasamanos para los lados y el centro de las dobles puertas. (Ver fotos nº 23, 24 y 25).



Foto nº 23 – Acoplamiento del primer coche con el furgón DV.



Foto nº 24 – Acoplamiento entre dos coches.



Foto nº 25 – Acoplamiento entre el último coche y una “yenka” de refuerzo.

Les añadiremos las matrículas y rotulaciones que están realizadas con calcas de *TrenMilitaria*.

En las fotos nº 26, 27 y 28 podemos ver los tres coches terminados.



Foto nº 26 – Coche BB-1939.



Foto nº 27 – Coche BB-1940.



Foto nº 28 – Coche BB-1941.

CONCLUSIÓN

Resulta complicado encontrar información sobre estos coches. Su origen siendo remolques con cabina de unos automotores y su posterior transformación en coches de cercanías formando una composición única e indivisible de tres vehículos, han hecho de ellos una rareza desconocida para muchos aficionados, a excepción lógicamente de quienes los vivieron de cerca o son buenos conocedores de nuestro ferrocarril. Esta composición pasó toda su vida en la zona de Valencia y fueron retirados en 1981.

Por su excepcionalidad puede resultar una composición muy vistosa en nuestras maquetas y su construcción, por más que hayamos tenido que improvisar muchos aspectos y no reproduzca 100% a los auténticos coches, ha resultado muy gratificante por cuanto nos ha obligado a revisar y estudiar la documentación que hemos hallado a nuestro alcance y que nos ha dado a conocer mejor estos singulares vehículos.

A pesar de las múltiples inexactitudes y defectos cometidos en nuestra representación, no por ello dejan de recordarnos la silueta de lo que fue esta composición tan especial y única, la cual podremos evocar haciéndola rodar en la intimidad de nuestra maqueta, lejos de miradas más exigentes.

Del material comprado para la transformación nos han sobrado 3 techos, los cristales de los 4 coches, un bastidor completo con sus bogies y cinemáticas y

piezas menores (burletes, retales), todo lo cual pasa a nuestro taller para futuros usos.

Si la demanda de pasaje es excesiva, podemos reforzar la composición con dos o tres "yenkas", ya que así se hacía en la realidad. Un furgón DV de Jefe de Tren (K-Train) y una locomotora diesel 319 (Mabar), nos ofrecerán una composición completamente real. También podemos utilizar aleatoriamente una 319 "americana" artesanal si disponemos de ella, sin menospreciar otras tracciones.

Como dijimos en el título, el *Pájaro Azul* fue una composición singular y ahí radicó su personalidad, pese a tratarse de una modesta formación de cercanías. A buen seguro que a más de un aficionado valenciano le gustaría poder recrear una composición tan emblemática como esta (y mejorar nuestro trabajo, por supuesto): Entonces...¡¡Manos a la obra!!

Manuel Peña Lavilla (MAPEL)
Junio 2020