

MODELISMO

SUR

NÚMERO 1

ENERO 2013

Kawanishi Shiden



Spitfire Mk XVIe



F-105D



Bloch 131



Me 163B Komet



Mig 21



Me 509



ESPECIAL BUCHON



CONTENIDO

- 3 **Me 509 en Etiopía.**
Trumpeter 1/48
Por Manuel Conde
- 12 **Kawanishi N1k1 Shinden**
Hasegawa 1/48
Por Juan Jesús Moreno
- 19 **Republic F-105D Thunderchief**
Trumpeter 1/72
Por José Luis Mirón
- 27 **Bloch 131**
Mach-2 1/72
Por José Antonio Granado
- 42 Messerschmitt Me 163B
Hobbyboss 1/72
Por Álvaro Chacón
- 57 Mig 21MF
Eduard 1/48
Por Francisco Soldán
- 69 Spitfire Mk, XVIe
Italeri 1/48
Por José Antonio Bernal
- 73 Especial Buchón
Por Daniel Pinilla, José Escorza, Rafa Navarro,
Germán Díaz y Manuel Conde

EDITORIAL

Estimado lector:

Esta modesta publicación nace como recopilación de los distintos trabajos que realizamos un grupo de amigos, a los que nos une este extraño y divertido hobby que es el modelismo, que consiste nada más y nada menos que en hacer aviones que no vuelan, tanques que no andan, barcos que no navegan y soldaditos con los que, normalmente, no se puede jugar.

Algunos de nosotros participamos en alguno de los distintos foros que hay en Internet. Otros incluso quizás ya los conozcas porque han publicado artículos en varias revistas nacionales y extranjeras. Otros no se suelen dejar ver y quizás sea en esta revista donde den a conocer por primera vez sus obras. Pero aquí nadie es más que nadie. Todos somos iguales en ganas y en ilusión, y esperamos que todos los trabajos os interesen por igual.

Es éste nuestro primer número, pero no será el último, os lo podemos asegurar, aunque no nos planteamos una periodicidad concreta. Iremos publicando nuevas revistas tan pronto como nuestros trabajos den para dotar de contenido un nuevo número.

Esperamos que os guste y os interese. Hemos puesto toda nuestra ilusión en que así sea.

Modelismo Sur somos: José Antonio Bernal, Miguel Carrillo, Álvaro Chacón, Manuel Conde, Germán Díaz, Juanjo Domínguez, José Escorza, José Luis Etxaide, Manuel González, José Antonio Granado, José Luis Hernández, Emilio Jara, Bartolomé Jordán, Pedro León, P.P. Llorente, David Luna, Antonio Membrillo, José Luis Mirón, Juan Jesús Moreno, Rafael Navarro, Daniel Pinilla, Román Rivas, Miguel Sánchez, Kisko Santana y Francisco Soldán

Messerschmitt Me 509 "Missgeburt"

AVIACIÓN

PASO A PASO

FABRICANTE: Trumpeter

ESCALA: 1/48

NIVEL: Fácil

Autor: Manuel Conde



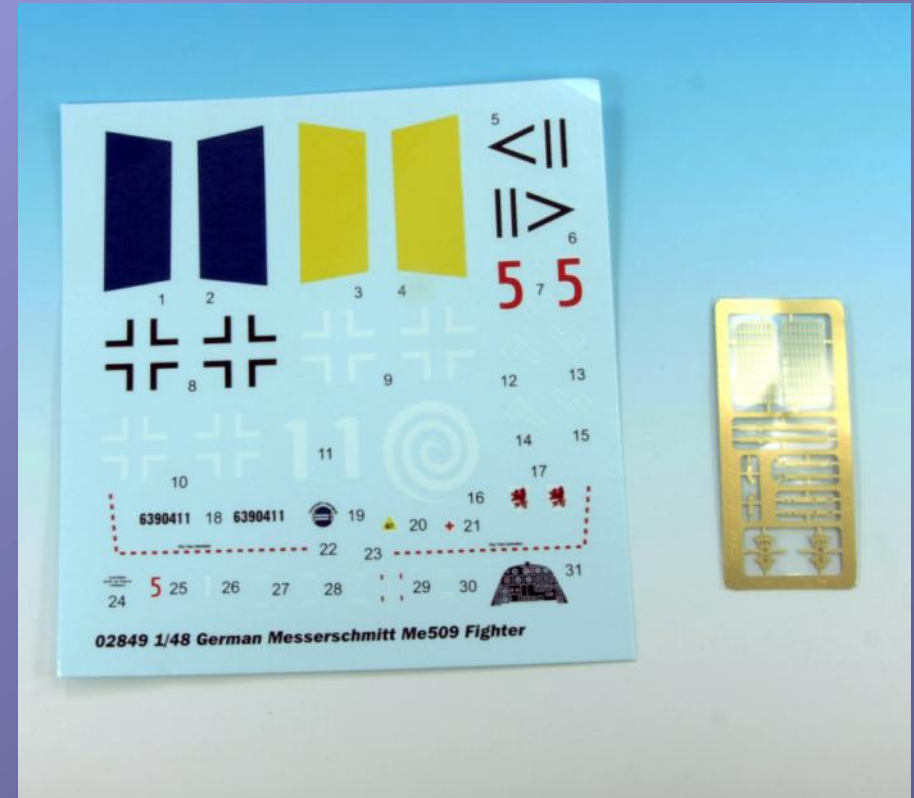
HISTORIA

El Messerschmitt Me 509 nunca se fabricó. Basado en el Me 309, del que si se fabricaron cuatro prototipos, la diferencia fundamental con éste era la disposición del motor, en el centro del fuselaje y detrás de la cabina que quedaba muy adelantada. El armamento previsto era de dos cañones de 20mm y dos ametralladoras. Destinados a suceder al Me 109, y aunque incorporaban muchos adelantos técnicos, no superaban las prestaciones del avión que debían reemplazar, por lo que ambos proyectos fueron cancelados.

LA OTRA HISTORIA

Tras la toma de Egipto por el Afrika Korps en 1944, una unidad expedicionaria alemana fué destacada como apoyo al ejercito italiano en su intento de recuperar el Africa Oriental Italiana. Incluía esta unidad un pequeño cuerpo aéreo constituido principalmente por los restos del Jg 27 equipado en aquella época con Me 109G-6 y Me 509B. Dado el bajo rendimiento que este último había demostrado como caza en el norte de Africa y lo potente de su armamento (consistente en dos cañones de 30mm y otros dos de 20mm) fué utilizado en misiones de ataque al suelo, misión en la que su desempeño se mostró más eficiente, especialmente en el ataque a vehículos.

La maqueta realizada corresponde a la montura personal del teniente Walter Matthau, con base en un aerodromo desconocido de Eritrea en septiembre de 1944, donde su piloto se acreditó la destrucción de tres carros de combate británicos y otros vehículos ligeros antes de ser derribado por el sargento Jack Lemmon, de la RNZAF que pilotaba un Spitfire Mk. XIV y que se anotó con esta la tercera de sus 6 victorias aéreas.



LA MAQUETA

La maqueta de la marca Trumpeter es simple pero suficientemente detallada. No presenta ningún problema importante de encaje, los paneles son incisos y finos, los pozos están detallados bastante bien. La cabina es sencilla pero de nuevo suficiente, y la pequeña plancha de fotograbados completa adecuadamente a las piezas de plástico. Si fuera un avión más bonito, por el precio que tiene sería una compra fantástica.

MONTAJE

Que nadie me pregunte por qué compré un avión tan feo. No lo se. Supongo que estaba tan harto de hacer aviones luft´46 de marcas raras, la mayoría de resina con malos encajes, faltas de detalles, etc, que cuando vi ésta de Trumpeter no me pude resistir. Un error lo tiene cualquiera. Yo más.

Pero vayamos al grano. La maqueta se monta sin dificultad.



Pequeño detallado de los pozos. Apenas unos cablecitos y unas tiritas de plástico



Pozo delantero acabado. Viene bastante detallado

Cabina, todo de caja.



El panel de mandos es una calca. Gran error. El panel que trae la maqueta tiene un buen relieve y hubiera quedado mucho mejor pintado.

Los pozos vienen muy bien detallados. No necesitan ningún añadido extra.



Aprovecho que he pintado los pozos y pinto también el tren de aterrizaje para aprovechar la pintura



Aunque las instrucciones no lo indican, es imprescindible lastrar el morro si no queremos que el avión se nos caiga de cola.

El único punto flaco del montaje es la parte inferior del fuselaje, donde nos encontramos un pequeño escalón que corregimos con un poco de masilla.

Siguiendo las instrucciones pegué el tren delantero. Gran error. Me ha estado molestando todo el tiempo. Eso si, el plástico duro de narices, con la cantidad de golpes que le he dado ha aguantado



Que nadie me pregunte por qué compré un avión tan feo. No lo se. Supongo que estaba tan harto de hacer aviones luft´46 de marcas raras, la mayoría de resina con malos encajes, faltas de detalles, etc, que cuando vi ésta de Trumpeter no me pude resistir. Un error lo tiene cualquiera. Yo más.



Aquí lo tenéis con los colores base aplicados sin desgastes. Las cruces, líneas de “no pisar” y banda blanca del fuselaje están pintadas. El número 10 y las esvásticas son calcas de la caja de sobras y el escudo de la unidad está impreso en calca virgen.



Aquí lo veis ya acabado. Los desconchones están hechos a pincel. El resto de desgastes con aerógrafo, y las líneas de panel están marcadas con óleo negro.





Y hasta aquí llegó. No es que esté especialmente contento con esta maqueta, pero es un avión más en la vitrina y una caja menos en el armario (el que no se consuela es porque no quiere)

AVISO LEGAL

Todos los hechos descritos en esta publicación son ficticios, aunque para ello se hayan podido utilizar nombres de personas reales. Cualquier parecido de esta maqueta con la realidad es mera coincidencia

KAWANISHI NIKI JA SHIDEN (CÓDIGO ALIADO "GEORGE")

AVIACIÓN

MODELO ACABADO

FABRICANTE: Hasegawa

ESCALA: 1/48

NIVEL: Fácil

Autor: Juan Jesús Moreno



HISTORIA

El Kawanishi N1K-J Shiden, relámpago violeta, fue una versión basada en tierra del N1K. A esta variante terrestre los aliados le dieron el nombre en clave «George». Durante la Segunda Guerra Mundial los pilotos de ambos bandos consideraron al N1K-J como uno de los mejores cazas japoneses basados en tierra.

El N1K poseía un armamento pesado, inusual para los cazas japoneses, y además podía llegar a salvo a su base después de haber recibido un considerable daño en combate. El N1K-J se enfrentó en similares condiciones al F6F Hellcat y rivalizaba con los A6M5 Zeke así como fue un gran rival para aviones como el F4U Corsair y el P-51 Mustang. A pesar esta capacidad, fue producido demasiado tarde y en escaso número para afectar al resultado de la guerra.

DISEÑO Y DESARROLLO

Los pesados flotadores, era lo que limitaba al N1K1 contra los modernos cazas estadounidenses. Los ingenieros de Kawanishi, habían pronosticado a finales de 1941 que el N1K podría convertirse en un buen caza basado en tierra, por lo que empezaron a construir en privado dicha versión, que realizó su primer vuelo el 27 de diciembre de 1942, con un motor radial Nakajima NK9H Homare de reciente desarrollo en lugar del menos potente Mitsubishi MK4D Kasei del N1K1. Con la intención de aprovechar toda la potencia de este motor, se hizo precisa la adopción de una hélice de gran diámetro, lo que a su vez requirió el desarrollo de unos aterrizadores principales de gran longitud, que fueron fuente de gran número de quebraderos de cabeza para el equipo de diseño.



Una característica de este aparato, eran los alerones de combate automáticos, que se ajustaban automáticamente en función de la aceleración, liberando al piloto de este trabajo, y reduciendo la posibilidad de que se limitase por ello en pleno combate.

Aparte de los problemas iniciales del motor y el tren de aterrizaje el programa de vuelos de prueba demostró que el avión era prometedor. Los prototipos fueron evaluados por la Armada Imperial, y puesto que el avión era más rápido que el reconocidísimo Mitsubishi A6M5 Reisen y con mucho más alcance que el Mitsubishi J2M2 Raiden, se ordenó a finales de 1943 su producción en serie como N1K1-J, la -J era su distintivo, ya que se trataba de un avión de despegue en tierra, diferente al hidroavión de caza original, con la denominación oficial de Caza Interceptor de la Armada Shiden (Relámpago violeta) y que recibió la designación código aliado de George.



El avión, entró en servicio a inicios de 1944 y demostró ser altamente efectivo contra los cazas americanos, aunque mecánicamente no era fiable. El motor, era difícil de mantener, al igual que el tren de aterrizaje, que tenía frecuentemente fallos.

LA MAQUETA

Maqueta de Hasegawa, con muy buen detallado y terminación, en los exteriores, aunque se echa de menos algo más de terminación en los interiores. Buen plástico para trabajar con él, y buen encaje.

EL MONTAJE

No hubo problemas a la hora de montar la maqueta, aunque en la unión del cuerpo alar con el fuselaje, se debió forzar algo la unión para que no existieran espacios, y que finalmente fue perfecta.

LA PINTURA

En un principio, se pintó toda la pintura con aluminio de "Lara", pintando después mediante máscaras algunos paneles con el mismo aluminio tintado con distintos colores, en este caso algo de bronce de tamiya.



Ya en la parte superior, se pintó con la referencia que la misma maqueta, H60 de Gunze y un 5% aprox. de azul.

En la parte inferior, las partes enteladas, se pintó con H61, ya que como bien me comentó D. Rafael Navarro, esas partes se dejaban sin pintar, siendo distinto el color, si el avión pertenecía al ejército o a la marina, tal como transcribo a continuación:

"Al contrario que otras fuerzas aéreas los japoneses no usaban una imprimación "metálica" en sus aviones (en realidad esa imprimación es polvo de aluminio en suspensión en barniz). Los japoneses usaban pintura. Cuando un avión japonés se ve el metal es metal de verdad no pintura. Así pues todas las partes enteladas nunca van en tono metálico por mucho que no lo digan las instrucciones.

El color de los alerones pues va a depender de si es un avión del ejército o de la marina o de que fabricante es el modelo.

Si no te quieres complicar la vida para aviones del ejército puedes usar tamiya XF-14 J.A. Grey o Gunze H62. Para aviones de la marina XF-12 J.N. Grey o Gunze H61 o xf-76 Gray Green IJN."

Pasé, seguidamente a pintar Hinomarus por medio de plantillas, así como la línea de "no pisar" en los alerones, y líneas en las aspas de la hélice. Finalmente, se aclararon paneles y se realizó el desconchado con una esponja, y se terminó con ensuciado con óleos.

Poco más, esperando que hayáis disfrutado con las fotos, y recomendando la maqueta si estáis interesados en ella.







REPUBLIC F-105 D THUNDERCHIEF

AVIACIÓN

MODELO ACABADO

FABRICANTE: Trumpeter

ESCALA: 1/72

NIVEL: Fácil

Autor: Jose Luis Mirón



HISTORIA

El Republic F-105 Thunderchief, usualmente conocido como "Thud" por los pilotos, fue un cazabombardero estadounidense desarrollado por la compañía Republic Aviation Company y usado por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en misiones de bombardeo durante los primeros años de la guerra de Vietnam. De los 380 aviones producidos, 280 se perdieron. Aunque le faltaba la maniobrabilidad de los pequeños MiGs derribaron 275 cazas enemigos en Vietnam.

El F-105 es un avión de ataque supersónico, armado con misiles y cañón, después de algunos años, el diseño fue adaptado y recibió varias mejoras Up-grade, para misiones de ataque con vuelos de penetración a baja altura y gran velocidad sobre el territorio enemigo, cargando una sola bomba atómica en su bahía de carga interna.

Su primer vuelo de prueba fue en 1955 y entró en servicio en 1958. Es el más grande caza monomotor jamás empleado por la USAF. con grandes tomas de aire en las bases de las alas, cabina monoplaza, tren de aterrizaje alto y reforzado, El F-105 sería recordado como el mejor avión de ataque y bombardero, sobre vietnam del norte en los primeros escenarios de la Guerra de Vietnam.

Durante la Guerra de Vietnam los nuevos biplazas F-105F y F-105G actuaron en misiones de supresión de defensas enemigas (SEAD) luchando contra misiles tierra-aire Soviéticos S-75 Dvina, lanzando bombas convencionales transportadas en su bahía de carga interna, bajo el fuselaje central. Aunque el F-105 pesaba 22,680 kg, el avión excedía la velocidad del sonido al nivel del mar y en vuelos sobre territorio enemigo, superando ampliamente a los MiG-21 soviéticos, podía alcanzar velocidad de Mach 2 a gran altura y cargar 6,700 kg de bombas y misiles.



El Thunderchief fue reemplazado como bombardero sobre Vietnam del Norte por el nuevo caza F-4 Phantom II y el bombardero F-111. Sin embargo las variantes Wild Weasel del F-105 permanecieron en servicio hasta 1984 cuando fueron reemplazados por los más especializados F-4G "Wild Weasel V". La USAF reemplazó a los F-4G por los F-16 actualmente utilizados para las misiones SEAD.

LA MAQUETA

Maqueta de Trumpeter de buena calidad. Plástico gris claro con la consistencia adecuada para poder trabajarlo sin problemas. El detallado interior es suficiente si se quiere dejar con la cúpula de la carlinga cerrada, en caso contrario hace falta trabajar un poco la oficina o acudir a algún set de resinas. El detallado exterior y de pozos es muy correcto, si bien el remachado propuesto por el fabricante es excesivo, con unos agujeros que a escala podrían ser algo más pequeños que una pelota de balonmano.

MONTAJE

El montaje ha sido completamente de caja y sin ningún tipo de problema. Todo ha encajado a la perfección y solo he empleado un poco de Surfacer para eliminar alguna junta. Después del lijado lógicamente ha hecho falta recomponer alguna línea de panel y algún que otro remache. Interiormente he

añadido algunos cablecillos al asiento, al que también he colocado un cojín de blue tack y unos arneses de cinta de Tamiya. Está pintado con acrílicos Gunze, con sombreados de las líneas de panel y aclarados en los paneles.





Después de barnizado con Future he panelado con óleo mezcla de siena y negro y por último he terminado barnizando con mate de Gunze.

En resumen ha sido una maqueta que he disfrutado bastante. En un tiempo en que mi producción está bajo mínimos la pude terminar en un mes, aprovechando un par de semanas de vacaciones este verano. Además me ha servido para salir de mi tónica general de aviones de hélice.

Espero que os guste.









Black 131

AVIACIÓN

PASO A PASO

FABRICANTE: Mach2

ESCALA: 1/72

NIVEL: Avanzado

Autor: José Antonio Granado

MACH

1/72

BLOCH 131

AVION DE GRANDE
RECONNAISSANCE

ALL-PLASTIC SCALE MODEL



HISTORIA

El prototipo Bloch M.B.130 voló por primera vez en 1934 y a pesar de unas prestaciones mediocres consiguió un contrato para 40 ejemplares de serie. No obstante el avión tenía muchas deficiencias y la compañía decidió desarrollar un modelo mejorado el M.B.131. el prototipo de esta nueva variante voló en 1936

Era un monoplano totalmente metálico, con una configuración de ala baja cantiléver, fuselaje convencional, cola arriostrada, tren de aterrizaje retráctil con rueda de cola y planta motriz bimotor.

Después de una serie de mejoras y cambios, entró en producción en 1937. Hubo varias versiones entre ellas la de reconocimiento y entrenamiento pero la versión de serie más importante fue la **RB4 de bombardeo y reconocimiento**.

Cuando estalló la Segunda Guerra Mundial había varios grupos de reconocimiento. Casi de inmediato se descubrió que eran incapaces de efectuar reconocimientos diurnos sin graves pérdidas aunque casi de hecho evitaban sobrevolar el territorio alemán. Por ello se les pasó a misiones de reconocimiento nocturno, o a tareas de instrucción . Tras el colapso francés ante el avance alemán algunos fueron utilizados como remolcadores de blancos por el Gobierno de Vichy.

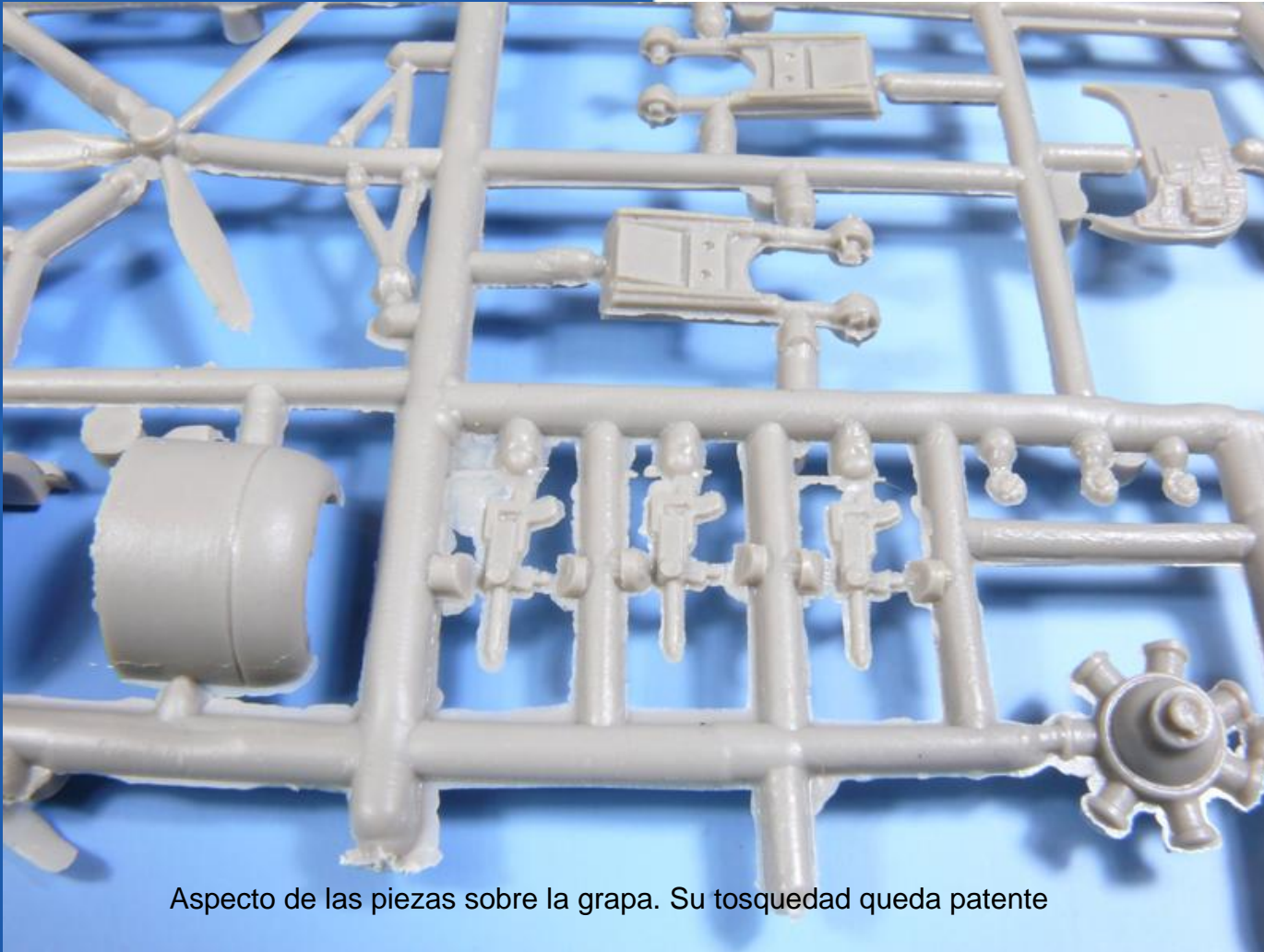


LA MAQUETA



La maqueta del fabricante artesanal francés Mach2 es todo un reto, no apto para modelistas con poca experiencia. La mayoría de las piezas tienen un aspecto tosco, con poca finura y definición y con cantidad de rebabas por todos los lados. Muchas piezas presentan errores de forma o de dimensiones que hay que corregir. Otras piezas, simplemente hay que desecharlas por erróneas o por toscas y gruesas. La visión de las grapas, en primera instancia, disuade al modelista más atrevido y hay que armarse de valor para afrontar la tarea de montaje.

El aspecto más problemático y grave, si cabe, es el de las piezas transparentes. En ellas el calificativo de toscas alcanza su máxima expresión. Aparte de su extraordinario grosor, carecen totalmente de transparencia, mostrando a través de ellas solamente imágenes deformadas.



Aspecto de las piezas sobre la grapa. Su tosquedad queda patente



Contenido de la caja. Las calcas deben ser sustituidas debido a su grosor y poca definición

Parecía que el único modo de poder completar la maqueta sería vacuformar un nuevo lote de piezas transparentes, lo cual se me antojaba bastante pesado. No siendo ésa una tarea que me apeteciera mucho acometer, intenté lijarlas concienzudamente, cada vez con lijas más finas y al final darles una buena sesión de pulimento. Después de todo el proceso obtuve un brillo y una transparencia que me sorprendió. Este pequeño éxito me permitió afrontar la construcción ahora con un poco más de ánimo.

Como conclusión diría que realmente sólo si tienes muchas ganas de poseer este modelo en tu vitrina debes afrontar su construcción.



Las instrucciones se reducen a un simple folio con una descripción somera y unos dibujos esquemáticos y muy simples



Las piezas transparentes poseen un grosor desproporcionado y más que transparentes se diría que son translúcidas



En el semifuselaje izquierdo se observa la reconstrucción del compartimento de bombas



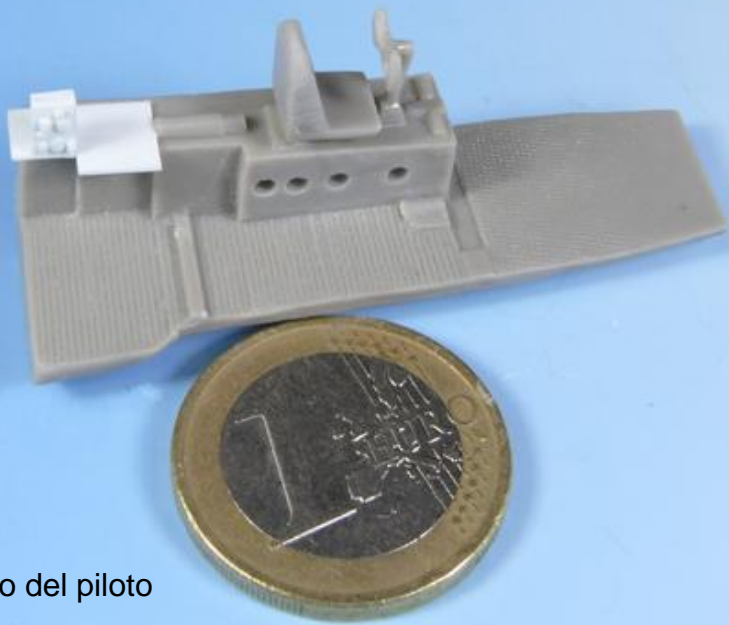
El detallado interior que aporta la maqueta se reduce a la zona de la cabina. El resto del interior viene vacío



MONTAJE

Antes del montaje compruebo con unos planos a escala las dimensiones y formas de las piezas, constataando que el fuselaje es un poco corto. Por ello posteriormente, una vez unidas las dos mitades del mismo, cortaré la cola para añadirle un par de secciones de lámina de plástico gruesa hasta conseguir la longitud correcta.

Antes de cualquier trabajo realizo el remachado, lijado y limpieza de todas las superficies. Ya satisfecho con el resultado, comienzo con el interior de la cabina y del resto del fuselaje. En la cabina hay algunos detalles que habrá que completar, pero el resto del fuselaje viene totalmente hueco por lo que el trabajo de detallado será exhaustivo como se puede ver en las fotos.

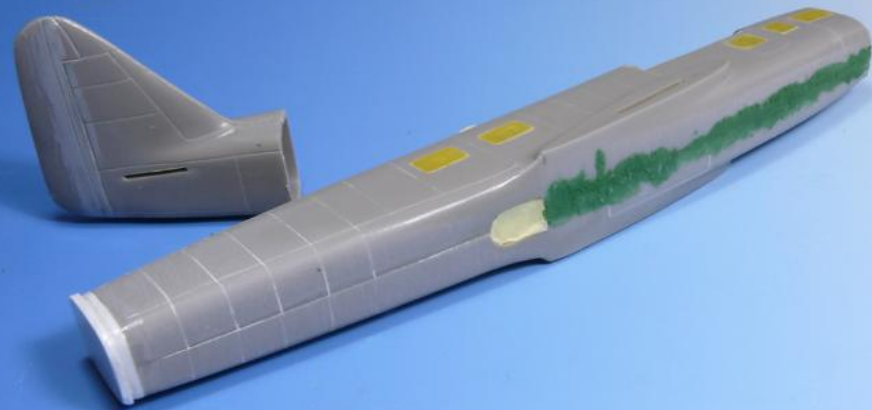


El puesto del piloto



Los interiores pintados

El ajuste de todas las secciones necesita ingentes cantidades de masilla



Una vez unidos los semifuselajes, cortamos la cola e insertamos lámina plástica para alargar su longitud



El carenado y los motores antes...



Y después de detallarlos y pintarlos

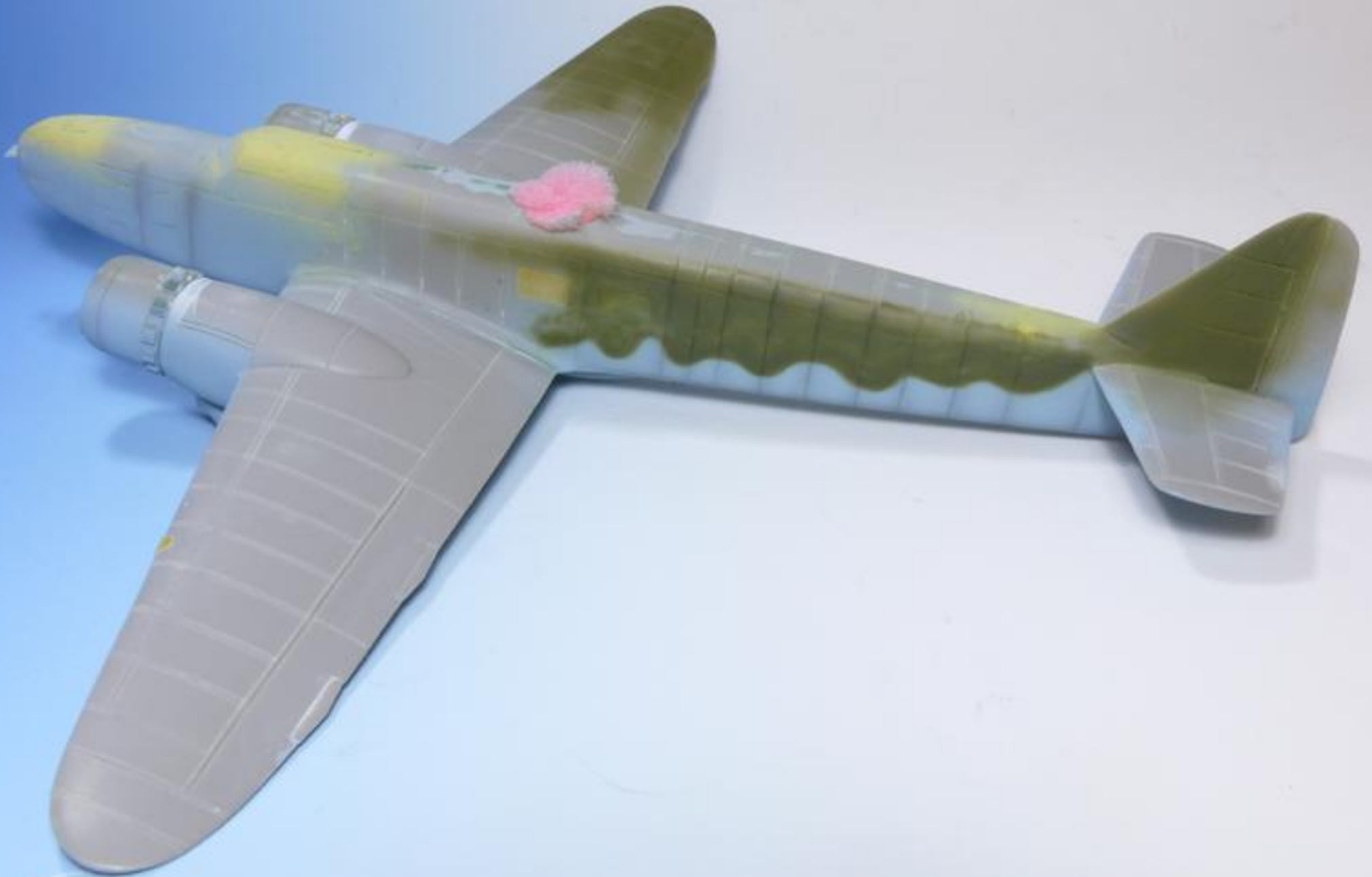


Una de las hélices “trabajada” y la otra “en bruto”



El conjunto del tren de aterrizaje principal con las piezas de mejora en scratch añadidas

Para la pintura replicamos el proceso seguido por el objeto real. Inicialmente estos aparatos fueron camuflados en color Kaki por arriba y Gris Bleu clair por abajo, con una separación ondulada muy característica



Aquí vemos el camuflaje completo. También podemos observar ya pintadas las bandas nacionales en el timón de cola. A muchos Bloch 131 les pilló el comienzo de la Segunda Guerra Mundial de esta guisa

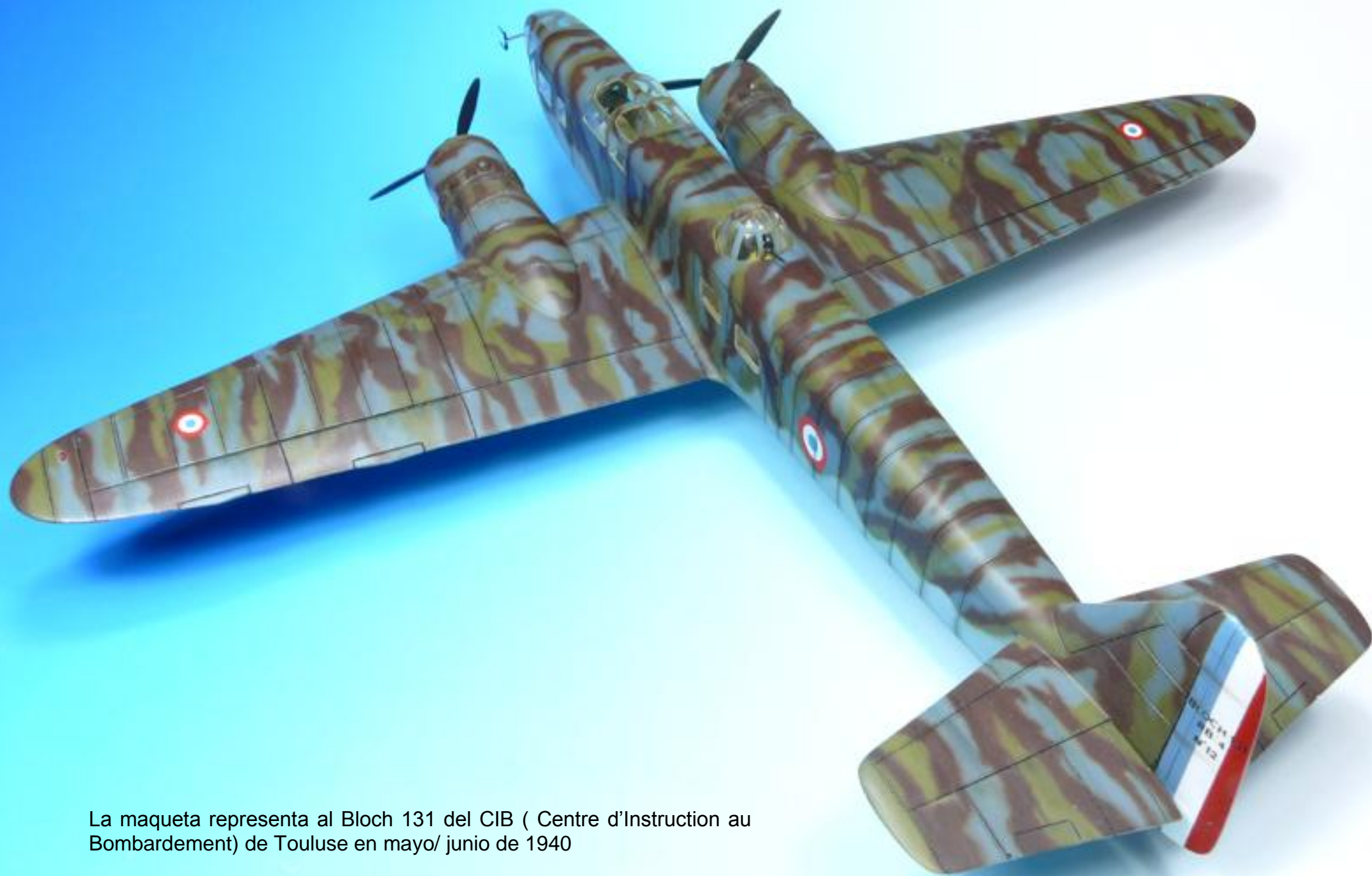




Nuestro Bloch recibió un intrincado camuflaje veteadado a base de manchas de los colores Chocolat y Gris Bleu Fonce sobre el color Kaki superior

El aparato terminado. A pesar de que su diseño era de 1936 el Bloch 131 tenía unas líneas mucho más elegantes que otros aparatos franceses de la época como los Amiot 143 o Potez 540

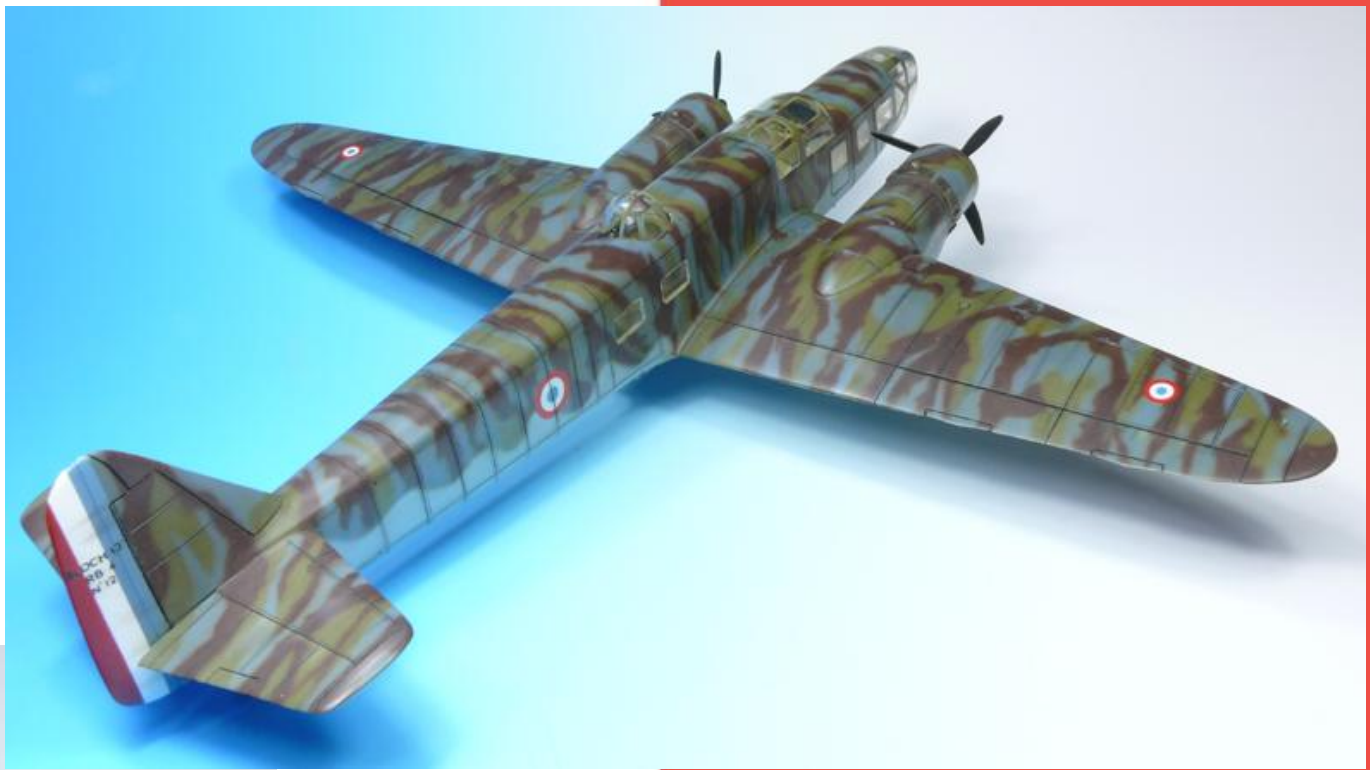




La maqueta representa al Bloch 131 del CIB (Centre d'Instruction au Bombardement) de Toulouse en mayo/ junio de 1940



Concebido como avión de reconocimiento y bombardeo y de un tamaño aproximado a un B-25, no poseía las cualidades guerreras de éste y por el contrario era demasiado grande y pesado para el rol de reconocimiento





La realización de la maqueta se ha prolongado durante varios meses aunque no trabajando continuamente en ella pues la he ido alternando con otras menos correosas.

Espero poder disfrutar de ella algún tiempo antes que el Sr Murphy haga valer su ley y venga algún fabricante y la saque en los próximos meses como ya me ocurriera con el vacuforme del trimotor SM 82 de Aviation USK que en cuanto lo acabé lo anunció Italeri en inyección.

Documentación: números 2 y 3 de la revista **Avions**, número 30 de la revista **Air magazine** y número 7 de la revista **Aero Journal** (la nueva, no la antigua)

Me 163B-0 Komet - Mayor Wolfgang Späte -

AVIACIÓN

PASO A PASO

FABRICANTE: Hobby Boss

ESCALA: 1/72

NIVEL: avanzado

Autor: Álvaro Chacón Cartaya



Un prototipo peligroso pintado de rojo tomate...

LA UNIDAD

- El **Erprobungskommando 16** se formó Marzo 1943 en Peenemünde-Oeste, como una unidad de prueba para los nuevos Messerschmitt Me 163 Komet, un nuevo tipo de avión-cohete , caza de punto, que se desarrolló para frenar las continuas olas de bombardeo que venían día tras día sobre el Reich. Para ello se precisaba de un caza que despegara y alcanzara a los incursores en poquísimo tiempo, a altas cotas de altitud, los derribara con armamento devastador y volviera con soltura. Así, los aliados no gozarían de tanta impunidad y se lo pensarían 2 veces.

Esta unidad se encargaba de entrenar a los pilotos antes de que pasaran a las unidades operativas.

Para 1943 la Luftwaffe disponía del Me 163 B casi listo para su empleo en combate, pero el avión necesitaba tanto de pilotos experimentados como de un personal de tierra entrenado por lo que se decidió crear una unidad especial para pruebas y entrenamiento denominándose Erprobungskommando 16 (EKDO. 16). En septiembre del mismo año el EKDO. 16 contaba con una plantilla total de 150 hombres incluyendo 5 pilotos instructores y 23 pilotos en periodo de entrenamiento. Para enero de 1944 la plantilla había pasado a ser de 500 hombres.

- El 13 de Mayo de 1944 la unidad realizó su primera misión operativa al mando del **Mayor Wolfgang Späte** posteriormente sería relevado por el **Hauptmann Thaler**.

- Finalmente la unidad operativa recibió la designación **I./JG 400** bajo las órdenes del **Oberstleutnant Robert Olejnik** con base en Bad Zwischenahn. La unidad fue disuelta el 14 de febrero de 1945.



EL AVIÓN Y EL PILOTO

- El Komet no era un avión convencional, era un caza- cohete que no usaba un combustible usual para motores a reacción sino una mezcla de compuestos, **T-Stoff** (peróxido de hidrógeno) y **C-Stoff** (hidracina y metanol). Entre la cabina y el motor se encontraba un tanque para el combustible T-S con una capacidad para 1.040 litros. El otro líquido catalizador, el C-S, estaba alojado en dos tanques ubicados en la raíz de las alas con una capacidad para 173 litros y otros dos tanques más de 73 litros cada uno.

El motor cohete Walter tenía un alto consumo de combustible y una autonomía para 6 minutos de vuelo a plena potencia, sin chorro aún podía gozar de gran velocidad e iría perdiendo paulatinamente llegando al convencional planeo. Era un avión con una aerodinámica extraordinaria y hay reportes de Komets escapando de cazas Thunderbolts con meros giros de planeo, incapaces de interceptar.

El aparato resultó ser casi tan peligroso para sus usuarios como para los aparatos atacados ya que los compuestos eran inestables y altamente corrosivos y podrían explotar con hechos tan comunes como por ej. un bache en la pista o una junta mal terminada. Uno de los pilotos que murieron a los mandos del Komet por accidente aéreo fue Josef "Joschi" Pöhs, con 43 victorias aéreas (35 de ellas en el Frente Oriental). Murió el 30 de diciembre de 1943 en Bad Zwischenahn al estrellarse su Komet contra el suelo y el propelente del motor acabó por disolver totalmente su cuerpo. Sin duda hay más pilotos que resultaron muertos por la peligrosidad del propelente.

Era un avión al que faltó poco para ser perfeccionado, era un ingenio adelantado a su tiempo pero era ya tarde para cambiar los acontecimientos...

- Mi intención es hacer el famoso **Komet rojo**, que pilotó Späte en el bautismo de fuego del aparato.

Tras las primeras evaluaciones con los modelos de preserie y A, el **13 de Mayo de 1944** se realizó la primera misión operativa bajo el mando del Major Späte, con un modelo B, el BV 41. Despegó para interceptar un P-47 Thunderbolt, guiado por indicaciones de radar, pero debido a problemas en la turbina, que se apagó por exceso de velocidad, no pudo pillar al enemigo.

Realmente se pensaba que el aparato estaba lo suficientemente perfeccionado para actuar como arma, pero hechos como este demostraban que aún debía mejorarse más, añadiendo un medidor de mach o diseñando un plan de entrenamiento especial a esas elevadas velocidades.

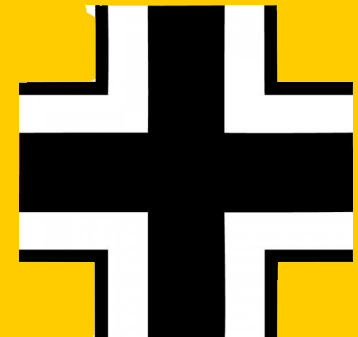
Como su código de vuelo indica (PK+QL) se trataba de un avión de entrenamiento y no era necesario que tuviese su pintura de camuflaje necesariamente, si bien se sabe que la pintura anterior era gris cielo .

La gran anécdota de este modelo está en que el día antes de la gran salida operacional, el personal de tierra obsequió a Späte con una sorpresa: emocionados, lo pintaron de rojo en homenaje al famoso Fokker del Barón Rojo, previendo un gran éxito y propaganda; lo que no esperaban los hombres de negro fue el cabreo monumental del piloto por haber hecho esto sin su permiso ya que esto lo hacía vulnerable y añadía peso al aparato..., aunque entre nosotros, a mí me parece el ferrari de la Luftwaffe

Por lo menos, se sabe que fue de esta guisa en 2 salidas operacionales.

Fuentes:

- Classic, ME 163
- Mushroom, ME 163
- Pod lupa, ME 163 & VARIANTS
- Osprey, ELITE UNITS JG400
- Ballantine Books, TOP SECRET FIGHTER



LA MAQUETA-

La maqueta que he elegido para representar este avión es de la marca **Hobby Boss**. Al principio pensé que la mejor opción iba a ser la de Academy, pero cuando investigué un poco me dí cuenta que HB era más acertada.

- Hobby Boss tiene en este modelo un inconveniente: **la cabina**, que hay que vaciar totalmente y que se concibe como la de todos estos modelos, para principiantes y niños.

Como me hice con las resinas de CMK, que son geniales, decidí vaciar y sustituir tal cual, y sienta como anillo al dedo.

- Otro problemilla es el frente de **la raíz alar en el borde de ataque**, que está algo adelgazada, creo que por algún defecto del molde.

- Un acierto de la marca son los **slats fijos**, que están bien reproducidos en la parte inferior, cosa rara no sólo a 1/72 sino en todas las escalas para este modelo, según he visto.

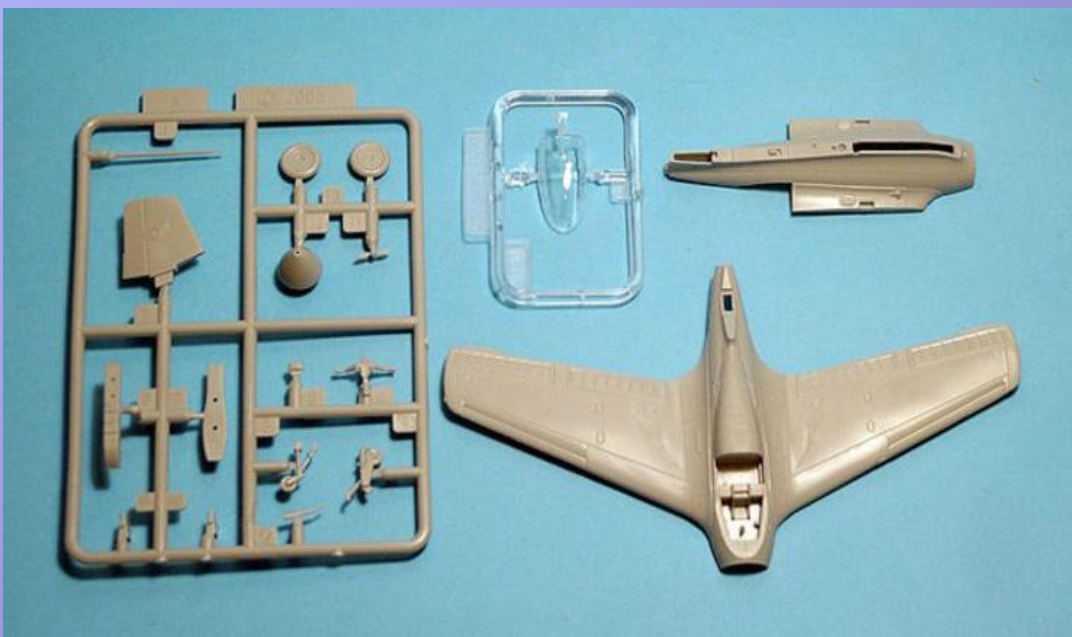
- **El cristal de la cabina** lo sustituyo por acetato de Squadron y la dejaré abierta.

- Como el modelo a representar, el Komet del Mayor W. Spate PK + QL no viene de caja, opto por **las calcas** de Peddihaus Decals, un tío de Alemania que las hace por encargo y que me las ha confeccionado para la ocasión (recomiendo encarecidamente sus productos).

- Las piezas y medidas son muy buenas, con buenos detalles y buen tren de aterrizaje, mejor que el de Academy.

- Las calcas, son también interesantes, el 13 blanco y un ejemplar capturado por la RAF, que me guardo para futuros Komets.

En general, que si quieres hacerte un buen komet, esta es tu marca, buena y barata.

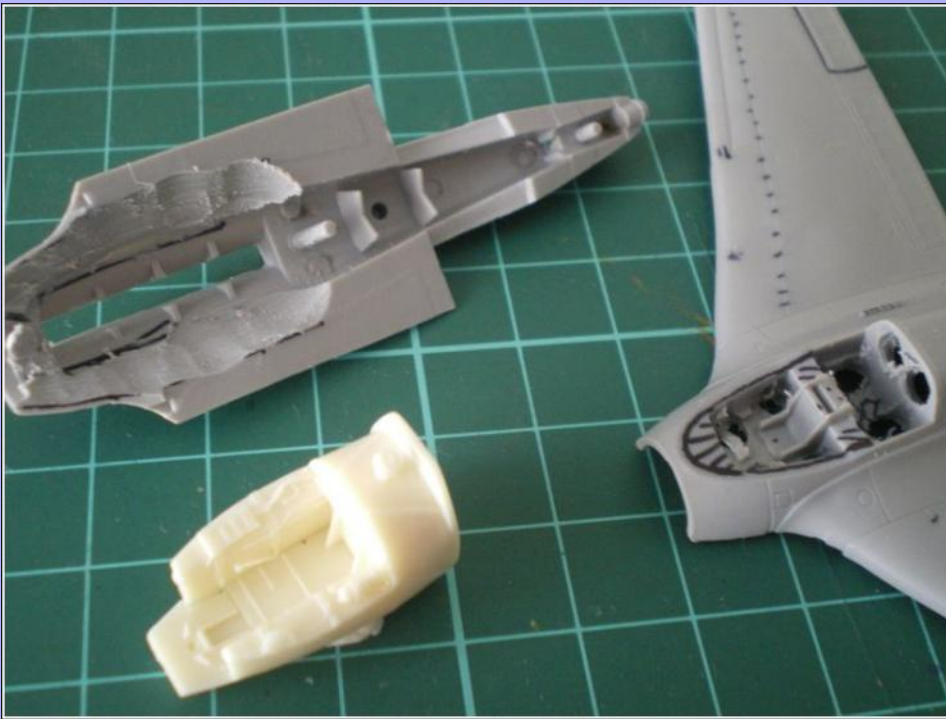


Clásico despiece del típico kit de HB: pocas piezas y facilidad de armado.



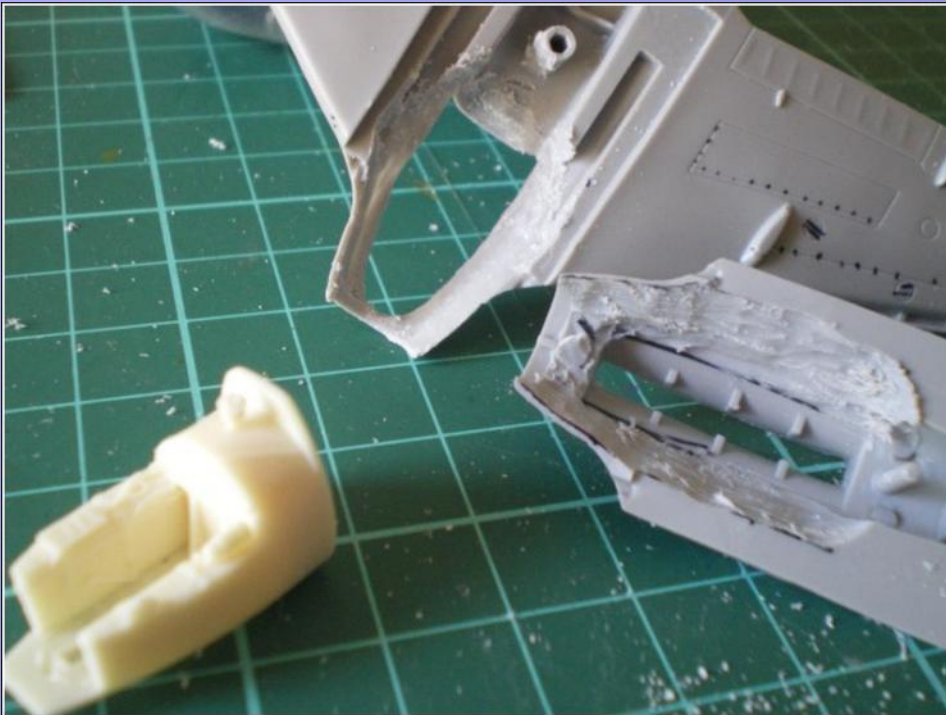
CMK es fundamental para sustituir la cabina y detallar los pozos de armamento.

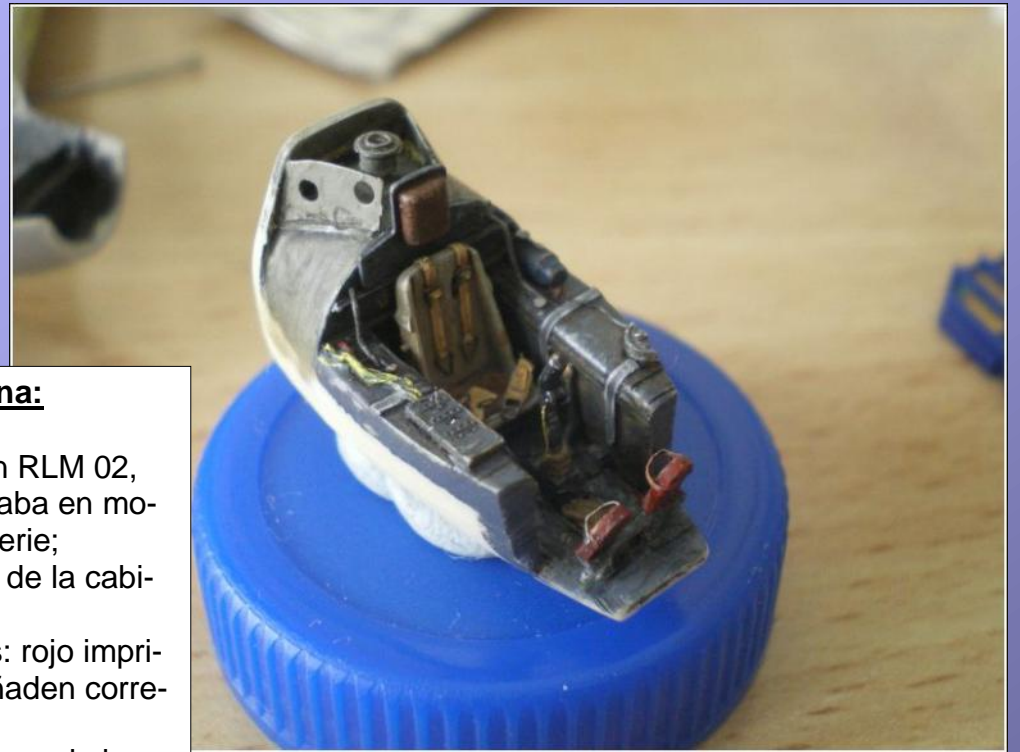
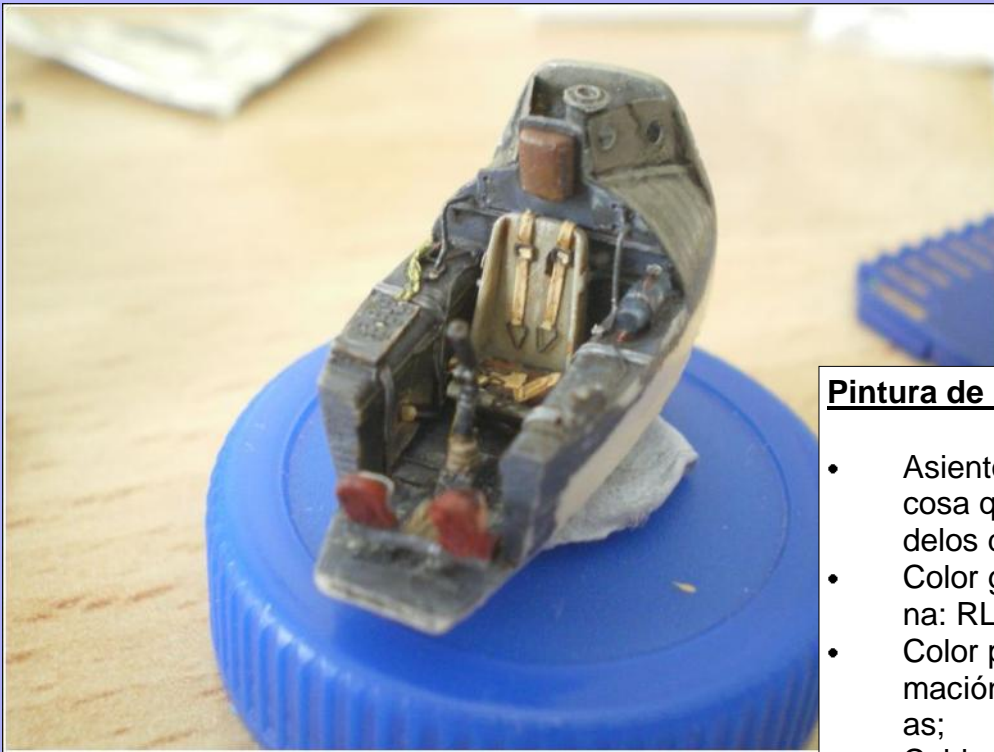
El cristal lo sustituyo por 1 de acetato de Squadron, que habrá que ajustar.



Fase 1: la cabina

- Delimitación de las áreas a cortar
- Lijado y debastado con Drémel
- Calce de las resinas laterales y del panel de instrumentos, se rellenan de masilla las zonas débiles
- Fotograbados pintados con gris Vallejo

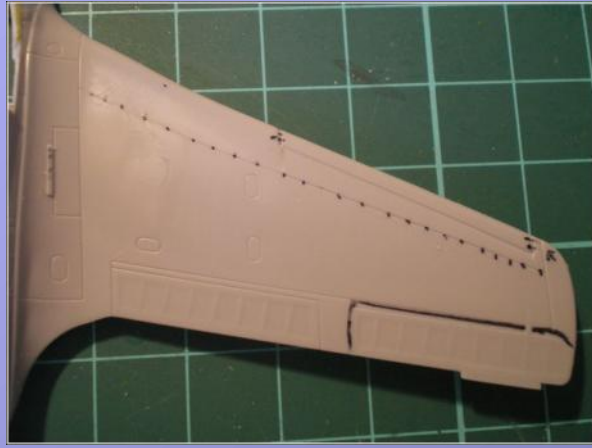
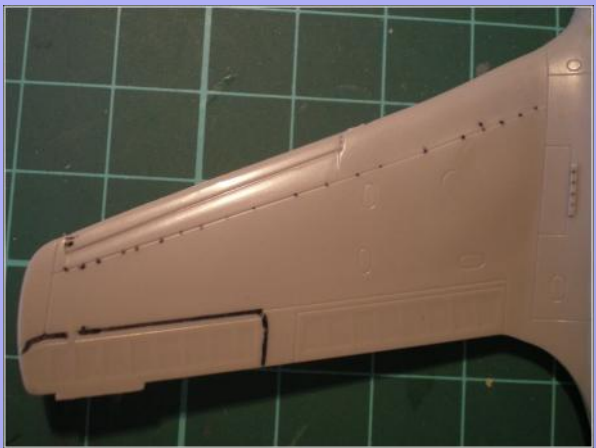
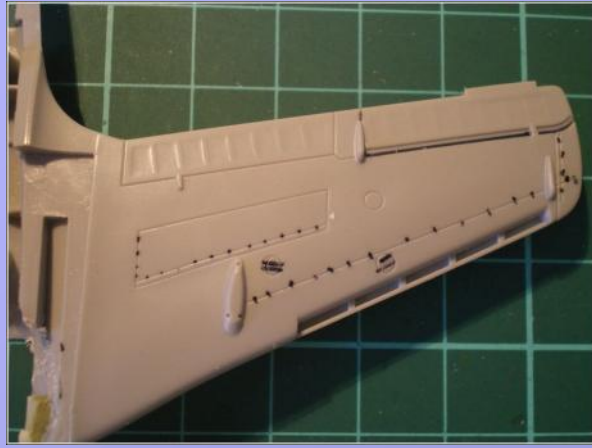




Pintura de la cabina:

- Asiento: va en RLM 02, cosa que pasaba en modelos de preserie;
- Color general de la cabina: RLM64
- Color pedales: rojo imprimación, se añaden correas;
- Cables eléctricos de la radio: amarillo
- Botella de oxígeno: azul real
- Desgastes: en RLM02 y marrones ;
- Zona trasera, tanque de combustible: RLM 02.
- Todo en Vallejo y Gunze.





Fase 2: fuselaje , alas y armamento

- Se tapan las líneas erróneas de las alas con masilla milliput, que no eran de metal sino de madera;
- Se alargan los flaps;
- Se eliminan registros mal colocados o sobrerrepresentados
- Se soluciona el problema del borde de ataque, con varilla evergreen y masilla milliput;
- Y lija al agua...



Compliquémosnos la vida:

- Detalle de las resinas del armamento, los cañones de
- 20 mm MG 151/20;
- Los cañones sobresalían por el borde de ataque, se hacen con agujas hipodérmicas;
- Pintura: negro + empolvado con grafito;
- En la parte trasera se estiliza con evergreen el borde de salida de las alas



Primera imprimación:

- Salen todos los fallos de los procesos;
- Utilicé imprimación Citadel a Spray y no me gustó, me dejó piel de naranja
- Lija, lija y más lija;



Recortamos los elevones y aserramos el cristal de la cabina...

Detallados específicos:

- Se elimina por completo el agujero de chorro, con Drémel;
- Se modifican los agujeros de casquillo en la zona inferior, que eran distintos de las versiones posteriores con un cañón MG diferente;
- Se eliminan los bulbos para enganche del SleuchSlepper, que aún no había sido creado;
- Se añaden tomas de aire en el frente y bajo las alas;
- Se añaden 2 tubos de fuga en la parte trasera inferior de las alas;
- Se mejora un poco el agujero de enganche del remolque, en el frontal.





Zona de la tobera:

Aquí HB no es fiel; reconstruimos la tobera con lámina de aluminio tras desbastar con el Drémel; más abajo irá un pequeño tubito; a los lados, 2 salidas características de gases.



Zona frontal:

Agujeros de los cañones, que iban más abajo que en modelos posteriores; toma de aire frontal; y agujero para el remolque frontal.

Si deseas **una peana a 1/72 bastante resultona:**

- no dudes en tomarte un Cola-caó;
- Coloca sobre la tapa masilla milliput;
- Imprima en negro, e ilumina con grises y blancos;



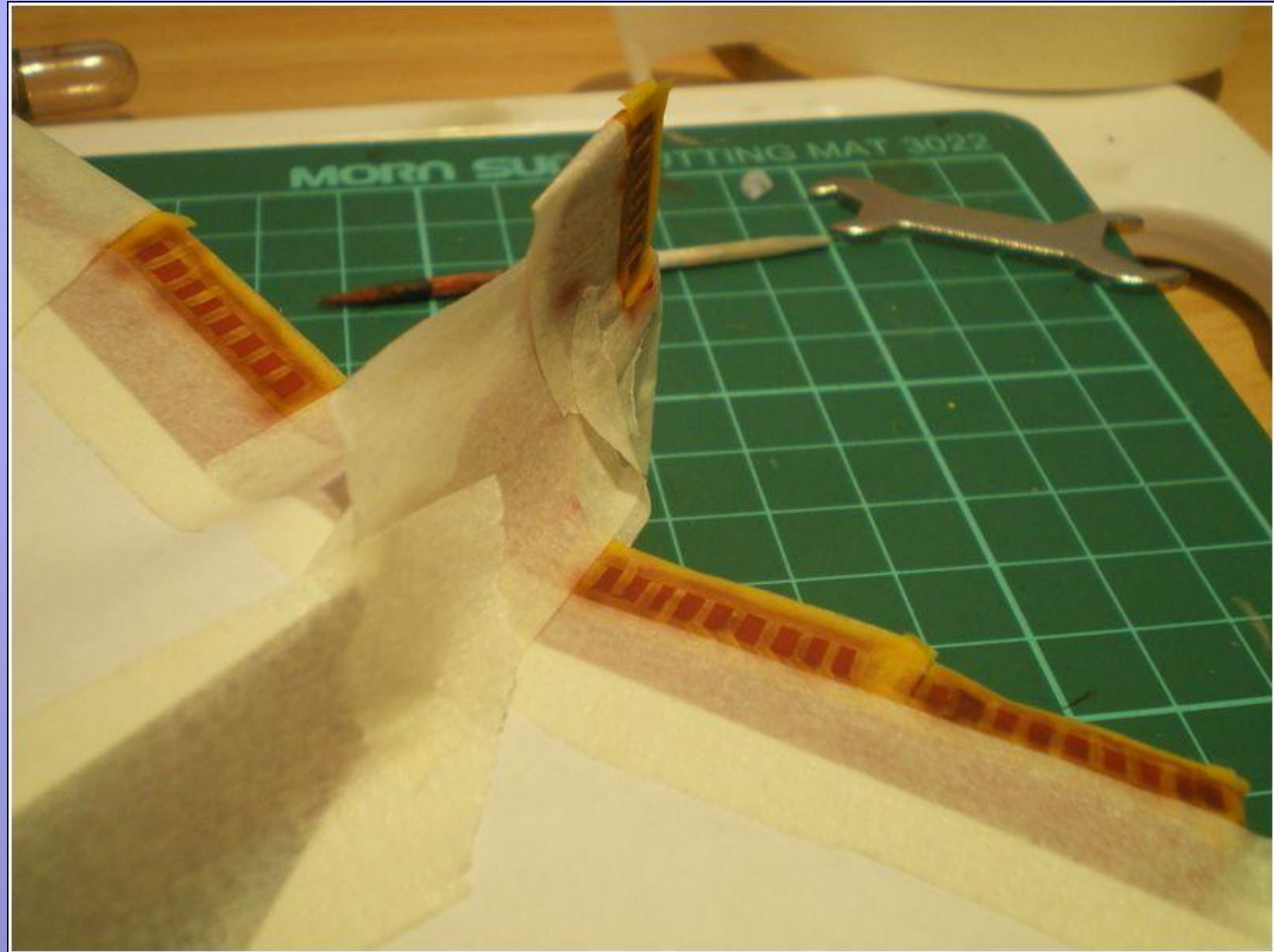


Primera tirada, con 3 tonos para hacer el efecto de diferente textura, rlm 02, rlm 76 y rlm 65, en diferentes zonas, superficies metálicas, de tela y madera.

Segunda y subsiguientes tiradas, en rojo rlm 23, previo prepanelado en negro.

La intención es lograr capas finas para que transparente un poco el color de abajo. Se disuelve con isopropílico.





- Se pintan los alerones con la técnica del **enmascarado y posterior sombreado**;
- Se barniza con **MicroGloss** diluído en agua destilada;
- Se aplican las **calcas** Peddinhaua, que hay que cortar una por una, al ser de impresora alps;
- **Micro set+ micro sol**;
- Se barniza de nuevo con **MicroGloss** ;
- Se aplican **óleos** en marrón oscuro, y quito los sobrantes;
- Se barniza finalmente con **MicroSatin mezclado con MicroFlat**.
- Se aplica algún efecto suelto, como el humo de la tobera con **pigmentos** .





Fotos finales e imágenes del **Show CMEAG 2012**: el modelo ganó una medallita de plata en la categoría de aviación < 1/48.



МиГ-21

AVIACIÓN

PASO A PASO

FABRICANTE: Eduard

ESCALA: 1/48

NIVEL: Medio

Autor: Francisco Soldán

MiG-21MF

ProfPACK



También en los numerosos conflictos armados en África, los MiG 21 tuvieron un importante papel como caza-bombarderos.

El modelo del que nos vamos a ocupar es el MiG 21MF, la versión de exportación del SM. MF significa “modernizovaniy forsirovannyi”, o “modernizado con poscombustión”.

La designación de fábrica es Izdelje 96F. Propulsado por un reactor Tumansky R-13-300 con postcombustión, su radar es el Safir-21/R-22. El armamento consiste en el eficiente cañón GS-23-2L de 23mm con 200 disparos.

La carga subalar puede ser muy variada, y en esta versión hemos elegido un depósito central de combustible de 490 l, dos lanzadores de cohetes UB16-57 y dos bombas FAB-250 de 250 kg, configuración vista en los MiG 21 Etíopes.



HISTORIA

Como de todos es sabido, el MiG 21 es uno de los modelos de fabricación soviética cuya producción ha sido más numerosa y longeva. Desde su primer vuelo inaugural el 16 de Junio de 1955, se han producido numerosas variantes, la mayoría destinadas a la exportación, sobre todo en la década de los sesenta.

Su alta maniobrabilidad, consecuencia de su estilizado diseño y su reducida ala delta en combinación con los estabilizadores horizontales independientes, lo hizo un caza polivalente muy demandado por las Fuerzas Aéreas afines a la esfera soviética. Construido bajo licencia en varios países (incluida China, que lanzó una propia versión mejorada) el verdadero bautismo de fuego lo tuvo en Vietnam, las Guerras Indo-Paquistaníes, Angola y las Guerras Árabes contra Israel (Yom Kippur).

ETIOPÍA

Como consecuencia de las Guerras entre Etiopía y su vecino Somalia, en la que también participaron con apoyo militar (a Etiopía) Yemen y Cuba, Etiopía vio como su Fuerza Aérea se incrementaba con la llegada de aviones de última generación en los años 60, incluidos los MiG 21. En esta zona de conflicto, los MiG 21, ya Etíopes (ex soviéticos) tuvieron participación activa en la última de las Guerras entre Etiopía y Eritrea, entre 1998 y 2000. La mayoría de estos pilotos fueron entrenados a mediados de los 80 en la antigua URSS.


En esta Guerra se dieron casos realmente curiosos, como cuando las tropas de Eritrea capturaron todo un lote de MiG 21 en su base, que posteriormente fueron devueltos al finalizar el conflicto. Al menos un lote de 10 MiG 21 fueron actualizados y revisados en Odessa, en la URSS en los días previos al conflicto, de lo cual existen algunos documentos gráficos, y son en los que me he basado para la maqueta.



MAQUETA

El modelo que he realizado es el MiG 21MF ProfiPack de Eduard, 8231, con el set de mejora en resina y FG de Brassinn. Decir que el detalle es magnífico, un buen despiece para poder tener varias opciones y unas instrucciones excepcionales. Aunque hay cierta mala fama en cuanto a los encajes, yo en este caso no he tenido ningún problema al respecto, poniendo especial cuidado en las instrucciones.

La cabina en resina del Set Brassinn es excepcional, y encaja perfectamente. La combinación de la resina y los PE es perfecta, y aporta gran realismo. El color utilizado para el interior de la cabina fue una mezcla de H25 y H46 de Gunze.



Para el interior de los pozos de aterrizaje y las compuertas, decidí utilizar dos colores: gris medio para el interior y amarillo zinc para los interiores de las compuertas. Tan sólo en las compuertas principales del tren apliqué el mismo color que el fuselaje inferior.

Es necesario añadir peso en el cono que simula el radar y el regulador de entrada del aire de la toma del motor, sino en modelo caerá hacia atrás.

En este modelo decidí dejar los aerofrenos frontales cerrados (que se activan al disparar el cañón) y dejar semiabierto el aerofreno principal trasero (que cae sobre el depósito de combustible).

Una vez montado el modelo (lo cual no tiene especial complicación, ya que los encajes son muy buenos) procedo a pintar de verde los paneles dieléctricos para dejarlos enmascarados y protegerlos para pintar el camuflaje.

El camuflaje de los MiG Etiopes es entre colores: amarillo arena (H44), tierra mate (H37) y azul en las superficies inferiores H417. Los tonos de camuflaje fueron aplicados a mano alzada y con el aerógrafo a baja presión, con la pintura muy diluida.

En las fotografías se aprecia que hay parches de pintura alrededor de lo que seguramente eran los antiguos numerales de la unidad rusa. Así que apliqué amarillo, tal como se observa, debajo de la cabina, donde irá el nuevo numeral de la unidad (en este caso 1052), en el timón y en algunos pequeños sitios más. Además, traté de simular el desgaste producido por las condiciones operativas, ya que se observan marcas verticales y sobre las alas, que fueron simuladas aplicando con un pincel suave alcohol metílico sobre la pintura bien seca en trazos para simular este efecto. Posteriormente, con los óleos, matizaremos los efectos.



Los numerales fueron realizados manualmente con plantillas, para darle más el aspecto de precariedad, y las escarapelas se utilizaron de la excelente hoja de calcas Roundels of the World, North Africa, Part 1.

Una vez terminado el proceso de pintura, sellé todo el trabajo con Future, ya que iba a recibir un tratamiento agresivo de óleos. Hay que esperar al menos 48 horas antes de atacar el Future, ya que, si no está bien seco, podemos estropear el trabajo.

Utilicé óleo siena y negro para marcar los paneles, y especialmente di un tratamiento más agresivo en la zona inferior del avión, siguiendo el aspecto que se muestra en las fotografías. En la parte superior me limité a remarcar las principales estructuras y dar veladuras verticales.



Tengo que decir que en el proceso de pintura apliqué en las zonas verticales la técnica de luz cenital de manera suave, que consiste en aplicar el color más claro en la zona superior e ir oscureciéndolo, a través de suaves filtros aplicados a aerógrafo, en dirección descendente. Este tratamiento lo apliqué en la deriva, en la joroba dorsal y en los laterales del fuselaje. Es efecto es tan suave que es prácticamente inapreciable, pero da una dimensión extra al aspecto.

Las cargas alares se pintaron, como no puede ser de otra manera aparte. Mención especial haré al depósito de combustible, que recibió una capa de pintura Alclad aluminio y después, para simular irregularidades en el metal, Alclad Polished Aluminium de forma aleatoria. Para terminar, apliqué un ligero filtro de marrón muy diluido a aerógrafo.

En el avión real, en la zona cercana a la tobera del motor, la pintura parece haberse desgastado en su parte superior, por lo que lo simulé aplicando una capa de acrílico sobre la pintura metálica y desgastándola con alcohol y un pincel para simularlo. Para igualar las superficies irregulares, paso una lija al agua de grano muy fino (6000) y luego barnizo con Future.





RESUMEN

Es una excelente maqueta, con muy buenos acabados y un set de mejora increíble. La cabina y el asiento de resina son magníficos, y la posibilidad de añadir detalles extras mejora mucho el acabado final. Y, además, como el MiG 21 prácticamente ha pasado por todos los escenarios bélicos del mundo, nos ofrece gran cantidad de decoraciones donde elegir.



1052







Spitfire SE Mk. XVIe

AVIACIÓN

MODELO ACABADO

FABRICANTE: Italeri

ESCALA: 1/48

NIVEL: Fácil

Autor: José Antonio Bernal



Maqueta hecha de caja con los añadidos de cinturones, reposacabezas, abultamientos en las alas y alguna cosilla más.

Mi ejemplar tenía uno de los escapes deformado y lo tuve que rehacer con un trocito de Evergreen, lima y lija.

Representa un aparato de la fuerza aérea belga desplegado en Alemania al final de 1946







Especial BUCHÓN



El origen del Buchón

Texto de Daniel Pinilla

Durante la guerra española se habían empleado BF 109 y al finalizar la misma todos los aviones de este tipo fueron cedidos al incipiente Ejército del Aire, donde estuvieron encuadrados hasta su extinción en los años 50.

A finales del 41, y posiblemente debido al término de la vida operativa de los motores originales DB (Daimler Benz), se propuso el empleo de plantas motrices españolas como sustituto, adaptándose en Barcelona una célula de Emil (6-119) a un motor Hispano Suiza 12-Z-89. La idea se abandonó rápidamente debido a la obtención de licencia de fabricación del modelo BF 109 G-2.

Se entregaron por parte de Alemania 25 unidades desmontadas para su posterior montaje en Sevilla en las Factorías de la Hispano y que debería haber sido el comienzo de la fabricación de unos 200 ejemplares previstos inicialmente. Debido a los avatares bélicos del momento estos se reciben sin planta motriz y además coincidentemente llegaron sin conjuntos de cola ni hélices, (por otro lado serían los únicos elementos que habría que sustituir en caso de empleo de diferentes plantas motrices) Después de ensayos con el Hispano Suiza HS-12-Z-89 en células recibidas que se designaron HA-1109 J, se inició la conversión a un nuevo motor HS-12-Z.17 cambiándose la designación para distinguirlos a HA-1109K.

El empleo de los motores HS en V difería sensiblemente de los originales en V invertida, pues cambiaba el sentido de giro del motor y por tanto obligaba a un rediseño de la deriva del avión (en este avión, la deriva lleva perfil asimétrico para contrarrestar el par de giro de la hélice, siendo por tanto de vital importancia el cambio del perfil de la misma). En cuanto al armamento tampoco se podía emplear el usual previsto puesto que no había suficiente espacio para la colocación de armas en el capot ni permitía el cañón de disparo a través del buje de la hélice, lo que aparentemente decide sobre la adopción de armas situadas en las alas y se cambia la consideración del propio avión pues a estas alturas ya no se le puede considerar un verdadero interceptor y se decidió que sería más útil destinarlo de ataque al suelo, adoptándose finalmente los cañones Hispano de 20 mm y los cohetes Oerlikon suizos.

Las series construidas con motor Hispano se denominaron militarmente C4-J y HA-1112KIL en factoría.

Más tarde en el año 52 y merced a los contactos mantenidos por parte del Ministerio del Aire con Willy Messerschmitt con vistas a la modernización del material revitalizan la Oficina de Estudios y Proyectos de Sevilla con la reconversión del avión al veterano motor Merlin británico* dando origen a la última versión de este magnífico avión construida en el mundo, recibiendo la designación HA-1112 MIL, la militar C-4K o la más conocida "Buchon" por el abultado radiador bajo el morro.

La Hispano fabricó sobre los 235 aviones de este tipo que estuvo en servicio hasta el año 65. Entre sus acciones destaca las realizadas durante el conflicto de Ifni en las que se empleó activamente puesto que aunque ya había reactores F-86 Sabre operativos en España no se emplearon debido a

que su uso fue impedido por los Estados Unidos, todavía propietarios de este material volante porque no fueron consideradas defensivas las operaciones.

Para el traslado del grupo 71 desde el Copero hasta Gando en Canarias y conseguir el alcance suficiente para hacer una escala en Ifni se prepararon en Sevilla unos depósitos auxiliares fijos que se colocaron bajo el fuselaje dando origen a un sinfín de anécdotas contadas en los mentideros aeronáuticos, tales como girarse en vuelo impidiendo la operación correcta del tren pero eso es otra historia.

Su canto del cisne fue la participación en el rodaje de varias películas de la época con diferentes disfraces o camuflajes antes de ser desguazados en su mayor parte, sólo alguno excepcionalmente se salvo del soplete y hoy todavía se puede disfrutar de su vista en vuelo en algunos meetings aeronáuticos dedicados a los aviones clásicos.

Se cierra con ello otra interesante historia del motor Merlin, que en sus orígenes se vendió a Alemania para equipar a los Heinkel 70 rayo, avión postal rápido, que batió numerosos records y debidamente modificado por ambas partes fue desarrollado paralelamente por Inglaterra y Alemania para equipar a sus mas modernos aviones volviendo a formar parte del mismo “equipo” en el Buchón, uno de los aviones emblemáticos de nuestra aviación.

Sus prestaciones eran:

Velocidad max: 665 Kph

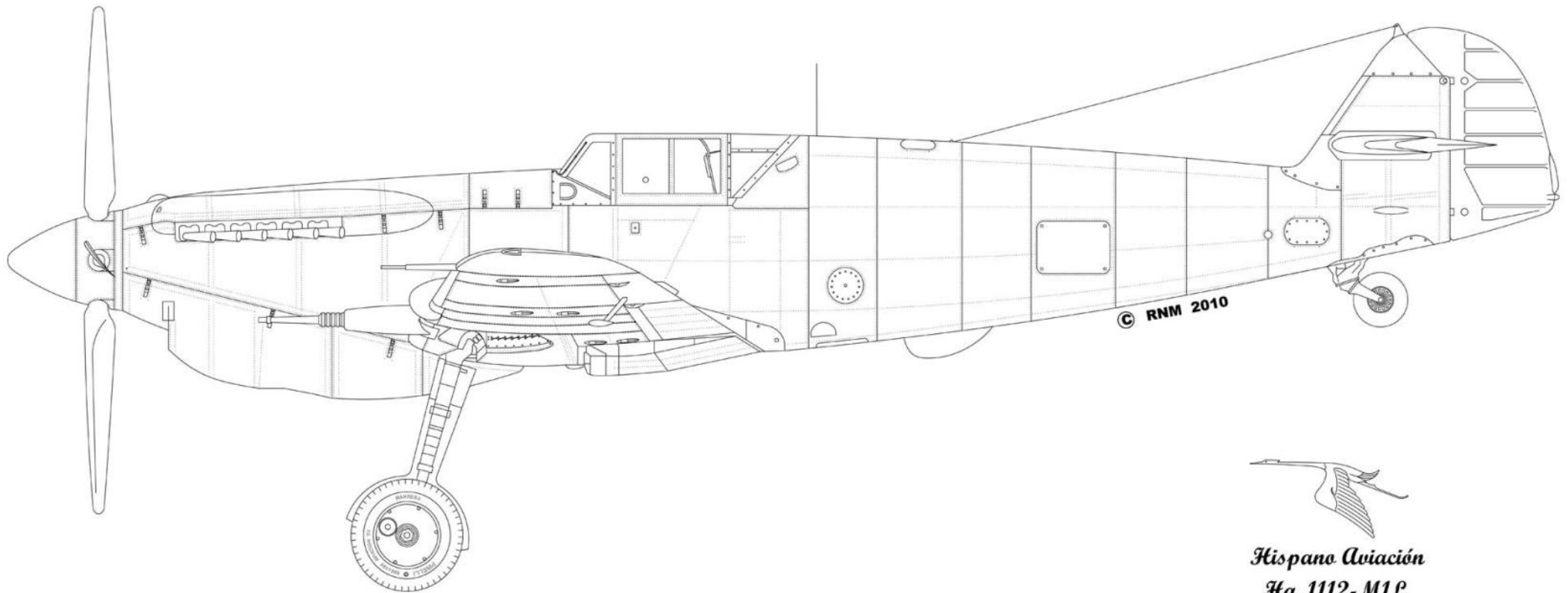
Techo: 10.000 mts

Radio de acción: 650 Km

Armamento: dos cañones de 20mm y 8 cohetes Oerlikon

Hispano HA. 1112 MIL C-4K Buchón

Perfiles y dibujos por Rafael Navarro Mármol



© RNM 2010



Hispano Aviación
Ha. 1112-M1L
C-4K "Buchón"



Hispano Aviación
Ha. 1112-M1L
C-4K "Buchón"

El 29 de diciembre de 1954 vuela el primer ejemplar de los míticos "Buchones" . En alguno (o varios) de los prototipos se pintó un palomo blanco símbolo de la Plaza de España en referencia a su apodo, debido al prominente radiador bajo el morro necesario para su motor Rolls Royce Merlin.

Como puede apreciarse en la ilustración los primeros prototipo volaron sin los cañones en las alas ni el altímetro bajo el fuselaje. Otro detalle es que tampoco llevaban los fences en las alas que se añadieron con posterioridad debido a los problemas de par rotor que experimentaba el avión debido a la potencia de su motor Merlin.



*Hispano Aviación
Ha. 1112-M1L
C-4K "Buchón"*

Avión Pilotado por el Teniente Comás durante su mítico vuelo al Sahara Español el 30 de Enero de 1957, lo que constituyo el inicio del primer despliegue de buchones en territorio africano ante la crisis abierta con Marruecos.

Aunque estaban basados en El Copero el vuelo se realizo desde el próximo aeródromo de San Pablo en Sevilla.



*Hispano Aviación
Ha. 1112-M1L
C-4K "Buchón"*

El sobrenombre del avión "Mapi" es un acrónimo de la novia del piloto "Maria Pilar". Este avión se desplegó en Gando, Las Palmas de Gran Canaria, en el año 1958. No siempre estuvo rotulado con el apodo "Mapi" e incluso en un principio fue entregado sin el altímetro bajo el puro.

Hay fotos en las que aparecen unas manchas en torno a la escarapela del fuselaje bajo los códigos del avión que han sido interpretadas como un camuflaje de dos tonos. Según algunos autores ese camuflaje en dos tonos nunca existió y solo es una repintado parcial del azul del fuselaje para resaltar la matricula del avión ya que la pintura se degradaba enormemente en el ambiente canario.



*Hispano Aviación
Ha. 1112-M1L
C-4K "Buchón"*

Este es el aspecto que ofrecían los buchones en la última etapa de su vida activa. A partir de 1959 se retiró el color "Azul Peugeot" reemplazándose por un acabado en metal natural con las zonas inferiores en azul claro. Según algunas fuentes este esquema de camuflaje recicla de manera no oficial el sobrenombre de "inmaculada concepción". Este esquema es el que llevaban los aviones enviados a Gando en su tercera intervención en el escenario africano a lo largo de 1962. Este aparato estuvo pilotado por el Capitán Meseguer y sufrió una salida de pista y choque contra unos bidones en su base de El Copero.

Hispano HA-1109-J1L

Texto y fotos de José Escorza

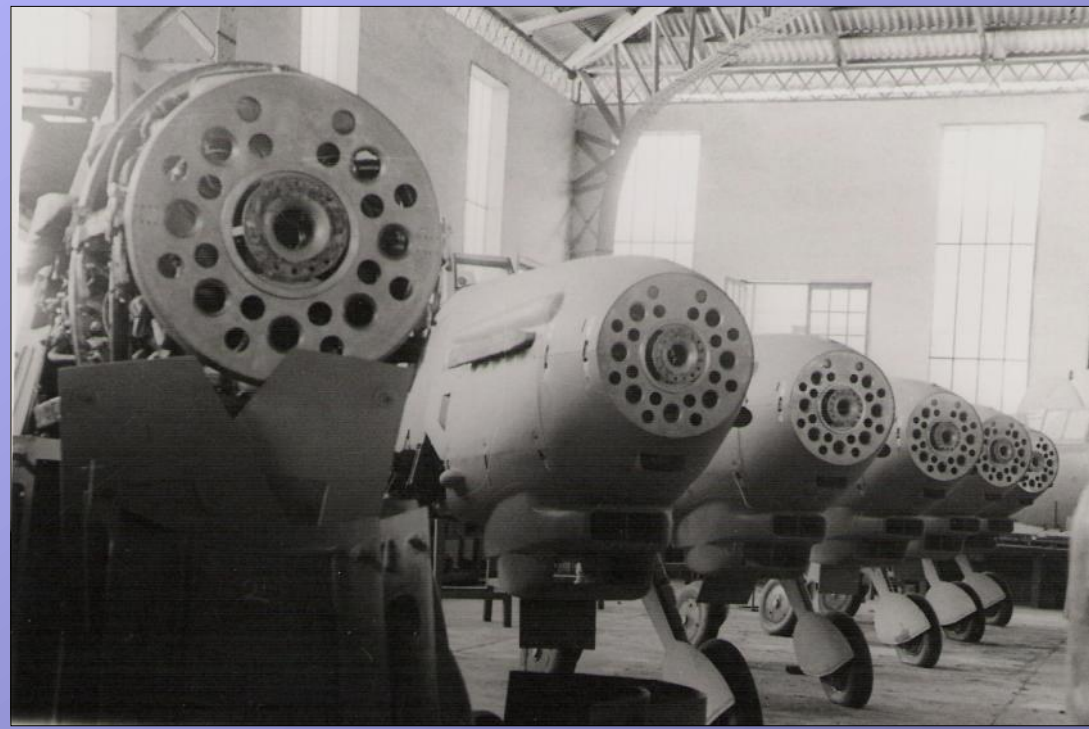
Como la información existente sobre los buchones HA-1112-M1L es muy amplia y del todo el mundo conocida ,os envío como curiosidad fotos de la cadena de montaje de la Hispano Aviación de su primer predecesor HA-1109-J1L.

Solo se fabricaron 6 unidades con el motor de la Hispano Suiza 12Z-89 de 1300cv. Las células procedían de los 25 aviones Me-109G-2 contratados por el Gobierno Español. Estos 25 aviones venían sin motores y sin empenaje. No tengo información fidedigna si se pidieron así para poderles acoplar los motores Hispano Suiza ó es que realmente no pudieron venir con los motores Daimler-Benz DB605 . Estos aviones volaron en el Escuadrón Experimental de Caza, Escuela de caza de Morón y el Escuadrón N°23 de Reus. Estos aviones sufrían sobrecalentamientos en los motores.



Las siguientes versiones tenían acoplados el motor Hispano Suiza 12Z-17, motor de mejores prestaciones que el anterior pero que no satisfacían los requerimientos necesarios. Este avión se denominaba HA-1112-K1L. Se construyeron 65 aparatos.

La última versión fue la definitiva HA-1112-M1L con los motores Rolls Royce MERLIN 500/45 . Se construyeron 172 aviones, alguno de los cuales eran procedente de las versiones anteriores a los que se les cambió el motor, incluido algunos cambios estructurales.



Fotos inéditas

Fotos Germán Díaz

Son fotos totalmente originales ya que las hizo mi abuelo, que era mecánico de aviación y estuvo unos años destinado en la Maestranza Aérea de Sevilla. Son bastante pequeñas 9 x 6 cm pero creo que ha salido con una resolución decentita. Espero os gusten





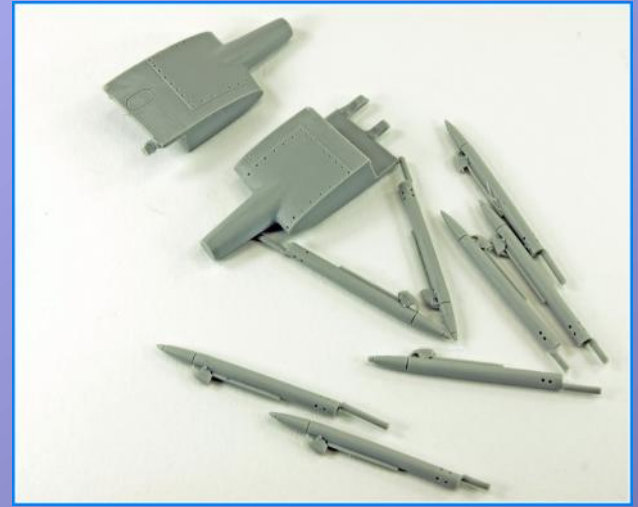
CONVERSIÓN EN RESINA 1/32

Fotos Manuel Conde

Recientemente la firma británica Grey Matter Figures ha comercializado una conversión en resina y fotograbado a escala 1/32 para poder hacer un Hispano HA-1112 "Buchón" a escala 1/32 a partir del 109G-6 o G-14 de Hasegawa.

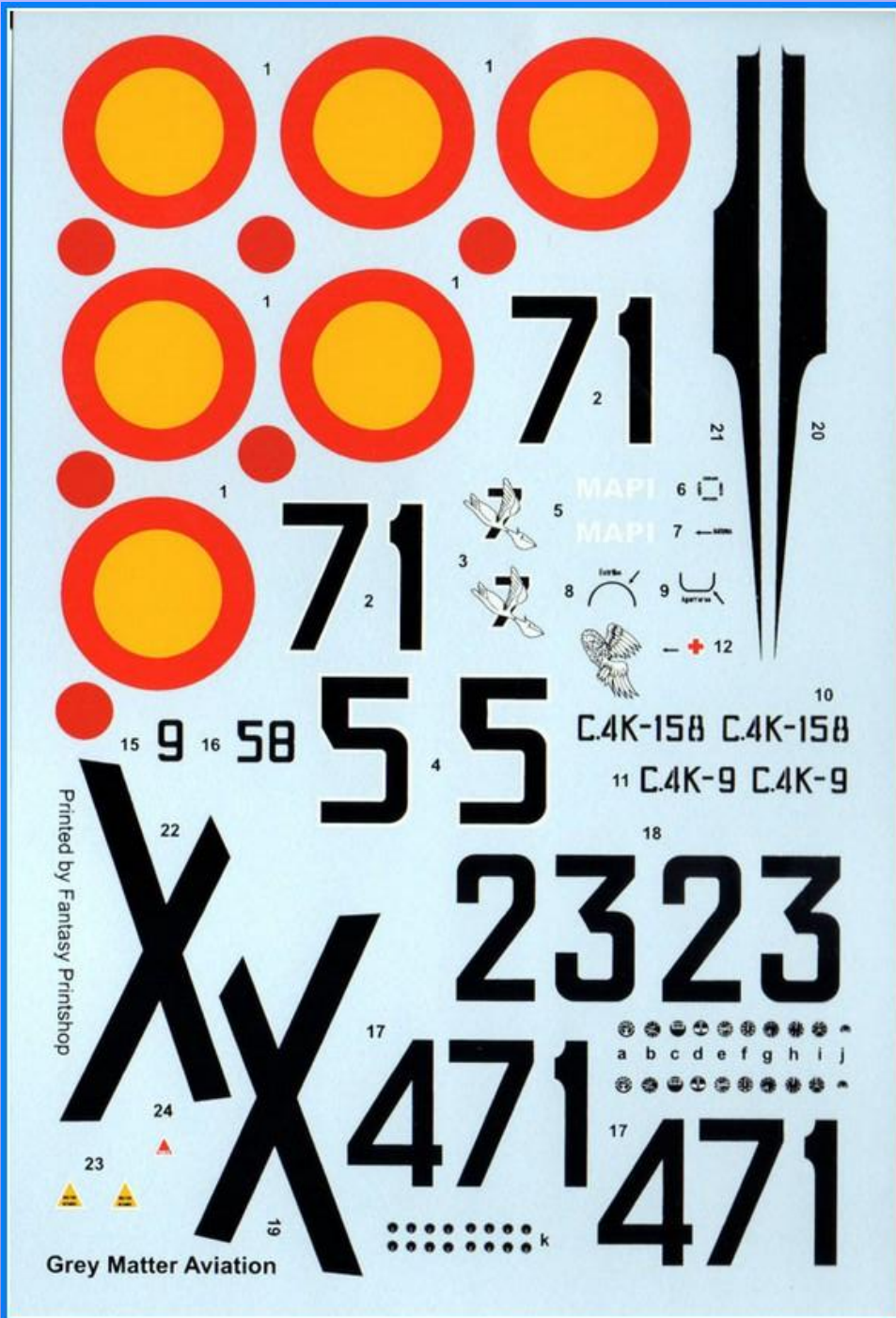
Lo primero que me ha llamado la atención es lo bien que viene embalado en una caja de cartón muy resistente, con todas las piezas en bolsas de plástico y con papel y plástico de burbujas como relleno.





Las piezas de resina vienen finamente detalladas. El tacto es un poco rugoso, pero con una pasadita de lija al agua queda perfecto. No hay rebabas y las marcas de los bebederos de los moldes son mínimas, menor que lo usual en piezas de resina.



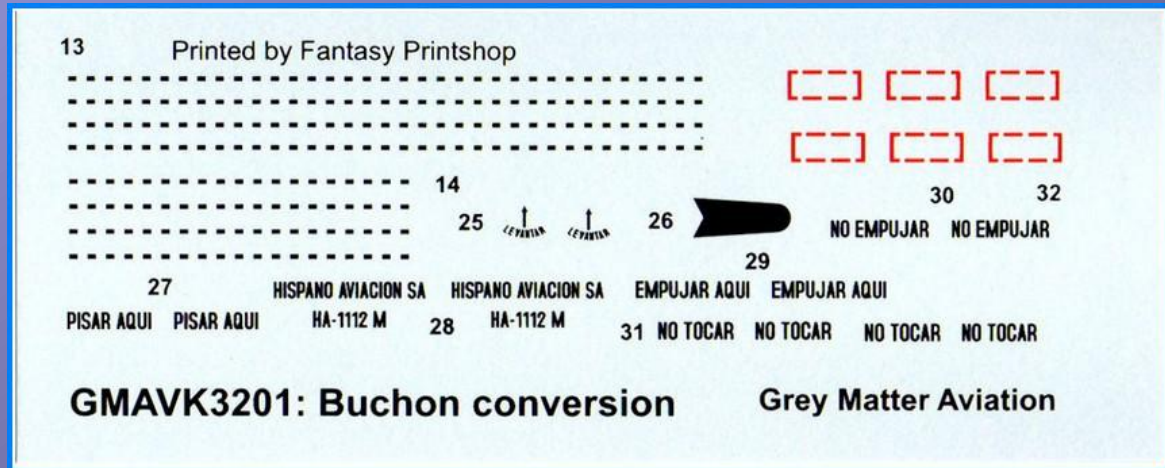
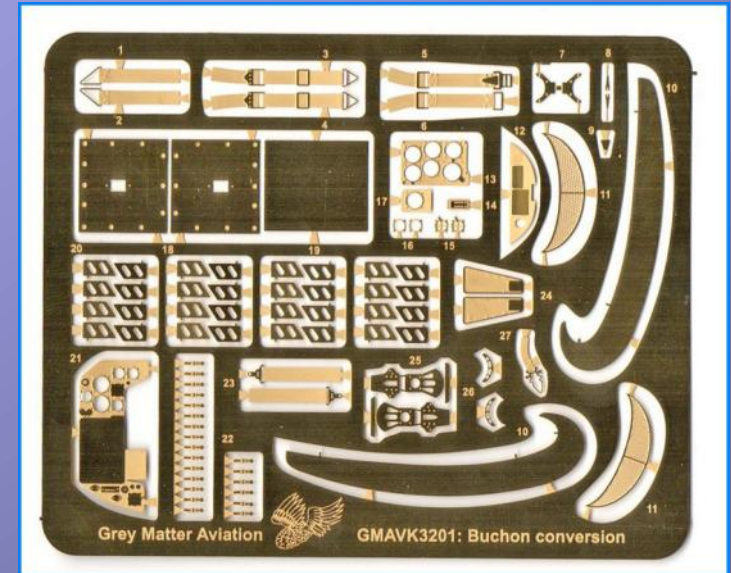


Otra alegría es la plancha de fotobrabados. El metal es fino y fácilmente moldeable. Entre otras, vienen los cintos para la cabina, panel de mandos y las aletas de los cohetes Oerlikon.

Viene con unas hojas de instrucciones a color, en total 12 paginas, con todos las explicaciones necesarias para abordar esta transformación, más las vistas de ambas decoraciones propuestas para la colocación de todas las calcas, y las equivalencia de los colores con Humbrol.

Resumiendo, y a falta de comprobar el nivel de encaje y dificultad, me parece un magnífico kit para poder hacer este "bonito" avión patrio. Lo único que no anima a comprarlo es el precio.

Disponible a través de la propia web del fabricante y en Ebay



Hispano HA-1112-Me

C-4 "Buchón"

AVIACIÓN

MODELO ACABADO

FABRICANTE: Academy

ESCALA: 1/48

NIVEL: Fácil

Autor: José Luis Mirón







471

2B

NO POWER

NO POWER

NO POWER

NO POWER



NO POWER

471



471





28

NO POWER





471



NO POWER



El el año 1957 estalló el conflicto de Sidi-Ifni, cuando bandas de insurgentes marroquíes empezaron a acosar a las tropas españolas acantonadas en dicho territorio. Aunque en aquella época el Ejército del Aire ya disponía de aviones a reacción más modernos de origen norteamericano, los acuerdos hispano-americanos prohibían el uso de éstos en territorio africano, por lo que se hubo de recurrir a lo único disponible. El trayecto entre la península y Sidi-Ifni era superior al radio de acción de estos aviones, por lo que se hubo de diseñar y construir a la carrera unos depósitos de combustible complementarios. Así 15 de dichos aviones fueron enviados "a tumba abierta" en vuelo directo a Sid-Ifni, a donde finalmente llegaron con los indicadores de combustible marcando cero.

La lámina representa una patrulla de dichos aviones sobrevolando una autoametralladora M-8 de la Legión. El avión de primer plano, apodado "Pepi" como la esposa de su piloto, Luis Palacín, llevó durante unos pocos días una boca de tiburón bajo el capó, que fue borrada ante el temor de que los insurgentes le tomaran por el avión del oficial de mayor rango y concentraran el fuego sobre él. El avión en segundo plano tiene el apodo de "Checa", seguramente en honor de José Ramón Gállego Checa, piloto de buchón muerto en acto de servicio.