

Budujemy makietę modułową (3)

Poprzedni odcinek zakończyliśmy, gdy segment naszej makiety był wykonany w tzw. stanie surowym. W tej części zajmiemy się wykonaniem „na gotowo” toru kolejowego.

Pierwsze podsypywanie

Nasz modelowy tor ma posiadać podsypkę tłuczniową. Tą, która znajduje się pod podkładami już mamy - jest to pasek tekstury, do którego zostały przyklejone podkłady. Teraz należy wykonać widoczną warstwę tłucznia, czyli ten wypełniający tzw. okienka pomiędzy podkładami i tworzący „bankiety” - obsypkę podkładów od czoł. Pierwsze podsypywanie toru odbędzie się jeszcze bez użycia modelowego tłucznia. Musimy bardzo starannie wypełnić klejem typu *wikol* wszystkie przestrzenie pomiędzy podkładami i przy ich czołach. Klej układamy bardzo obficie, tak aby znalazł się on w okienkach aż do górnych powierzchni podkładów (czyli do stopek szyn). Podobnie na „bankiecie” formujemy wałek z kleju (rys. 1a). Należy pamiętać, że klej typu *wikol* schnąc kurczy się, gdyż odparowuje z niego woda. Zatem im gęściejszy będzie klej - tym lepiej, bo jego skurcz będzie mniejszy. Ale jednocześnie należy zauważyć, że gęsty klej nakłada się dość trudno, zatem rzadszy będzie łatwiejszy w użyciu. Dobrac zatem trzeba - najlepiej metodą prób - optymalną gęstość kleju. Owo pierwsze podsypywanie to czynność pracochłonna, dlatego warto, aby początkujący modelarze rozłożyli ją na kilka dni.

Malowanie szyn

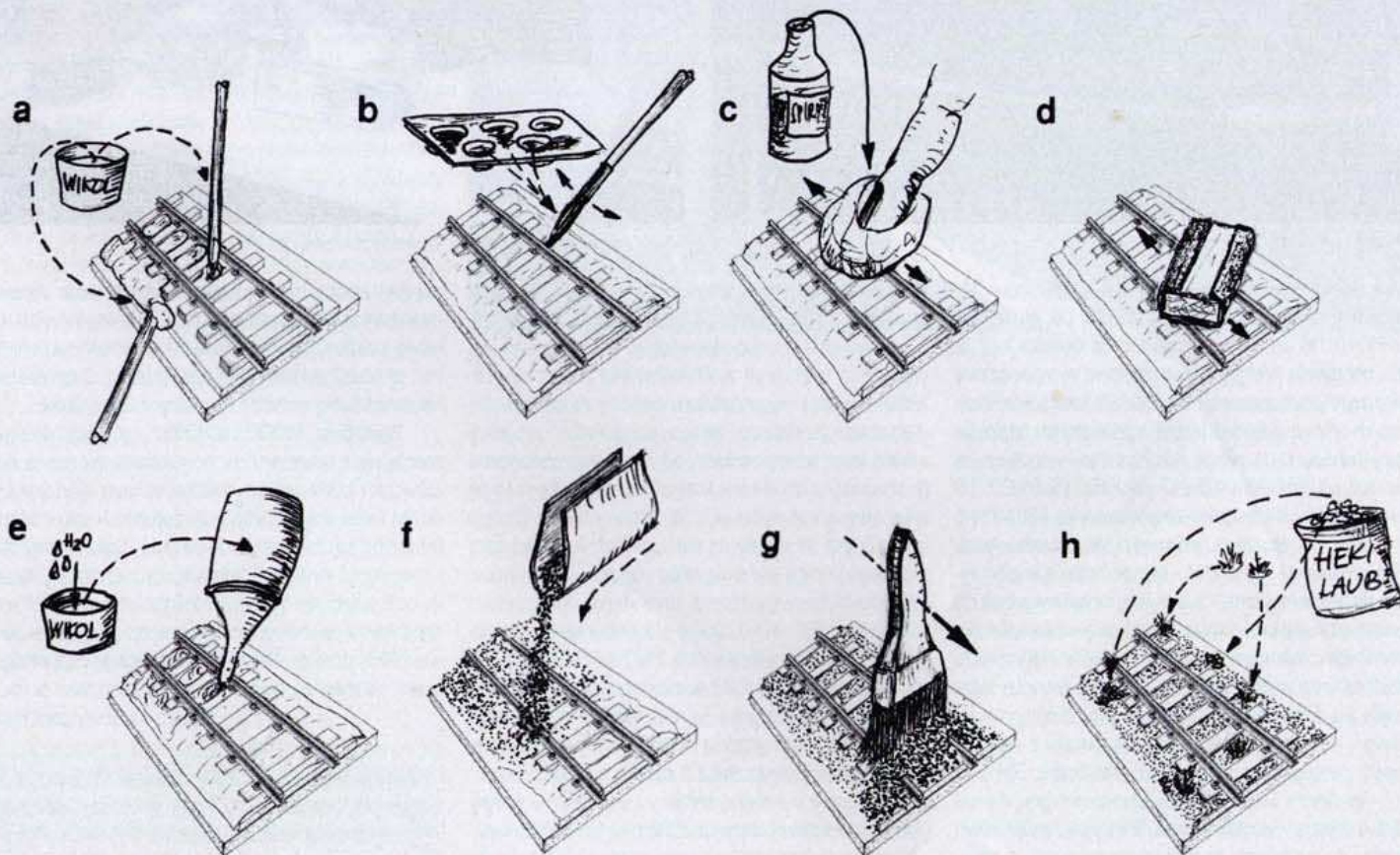
Gdy klej wyschnie i skurczy się o ok. 20-40% (trwać to może dobę lub nawet dwie!) można przystąpić do malowania szyn. Fabryczne wyglądają nienaturalnie, gdyż błyszczą się i są koloru srebrzystego bądź złotawego (zależnie od tego, jakiego producenta tor modelowy zastosowaliśmy). Tylko produkty najlepszych, ale i najdroższych

firm mają zbliżony do oryginału, rdzawy kolor. Aby szyny naszego toru przypominały prawdziwe, musimy pokryć je farbą, czyli po prostu pomalować. Najlepsze efekty daje malowanie miękkim pędzlem przy użyciu farb *Humbrol* lub podobnych. Nie należy nigdy stosować jednego np. rdzawego koloru lecz w małych pojemniczkach (warto wykorzystać zużyte wypraski po lekarstwach) przygotować kilka różnych kolorów (rys. 1b). Będą to np.: czarny mat (33), brąz mat (62, 186), british scarlet (178) i ewentualnie kilka także matowych szarości. Farby muszą być dość rzadkie, a szyny dobrze jest przed malowaniem odtłuścić, przecierając je miękką szmatką namoczoną w spirytusie. Kolory nakładanej farby dobieramy doświadczalnie maczając pędzelek przede wszystkim w brązach i rdzawościach, „lamiąc” je odrobiną czerni lub kolorem szarym. Kolory na długości szyn mogą się zmieniać, nawet dość znacznie. Podczas malowania farbą pokryjemy zapewne także elementy imitujące przytwierdzenie szyn do podkładów. To dobrze, bo w oryginale są to różnego rodzaju metalowe akcesoria, mające także rdzawy kolor. Warto przed rozpoczęciem malowania wybrać się na pobliski (czylny!) tor kolejowy, może nawet z naszą paletą barw, i spróbować podpatrzeć pierwowzór. Gdy malowanie szyn zostanie zakończone trzeba lekko zwilżoną spirytusem szmatką przetrzeć ich główki (rys. 1c). Należy zwrócić baczną uwagę, aby usunąć farbę wyłącznie z górnej i wewnętrznej bocznej powierzchni główek szyn. Usunięcie farby z miejsc, w których nie występuje kontakt kół taboru z szyną (np. z zewnętrznej bocznej powierzchni główek) będzie świadczyło o braku naszej wiedzy, bądź precyzji w odtwarzaniu oryginału. Aby malo-

wanie było poprawne, a jego efekt zadowalający, przyjdzie nam z pewnością je powtórzyć - oczywiście po całkowitym wyschnięciu pierwszej warstwy farby. Gdy szyny są pomalowane, a ich główki przetarte szmatką, warto jeszcze przeszlić je bardzo drobnym papierem ściernym. Ja używam do tego papieru ściernego o granulacji 800 lub 1000 (rys. 1d).

Ostateczne podsypywanie

Tym razem do podsypywania użyjemy już tłucznia. W oryginale tłuczeń to łamane kruszywo kamienne o granulacji rzędu 20-60 mm, czyli w skali H0 o wielkości ok. 0,5 mm. Możemy nieco wymiar ziarna przeskalować, ale nie za wiele. Producenci modelarskiego tłucznia najczęściej oferują dla skali H0 kruszywo o wielkości ziaren 2-3 mm. To zdecydowanie za dużo! Proponuję zatem użycie podsypki przeznaczonej przez wytwórcę dla rozmiaru N. Chyba najlepszym, lecz niestety dość drogim produktem, jest wyrób firmy *Heki* o numerach katalogowych 1800, 1805, 1809. Tańszy jest tłuczeń o numerach 3328-3332, ale ma on znaczną ilość grubszych frakcji (choć opatrzone jest nazwą „fein” - drobny) i przed wykorzystaniem trzeba go przesiać przez drobne sito. Zastrzeżenia budzi jednak barwa tych produktów. Tłuczeń jest idealnie czysty, tak jakby przed chwilą został wyprodukowany w kamieniołomie. W prawdziwym torze kolejowym podsypka ulega przebarwieniu od eksploatacji i warunków atmosferycznych. Proponuję zatem dokonać zmiany koloru tłucznia. Stosowanym przeze mnie od lat sposobem jest wykorzystanie do tego zwykłego słoika z nakrętką (rys. 2a) i humberolowskich farb. Najpierw przygotowuje się silnie rozcieńczoną rdzawo-brązową farbą. Tłuczeń wsypuje się do słoika do 1/3 objętości. Teraz pozostaje wlać do słoika farbę (ok. 1 łyżki na półlitrowy słoik - rys.2b) i po zakręceniu pokrywy rozpocząć intensywne potrząsanie. Trwać to musi przynajmniej 15-20 minut (rys. 2c). W tym czasie ziarna podsypki zabarwią się nierównomiernie i zaczną



1. Podsypywanie toru