

## **Introducción al Modelismo de maquetas militares V** 🌞

Por el My (R) Sergio Toyos

En nuestra última entrega, arribamos, dentro del proceso final de la pintura, a la que nos introdujimos con el uso del pincel, a la forma de pintar y cuidados a observar cuando decoramos nuestros modelos con aerosoles, pulverizadores y aerógrafos. En la presente nota, haremos un rapidísimo cursillo acerca de cómo usar estos utilísimos pero algo complejos elementos para pintar.

### **Pintar con pulverizadores**

Aplicar pintura pulverizada tiene varias ventajas: da un buen acabado, muy uniforme; una vez preparado todo, el procedimiento es rápido; la pintura seca enseguida; y no hay riesgo de tocar con los dedos lo que acaba de pintarse. Hay tres sistemas de pintado: aerosoles, pulverizadores y aerógrafos, que varían en precio y complicación, y que vamos a explicar brevemente.

### **Manejar un aerógrafo**

El aerógrafo hay que cogerlo como un bolígrafo o una pluma, dejando descansar el dedo índice sobre el botón de mando. Procuraremos tener cuidado con la manguera del aire para que no tire del instrumento. Cuando no estemos usando el aerógrafo es conveniente apoyarlo en un soporte, bien comprado, o bien construyéndonos uno con un trozo de tubo metálico pegándolo a un pie o directamente a la mesa de trabajo, a modo de portaplumas.

### **Limpieza del pulverizador**

Cualquier tipo de pulverizador de pintura debe limpiarse en cuanto termina su utilización. Pondremos el pulverizador en funcionamiento con un poco de disolvente en el depósito; dirigiremos el chorro hacia un periódico viejo, y así dejaremos limpios los conductos interiores. Por último desenroscaremos la boquilla de pulverización y limpiaremos la pintura de la rosca.

### **Limpieza del aerógrafo**

Es muy importante limpiar el aerógrafo en cuanto deja de usarse, ya que basta una cantidad mínima de pintura seca para perjudicar su funcionamiento. Limpiaremos el depósito con un trapo, lo llenaremos hasta la mitad de disolvente y pulverizaremos hasta que salga solo aire; colocaremos a continuación un trapo sobre la boquilla y soltaremos aire haciendo que vuelva por el depósito para limpiar los conductos. Hay que repetir el proceso tras cada sesión de trabajo. No obstante, cada cierto tiempo deberemos desmontarlo y sumergir la aguja y la cabeza en disolvente, dejándolas toda la noche en un recipiente de poco fondo. No hay que apoyar nunca la aguja de punta.

### **Reparar la aguja**

Si se nos doblara la punta de la aguja, la sujetaremos contra una superficie plana siguiendo el ángulo de la punta y pasaremos la uña por la punta mientras giramos la aguja.

### **Cómo usar un aerógrafo - herramientas y complementos**

Para pintar con aerógrafo es necesario contar con algunas cosas especiales:

- Aguarrás puro (esencia de trementina, no usar productos equivalentes)
- Thinner
- Disolvente nitrocelulósico
- Acetona pura industrial
- Disolventes comerciales
- Cinta para enmascarar
- Líquido para enmascarar
- Una regla metálica
- Una cuchilla afilada
- Envases de cristal con tapa (como los de alimentos infantiles)
- Tijeras
- Rollo de papel de uso doméstico o papel higiénico
- Cartulina blanca
- Papel de periódico
- Algodón
- Palillos redondos

- Varillas de madera o vidrio (de unos 5 mm de diámetro, para usar como agitadores)
- Bolas de rodamiento (pequeñas, para usar como agitadores)

### Diluir la pintura

Hay que responder tres preguntas básicas:

#### ¿Cómo?

Hay que utilizar siempre una medida constante: cuentagotas de cristal, jeringa desechable para insulina u otro elemento que permita dosificar correctamente tanto el color como los disolventes.

#### Importante

Un aspecto fundamental es la pulcritud. Si se quiere obtener resultados óptimos, es conveniente proceder de la manera siguiente:

- Necesitaremos cuatro envases, uno vacío y otros tres con disolvente.
- Se arrojan los restos de pintura en un primer envase.
- Seguidamente se vierte disolvente con el gotero de un segundo envase y se vacía en el envase primero (hacerlo tres veces).
- Se repite el mismo proceso cogiendo el disolvente con el gotero de un tercer envase y vaciándolo en el segundo. Así el gotero dosificador quedará perfectamente limpio.
- En un cuarto envase tendremos sólo disolvente limpio para diluir la pintura.

#### ¿Cuanto?

Una norma básica es diluir la pintura al 50% con disolventes para usos generales. Los efectos especiales pueden requerir disoluciones aún mayores. Para saber si hemos alcanzado la consistencia óptima un truco muy sencillo es introducir el cabo de un pincel en la pintura y dejar resbalar una gota por la pared del recipiente; si deja un rastro bien definido de color la disolución será correcta; si se obtiene un trazo acuoso semitransparente debe añadirse más pintura; de todas formas la práctica indicará las disoluciones más idóneas para el modelo de aerógrafo que se esté utilizando.

#### ¿Con qué?

Dependerá del tipo de pintura que se use: los acrílicos necesitan agua y los esmaltes aguarrás o nitrocelulósico, éste último más adecuado para pinturas brillantes y para maquetas no construidas en plástico. Para las construidas en plástico es preferible el aguarrás puro por tener un tiempo de secado más largo y porque no afecta al plástico.

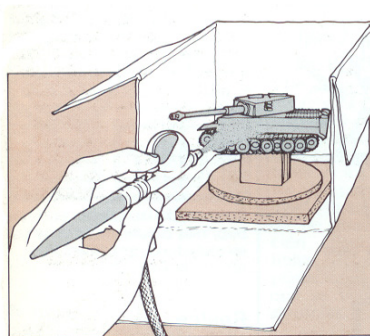
### Limpieza

Absolutamente siempre se debe mantener limpio el aerógrafo. Cada vez que se cambie de color se pulverizará disolvente para eliminar los restos de la pintura anterior. Para esto sí resulta muy útil el disolvente nitrocelulósico. Para una limpieza más concienzuda, que se hace necesaria cada cierto tiempo, es necesario desmontar el aparato. Se sumergen las piezas metálicas en acetona pura durante media hora, eliminando los restos de pintura que hayan podido quedar con un palillo de madera al que se habrá colocado en la punta un algodoncito impregnado también en acetona.

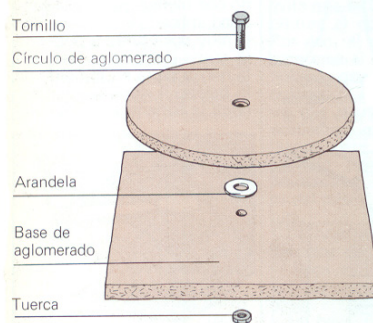
**Nunca** hay que utilizar objetos metálicos (alfileres o similares) para limpiar restos de pintura del aerógrafo, pues solo se conseguirá estropearlo en poco tiempo. **Jamás** hay que forzar la apertura del aerógrafo con alicates o herramientas similares, ni utilizar la fuerza bruta. Es mejor sumergir en acetona el aerógrafo hasta que se disuelvan esos restos de pintura que nos impiden desarmarlo.

### Seguridad

La mayoría de los esmaltes para el maquetismo no son tóxicos, aunque no puede decirse lo mismo de los barnices. De todas formas, siempre hay que pintar en un lugar despejado, bien ventilado, sin que haya ningún fuego o ascua cerca del área de trabajo (eso incluye los cigarrillos) y utilizar una mascarilla siempre que se pulverice barnices o esmaltes. Otro aspecto a considerar seriamente, es el de disponer de un espacio adecuado para pintar, que también puede construirse en forma fácil, económica y casera.



**Cabina de pintura** Meta la maqueta en una caja de cartón con un lado abierto y ligeramente humedecida con agua para evitar el polvo. Después de pintar, cierre la caja y deje secar.



**Torno** Corte un círculo en aglomerado de 16 mm y atornille sin apretar a una base del mismo material usando una arandela de separación.

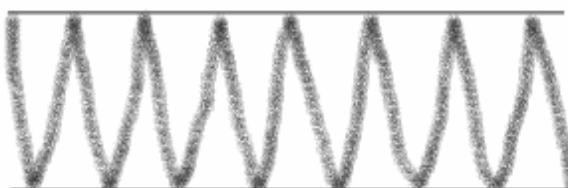
Cámara o caja de pintura de confección casera. Se realiza con una simple caja de cartón fuerte, a la que se le adosa una plataforma giratoria donde se apoyará el objeto a pintar. Los modelos están limitados sólo por la imaginación, pudiendo, por ejemplo hasta tener un cooler de CPU de computación para extraer los vapores y no inhalarlos. Se aconseja igualmente, el uso de mascarillas, particularmente cuando se utilicen disolventes a la trementina, al aguarrás, nitrocelulósicos o a la acetona...

### Primeros pininos con un aerógrafo

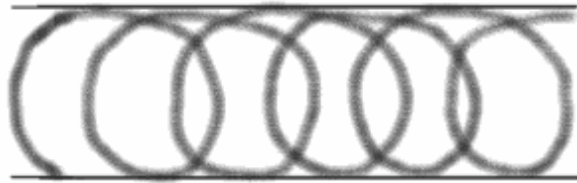
El tiempo y la práctica es todo cuanto se necesita para llegar a manejar y dominar la pintura con aerógrafo. Como método de aprendizaje alguna vez se ha sugerido lo siguiente: Con una regla y un lápiz se trazan en una hoja de papel rayas paralelas separadas entre sí unos 4 cm. Se diluye la pintura elegida para practicar y se pulveriza sobre el papel, al principio siguiendo las líneas dibujadas previamente desde unos 5 a 7 cm de distancia.



Se debe conseguir mover el brazo paralelo al papel, no la mano, y también poner cuidado para que el movimiento que se describa sea una línea recta, no un arco, ya que si fuera así se tendría una acumulación de pintura excesiva en alguna zona del trazo. Hay que practicar también que el brazo comience a moverse **antes** de apretar el disparador y dejar de pulsar cuanto se esté llegando al final, pero **sin** detener el movimiento del brazo, siempre paralelo al papel hasta llegar al final de la línea. Cuando se domine esta técnica, lo que costará unos cuantos folios hasta llegar a una habilidad razonable, se puede pasar al ejercicio siguiente: Con una regla y un lápiz se trazan en una hoja de papel rayas paralelas separadas entre sí unos 4 cm. Ahora se trata de hacer un trazado que vaya uniendo alternativamente la línea superior con la inferior, formando una línea quebrada, de modo que se obtendrá un dibujo a pistola con forma de dientes de sierra.



Se debe ser muy crítico en conseguir que los picos no sobrepasen los límites superior e inferior marcados por los trazos a lápiz. Antes de pasar al ejercicio siguiente es aconsejable dominar los anteriores propuestos. Tras preparar más hojas igual que antes, ahora se trata de trazar círculos que unan la línea superior e inferior, cuidando de no sobrepasar los límites.



Practicando estos ejercicios en poco tiempo se habrá adquirido la habilidad suficiente como para comenzar a hacer pruebas sobre una maqueta, preferiblemente vieja, antes de arriesgarse a hacer experimentos sobre un modelo que puede ser irremplazable.

### **Empezar a pintar**

Tras cargar el aerógrafo con la pintura que nos servirá de base para los colores definitivos, hay que probar sobre una cartulina si la pintura está correctamente diluida. A continuación se espolvorea la maqueta desde una distancia de 15-20 cm en cortas pulsaciones y moviendo el aerógrafo en vaivén, procurando evitar la acumulación de pintura. No hay que olvidar que en un primer momento lo que se busca es cubrir por entero muy ligeramente con el tono base. Dejar secar unos 10 minutos. Esta primera capa servirá para conseguir que la pintura quede bien repartida y su agarre a la superficie sea mejor. A continuación llega el momento de aplicar el color o los colores finales de la maqueta, comenzando siempre por el tono más claro, independientemente de la ubicación del mismo. Siempre, antes de aplicar la pintura hay que probarla sobre una cartulina. En el caso de camuflajes en varios tonos, se da una base total del primer color, para luego enmascarar si es necesario y aplicar sucesivamente los demás. Empezar siempre por el más claro de los colores.

### **La técnica del tapado**

En el apartado de Pintura y acabado: Técnicas de tapado se explica la que quizás sea más ingrata y tediosa tarea de la pintura con aerógrafo. Sin embargo, pasarla por alto supone arruinar por completo un posible resultado final satisfactorio. Es, además, una de las pocas áreas del modelismo en que la exageración paga dividendos. Así, pues, no hay que temer ser tachado de extravagante si para pintar una franja de 2 cm de ancho sobre una pieza tapamos el resto de la maqueta. A todos les puede ocurrir que al retirar el papel y la cinta que limitaba un área se encuentran con que, asombrosamente, la pintura es capaz de viajar distancias sorprendentes con tal de posarse en el sitio más inoportuno. Una vez hecho este comentario previo, es el momento de ocuparse de los aspectos del tapado. Hay que observar, preferiblemente en fotos, si los límites del camuflaje entre los diversos colores son líneas duras o por el contrario blandas e indefinidas.



límites definidos

límites difuminados

En el primer caso se delimitan las zonas a pintar en los restantes tonos, según el patrón, si éste existe, con ayuda de un lápiz de dibujo de mina blanda, muy afilado. Con la ayuda de la regla metálica y una cuchilla afilada, se recortan unas tiras de unos 2 mm de cinta de enmascarar. Con ellas se irá delimitando los bordes de las zonas que permanecerán en el color base o primer tono del camuflaje, siguiendo las líneas que se han dibujado con el lápiz. Las áreas ya definidas se cubrirán con líquido de enmascarar, quedando expuestas aquellas destinadas a recibir el/los siguientes colores. Otra opción es cubrir la pieza con cinta ancha de enmascarar. Se dibuja encima el borde del camuflaje antes de frotarla y se recorta por la línea sin rayar la pintura. Se quita a continuación el sobrante y se frota bien por el borde para evitar que traspase la pintura. Para evitar que los colores de las superficies pintadas "contagien" otras zonas ya pintadas se pueden cubrir con cinta y papel de periódico adherido a ella de modo que cubra la zona mientras se pintan los colores en cuestión. En el caso de aviones, hay que fijarse también en qué forma y dónde limita el color de arriba con el de abajo, pues normalmente, aparte de ser más o menos duro, ocupa unas zonas bastante

definidas y que varían de un modelo a otro. De nuevo se hace totalmente necesario disponer de una buena documentación que debe estudiarse concienzudamente. Si los bordes del enmascaramiento son poco definidos, deshilachados, o cualquier otra cosa menos netos, se puede optar por aplicarlos a mano libre, ajustando el chorro del aerógrafo casi al mínimo y tirando muy de cerca (2 cm o menos), dibujando literalmente los límites que luego con el aerógrafo un poco más abierto y desde un poco más lejos se rellenaran de color. En los enmascaramientos moteados o de finísimas líneas ondulantes la consistencia de la pintura deberá ser un poco menor que para los trabajos normales. Es imposible recomendar una dilución determinada, pues hay demasiadas variables en juego (densidad de la pintura, espesor del pigmento, calidad del disolvente, estado de conservación del aerógrafo, etc.).



camuflaje de líneas



camuflaje moteado

Sin embargo, sí hay unas recomendaciones básicas para obtener buenos resultados:

- Si disponemos de regulador de presión, bajarla a valores sobre los 2 Kg/cm<sup>2</sup> e incluso menor. Esto ayudará a hacer fluir convenientemente la pintura más líquida y, al ser menor la presión, evitar que la pintura chorree y resbale. (La presión a que normalmente se trabaja oscila entre los 2,5 Kg/cm<sup>2</sup> y 3 Kg/cm<sup>2</sup>)
- Tanto en los moteados como en las líneas ondulantes hay que partir de un reglaje del aerógrafo muy abierto, e ir cerrándolo hasta llegar al espesor que convenga para el caso. Con toda probabilidad, durante el transcurso del trabajo tendrá que abrirse y regularse de nuevo, debido al tiempo de secado, normalmente muy rápido en los esmaltes, lo que ocasiona que el aerógrafo deje de tirar.
- La distancia en este tipo de camuflaje es muy corta, de unos 2 cm, y debe de tenerse en cuenta que sobre todo en las motas sólo con alejarse un poco se obtiene una mancha más grande y de bordes más difusos, de modo que, variando esa distancia, se pueden obtener efectos muy interesantes.
- La presión sobre el disparador, en el caso de los moteados, será poco menos que instantánea.
- En líneas entrelazadas no hay que intentar hacerlas todas de una vez, pues lo más seguro es que no se consiga. Es conveniente hacer paradas frecuentes comprobando la marcha del trabajo.



Como recordatorio final, hay que cubrir todas las piezas transparentes con líquido de enmascarar, pero renovándolo con frecuencia, pues no es bueno que acumule demasiada pintura ya que al desprenderlo podrían saltar trozos de pintura que arruinarían el trabajo. También hay que cubrir los huecos y las pequeñas piezas ya pintadas que se han montado previamente en la maqueta. Para ello también puede utilizarse el algodón.

#### **Un truco.**

Antes de aplicar líquido de enmascarar en una pieza transparente, como puede ser la carlinga de un avión, se frota con un dedo untado de aceite de cocina. Esto ayudará a retirar el líquido protector y que la pintura no salte.

#### **Paneles, franjas y bandas de identificación.**



En todos los ejércitos del mundo se han utilizado y se usan un tipo de señales de reconocimiento inmediato que caracterizan al modelo en cuestión como perteneciente a determinada unidad, teatro de operaciones, señal de reconocimiento para las fuerzas propias, y un largo etcétera de funciones que realizan estas

marcas que se denominan de tipo táctico. Bajo el punto del aficionado que va a usar el aerógrafo para pintarlas son importantes varias consideraciones:

- Hay que tener en cuenta que invariablemente estas marcas se aplican al final, una vez que todas las pinturas de camuflaje han ocupado su lugar.
- Recordando en lo dicho anteriormente, hay que limitar con gran generosidad la zona a ser pintada. Insistir bien en los bordes de la cinta para evitar que la pintura pueda filtrarse por debajo con consecuencias desagradables.
- Para obtener una mayor luminosidad (no siempre deseable) en las zonas de reconocimiento tenemos que dar una capa previa de blanco mate; una vez seca se pintará del color o colores.

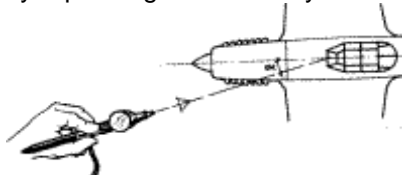
### **Efectos especiales**

Una vez establecidas las bases para el manejo de los aerógrafos, se explicarán algunas técnicas avanzadas para dar ese toque personal a cualquier maqueta. Naturalmente cada maquetista desarrollará sus técnicas personales que la experiencia le irá aportando.

### **Humos, oxidación, escapes**



Una técnica de gran efecto y querida por muchos aficionados son las marcas de oxidación, estelas de los escapes y de las bocas de fuego de las armas. Tres errores básicos se repiten en la realización de estos efectos; color inadecuado, forma incorrecta e intensidad (casi siempre por exceso). Para comprender el error del color, solo hay que observar un buen número de fotografías de distintos modelos. El color negro puro es poco frecuente; incluso en los casos en que se encuentre en el modelo real, resulta excesivamente intenso al pasarlo a la maqueta. Es deseable utilizar la gama de los grises oscuros. En aviones, sobre todo los pintados en colores muy oscuros, la decoloración producida por los gases de escape a elevada temperatura es de color claro; en estos casos se usaran grises más claros con tintes marrones y violetas muy suaves. También en los aviones, las zonas afectadas por las estelas de oxidación se repiten en un mismo tipo de aparato, fenómeno relacionado con el flujo de aire a lo largo del fuselaje. Es claro que debe tenerse muy en cuenta este aspecto. En cuanto a la intensidad, siempre es preferible pecar por defecto que por exceso, aunque es cierto que tal decisión vendrá de la observación del original. En todo caso siempre es aconsejable reprimir el entusiasmo ya que luego resulta muy difícil volver atrás.



Pulverizar en ángulo agudo respecto a la zona de escape

Y respecto a las bocas de fuego de las armas, en ningún caso se trata de chorreones o estelas negras. En todo caso puede usarse un color gris oscuro, tirado "de frente" a la boca del arma a muy corta distancia y con el aerógrafo cerrado casi al máximo. Esto producirá una zona aproximadamente circular que corresponde a la afectada por la llamarada del arma al disparar.

### **Luces y sombras**

Se trata de otra técnica especial que posee un desarrollo prácticamente ilimitado. Es evidente que para efectos muy sutiles el pincel resulta excesivamente basto, así como la textura de las pinturas normalmente utilizadas. Tanto en el fundido y gradación de diversos tonos como en el resalte de detalles y la acentuación de los relieves y depresiones, el aerógrafo permite depositar pequeñas cantidades de pintura a lugares clave, con efectos muy sutiles. En todo tipo de vehículos hay un buen número de zonas como escotillas, compuertas, estructuras, etc. que pueden beneficiarse de estos efectos. Sobre ellos se aplicará el color base mezclado (casi imperceptiblemente) con negro para las sombras y blanco para las luces, pulverizando desde muy cerca, con el aerógrafo muy cerrado y en pulsaciones muy cortas.

### **Dos mejor que uno.**

A pesar de todo, hay que decir que los mejores resultados se obtienen aplicando una técnica híbrida entre pincel y aerógrafo.

### **Envejecimiento**



Sobretudo en el caso de carros de combate y demás vehículos de uso muy intenso, podemos utilizar el aerógrafo para aplicar el "ensuciado" o envejecimiento. Sin desterrar para nada el pincel, el aerógrafo también resulta imprescindible para la mayoría de los camuflajes alemanes, especialmente los de las "SS", o para simular los efectos de empolvado que se produce en los vehículos durante su marcha. Todos han podido observar las nubes de polvo que levantan los carros de combate al avanzar. Para aplicar este efecto, basta con colocar el aerógrafo a una distancia relativamente grande (entre 12 y 15 cm) y medianamente abierto aplicar una pintura de color adecuado (gris polvo, arena muy pálido), o incluso una combinación de varios tonos, para conseguir un resultado perfectamente verosímil. Para insistir en determinadas áreas se puede acercar el aerógrafo, resultando una capa de polvo uniforme que tan pronto como los tripulantes o eventuales pasajeros lo tocan, cambia la uniformidad de aspecto. Para reproducir este efecto final será necesario el retoque con pincel para romper la uniformidad.



En el caso de vehículos con ventanas o parabrisas no debe olvidarse el uso de los limpiaparabrisas. Para ello deberán confeccionarse unas plantillas, teniendo en cuenta el tamaño de las escobillas y el arco que dibujan sobre el cristal, para colocarlas "antes" de empezar a aplicar la capa de "polvo".

### **Metal al descubierto**

El caso de aviones enormemente descascarillados y con la pintura mostrando enormes desgastes, como resultado de una prolongada exposición a los elementos, no es muy difícil de reproducir, sobre todo si se tiene una idea concreta de lo acentuado que debe ser el efecto final. Para empezar se pintará el modelo completo en color aluminio, al que se habrá añadido una cierta porción de gris muy claro para restarle el exceso de brillantez y obtener un acabado metálico más real. También podría servir una mezcla al 50% de color gris pálido neutro y color plata. Después se aplica líquido de enmascarar con un pincel fino en zonas irregulares y pequeñas que serán las zonas más expuestas a la abrasión, para lo que se hace imprescindible el estudio de fotografías del modelo a escala real.

### **Líquido para enmascarar "casero".**

Si no disponemos de líquido para enmascarar, podemos utilizar gotas de cola blanca sin diluir.

Se puede acentuar la aplicación del líquido en casi todo el avión si se escoge un modelo que realmente aparezca muy desgastado. Ahora, con el color base correspondiente a las superficies superiores, una vez seco el líquido, se procede a pintar la maqueta tal y como se habría hecho normalmente. Al secarse se retirará el líquido de enmascarar con la punta de un palillo e irán descubriéndose las zonas que dejarán el metal a la vista. Llegados a este punto se tiene un aspecto que puede resultar atractivo pero irreal, pues ha ocurrido "todo a la vez".



Para resolverlo se pueden seguir dos caminos:

- Aclarar ligeramente el color base y tirar con el aerógrafo muy suavemente en zonas concretas para obtener un efecto transparente en el que se insinúe el metal debajo y en otras se vea claramente el color aluminio.
- Con pintura de acuarela, de un tono próximo al color base y con una esponjita pequeña frotar algunos sitios para conseguir el efecto descrito arriba. Este último método tiene la ventaja de poder rectificarse en caso de no quedar satisfecho con el resultado, simplemente lavando el modelo con agua.

Para terminar, sea cual sea el paso seguido, se sellará para siempre el trabajo con ayuda de barniz brillante, que de paso servirá para prepararlo de cara a la aplicación de calcomanías.

### **¿Listo?**

Para terminar esta serie sobre los aerógrafos, desde aquí se anima a los aficionados a experimentar y extraer sus propias conclusiones, técnicas y trucos; sería un placer mostrarlos en futuros artículos.

### **Ejemplo práctico**

Aquí se puede ver un ejemplo de la aplicación de las técnicas de pintura con aerógrafo y de las técnicas tapado explicadas anteriormente. Se trata de la maqueta de un avión norteamericano Northrop F-5E Tiger II, a escala 1/144. Este modelo es de los utilizados como "enemigo" en los entrenamientos de pilotos de combate del USAF y del USN. Forman escuadrones "agresores" simulando los aviones soviéticos a los que se asemejan en dimensiones y función. Por ello luce un camuflaje de dos colores además de mezclar las insignias de la USAF con las de las fuerzas aéreas a las que "representa".



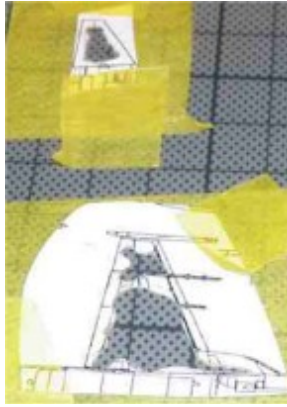
Después de tapar los huecos y la cabina se aplica una imprimación de color claro a todo el avión.



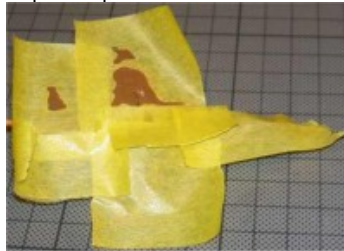
Seguidamente se aplica el color más claro de los dos que componen el camuflaje.



Para recrear el dibujo del camuflaje que utiliza este modelo en concreto se parte de una copia de los planos del avión donde se ha dibujado y recortado el esquema del enmascaramiento.



Se colocan las plantillas y se cubre el resto de la maqueta siguiendo los consejos ya explicados en el apartado sobre Técnicas de tapado. Hay que repetir el proceso tantas veces como sea necesario.



Tras aplicar el segundo color del camuflaje con el aerógrafo se obtiene un perfecto acabado tal y como refleja la foto.



Tras pintar el resto de la maqueta y colocar las calcomanías en su lugar se obtiene un magnífico modelo a pequeña escala.



En nuestra próxima entrega, continuaremos tratando estas apasionantes técnicas, comenzando con el armado de una maqueta sencilla siguiendo el procedimiento del paso a paso, al tiempo que continuaremos aplicando y explicando estas técnicas que venimos desarrollando. 🍷