



Acción Press

euro

Nº 96 P.V.P. 850 ptas.

REVISTA MENSUAL

5,1 EUROS

MODELISMO





REVISTA MENSUAL, AÑO 8, Nº 96 JULIO 2000



2

BUDAPEST, 1945

Situado históricamente en la defensa del Reich, en este diorama destaca especialmente todo el trabajo de ambientación y la utilización de numerosas figuras comerciales. Incluye también tres interesantes versiones del carro Hetzer, además de un semioruga Sd.Kfz.250.

14

EL EJÉRCITO REPUBLICANO (IV)

En esta escena a escala 1/72 destaca la original ubicación de un caza Polikarpov I-16. Vamos a ver las mejoras realizadas sobre el kit de Hasegawa, además de los procesos para transformar este modelo en un I-16 Tipo 10.

22

TIGER I «AFRIKA»

La maqueta de Italeri a escala 1/35 sirve de base a este trabajo de mejora sobre el carro Tigre, esta vez ambientado en la campaña de Túnez. Sencillos procesos de montaje y pintura al alcance de cualquier aficionado.

28

VERDEJA Nº1

Un blindado concebido y fabricado en España; proyecto que fue abandonado al no obtener el apoyo oficial necesario. En este artículo conoceremos algo de su historia, ilustrada con un excelente modelo de construcción propia reproducido a 1/35.

34

HADA DEL BOSQUE

Retomamos nuestros artículos de fantasía con una atractiva escena, protagonizada por una figura de 3D Miniatures en 80mm. La miniatura ha sido mejorada con pequeños detalles y está ubicada en una atractiva y original ambientación.

38

CONCURSO «AMT 2000»

El concurso valenciano ha vuelto a ser una vez más el centro de atención del mundillo modelístico de nuestro país. En este reportaje el lector podrá ver muchas de las obras premiadas en la pasada convocatoria, que ha vuelto a contar con un excelente nivel de participación.

46

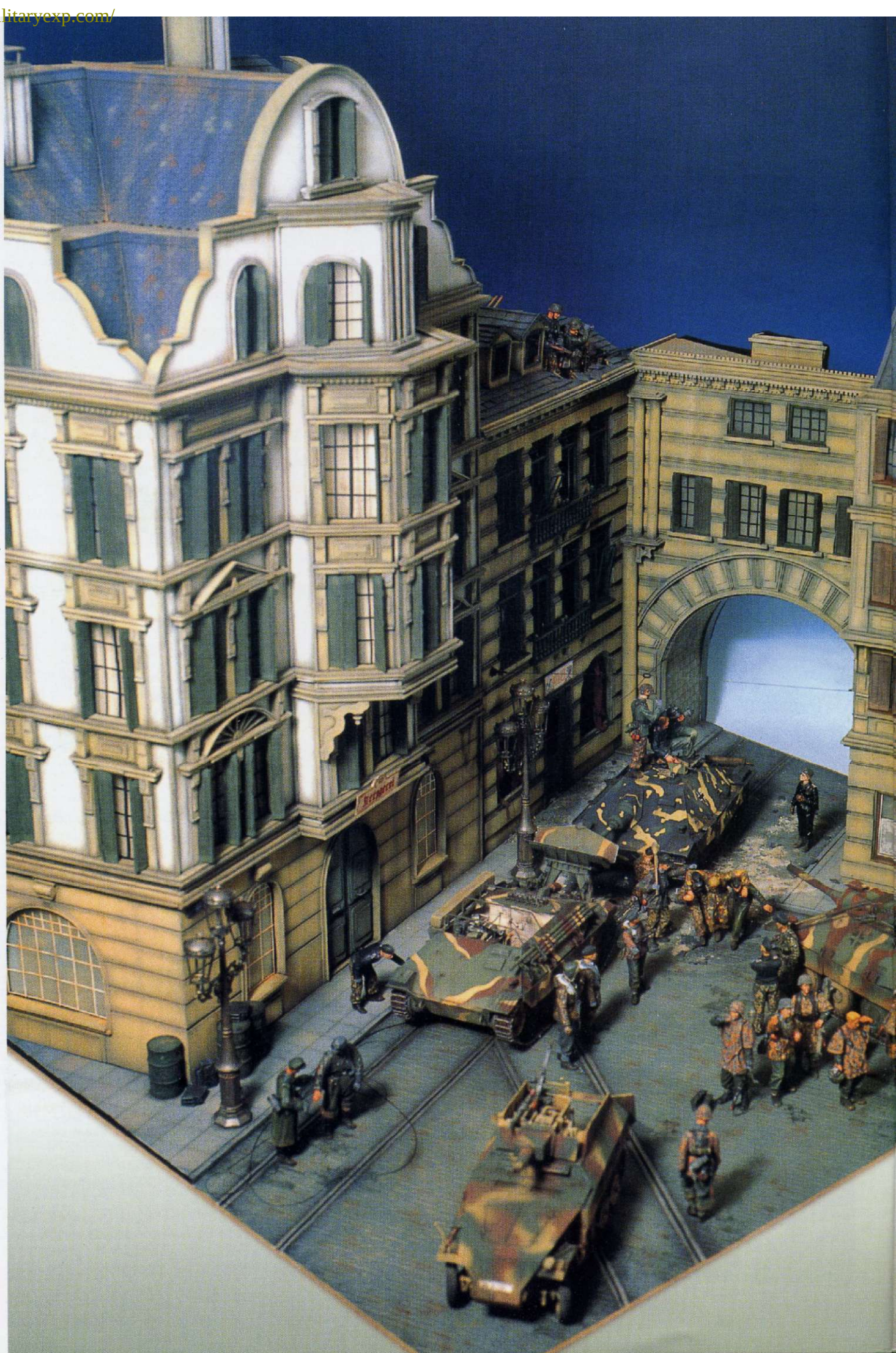
LA USAAF SOBRE EUROPA (VII)

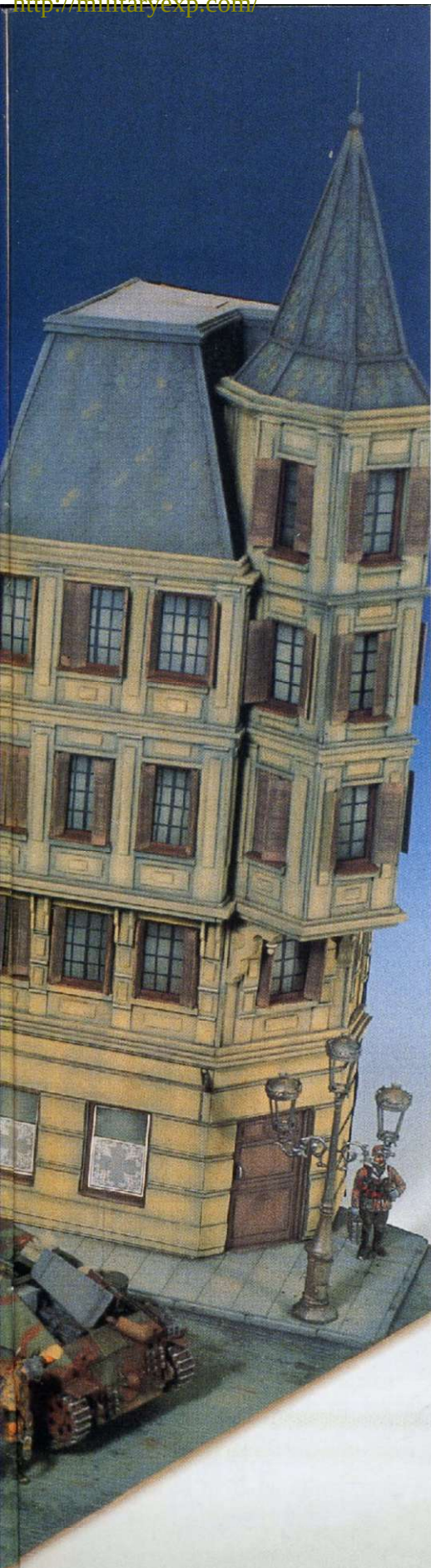
Terminamos con este pequeño capítulo de describir el historial del 14th Fighter Group, ilustrado con perfiles a color, marcas de unidad y los emblemas de sus escuadrones de caza.

50

McLAREN-FORD M23/6

De nuevo, el protagonista de nuestro artículo mensual sobre vehículos civiles es un fantástico kit a escala 1/43. La versión del coche corresponde al pilotado por el español Emilio de Villota en 1977.

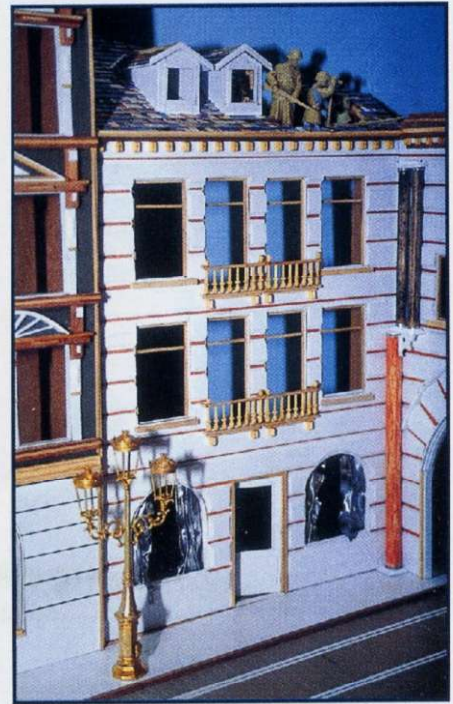




Aquí se ve la estructura constructiva de los edificios. Las formas básicas, recortadas en cartón prensado, se completan con molduras y otros detalles realizados con lámina de plástico y listoncillos de madera. (foto autor)

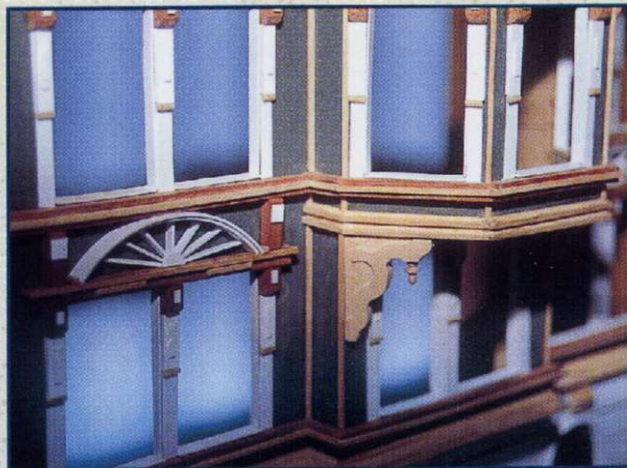
La realización de las tejas se ha solucionado con un sencillo y original sistema. Se trata de círculos de cartulina, hechos con una taladradora para hojas de bloc. (foto autor)

Detalle de una de las fachadas. Las balconadas se han realizado con listoncillos de madera y accesorios de modelismo naval. La farola es una miniatura comercial realizada en latón. (foto autor)

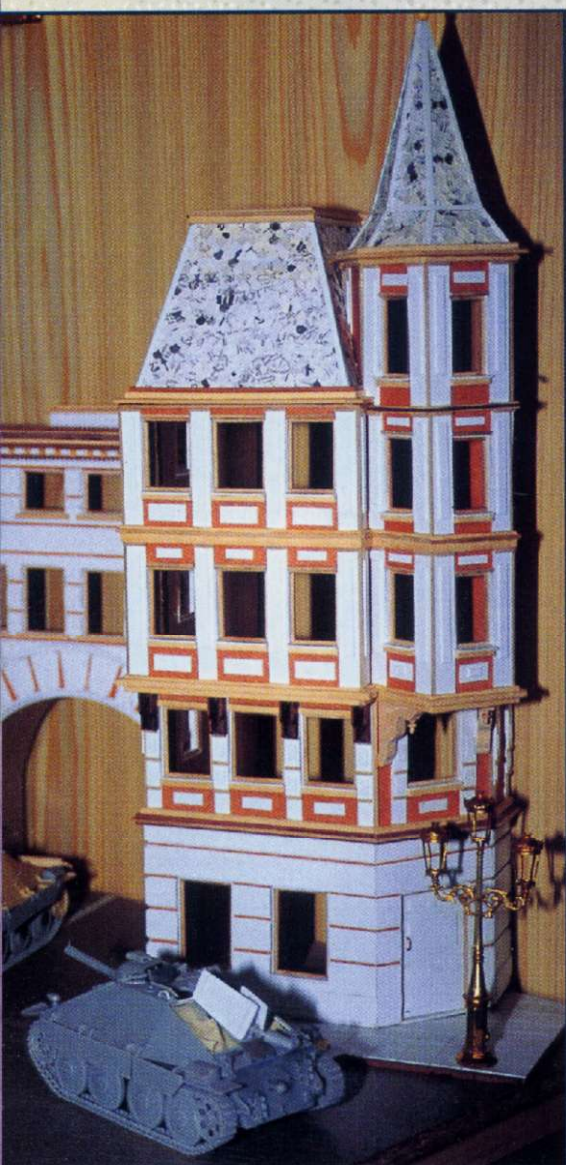


BUDAPEST, 1945

Son los últimos meses de la Segunda Guerra Mundial. Los alemanes están siendo presionados en todos los frentes con igual resultado. Sin embargo, y pese a luchar contra un enemigo muy superior, las fuerzas germanas dan muestra de una gran disciplina y valentía.



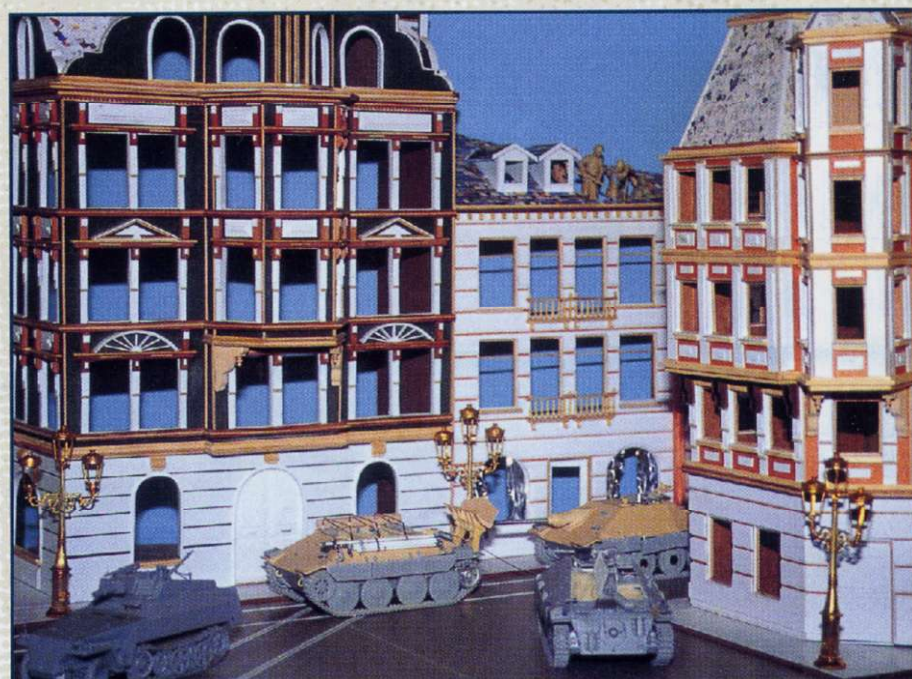
El enfoscado de las fachadas se simula con papel de lija. Su rugosidad ofrece una textura excelente, que será convenientemente remarcada durante la fase de pintura. (foto autor)



Una de las esquinas queda cerrada por este hermoso edificio, que incluye un torreón adosado y rematado por una aguja. (foto autor)



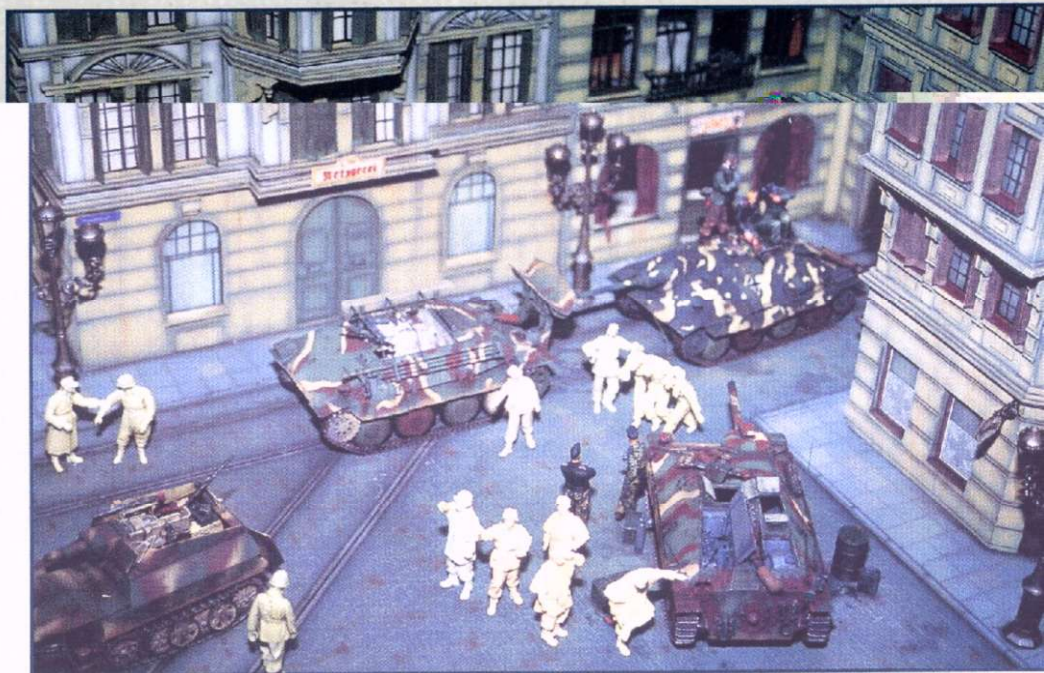
El diorama queda cerrado por uno de sus lados por una galería. El arco sirve de «entrada» a los vehículos y figuras que protagonizan la escena. (foto autor)



Después de completar la ambientación de la escena, buscamos una buena composición para los vehículos. (foto autor)

Trabajo de composición con las figuras. Todas ellas son de las marcas Warriors y Verlinden.

(foto autor)



Este es el caso de la ciudad de Budapest, donde una parte del Ejército alemán está cercada por los rusos. Ante esta situación, se consiguen desviar varias divisiones destinadas a la defensa de Berlín para, por un lado, intentar romper el cerco al que están siendo sometidos sus camaradas, y por otro, contrarrestar el peligro de una nueva gran ofensiva soviética que pasaría por el corredor de Budapest y que tendría como objetivo final a la capital alemana.

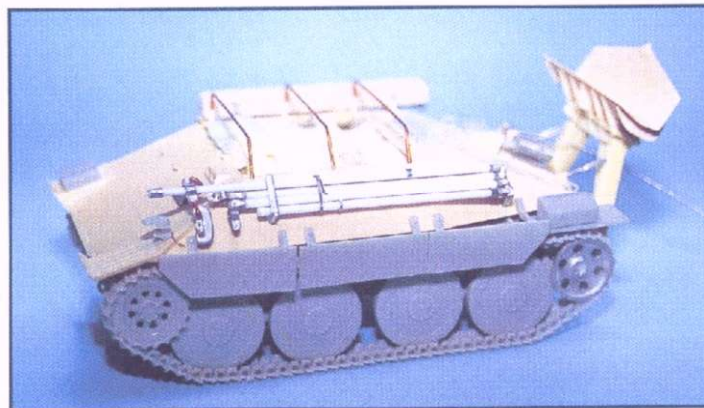
Los combates más duros, en muchos casos cuerpo a cuerpo, se libraron en el casco antiguo de la her-



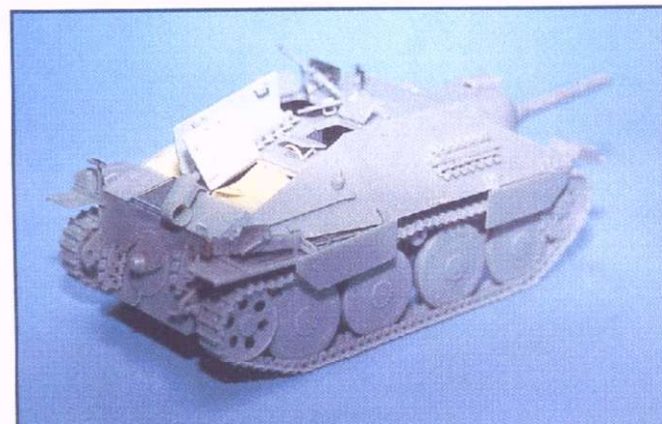
Esta versión del Hetzer combina elementos del modelo de Dragon con el kit de conversión en resina de New Collection Models.

(foto autor)

Sin duda, la versión del Hetzer más original es la de recuperación, con el casco abierto y la pala posterior. (foto autor)



La versión lanzallamas también pertenece al catálogo de Dragon, esta vez combinada con el kit de Verlinden que reproduce el motor y su compartimento. (foto autor)



mosa ciudad húngara. Este escenario no era el más idóneo para los carros de combate, quedando muchas veces inmovilizados por los restos de los edificios en ruinas, convirtiéndose en víctimas relativamente fáciles para los francotiradores equipados con armas anticarro.

Precisamente, en el diorama se ha querido representar esto último. En un momento de la batalla, y en un barrio todavía no demasiado castigado por los combates, un vehículo de recuperación ha con-

Otra maqueta de Dragon a 1/35; esta vez el semioruga Sd.Kfz.250/8 armado con un cañón de 7,5cm. (foto autor)





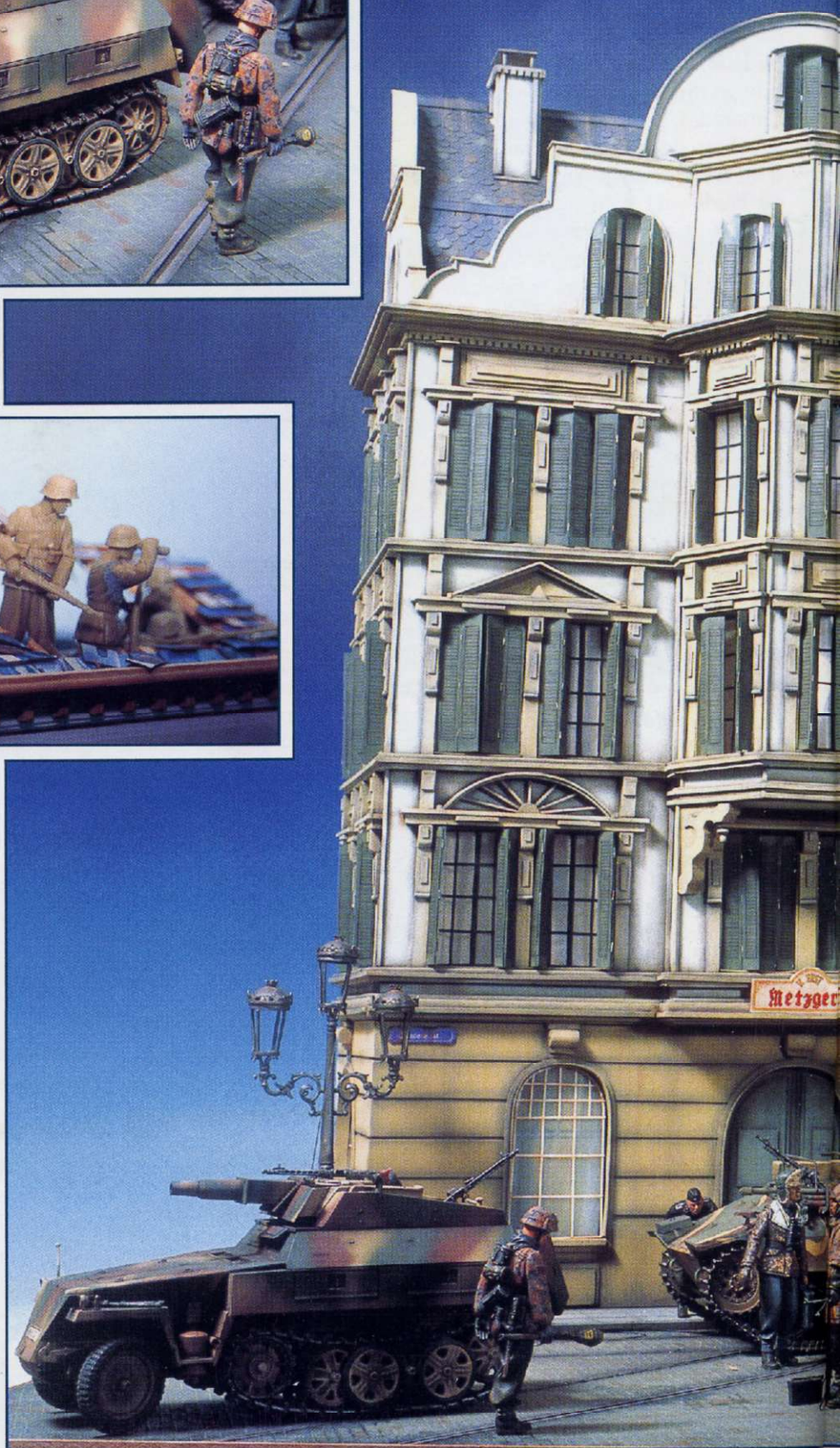
El semioruga porta un esquema a base de grandes manchas rojizas y verdes sobre el amarillo oscuro.



En uno de los tejados se ubica un pequeño grupo de francotiradores. (foto autor)

seguido remolcar un carro que había sido atacado por la infantería enemiga, cuya tripulación muerta o malherida va a ser evacuada al puesto médico de campaña más próximo. En uno de los lados se encuentra un vehículo lanzallamas, muy útil en terrenos urbanos, en proceso de reparación; mientras soldados de distintas unidades se preparan para el combate. Los heridos van a ser trasladados en un semioruga para acelerar su evacuación.

Antes de abordar la realización de una escena con estas características, hay que tener una idea muy clara de cuáles van a ser los vehículos que deseamos integrar en ella, así como de sus posibles emplazamientos. El equilibrio es fundamental a la hora de componer todo el conjunto. Una





*Apostado junto al Hetzer
lanzallamas,
un grupo de las Waffen SS se
apresta para el combate.*





Uno de los laterales de la escena ofrece esta atractiva perspectiva, dominada por el arco de la galería.

Esta es otra perspectiva interesante de la calle. En la escena intervienen más de 20 figuras. (foto autor)

vez aclarado esto, también hay que pensar en el tipo de edificaciones que queremos hacer. Al tener lugar los combates en el centro histórico de la ciudad, tendremos que realizar unas casas bastante elaboradas.

LOS EDIFICIOS

Sobre una base de aglomerado con las medidas deseadas, dibujamos primero la ubicación de las aceras, cortadas éstas sobre lámina de plástico. El dibujo del pavimento se ha grabado con la cuchilla.

Pasamos después a los propios edificios. Sus paredes están hechas con cartón prensado cortado de la manera conveniente. Sus paredes se recubren después con papel de lija de grano muy fino, ideal para simular la textura de estuco o de cualquier otro material rugoso. Con tiras de plástico damos las típicas formas escalonadas de los edificios urbanos más representativos.

Los cristales de las ventanas se realizan con acetato transparente, al que añadimos tiras finas adhesivas y coloreadas, utilizadas en delineación, para simular los marcos interiores.

Los marcos exteriores constan de

varillas de madera, material que también empleamos para hacer las marquesinas y otros detalles de las fachadas. Las contraventanas son de plástico, grabando sobre ellas con la cuchilla las ranuras una a una para obtener la forma de mirillas que les es tan característica.

Otros detalles, como las tejas, son en su mayoría pequeños círculos de papel, combinados con trocitos de cartón. El adoquinado del suelo está formado por planchas de plástico convenientemente grabadas; mientras que las farolas son de metal.

En cuanto a la pintura, se ha seguido el proceso de aerografiar las diferentes zonas por colores, todos ellos un poco oscurecidos con objeto de sacarles luces después. Una vez terminado el proceso de envejeci-



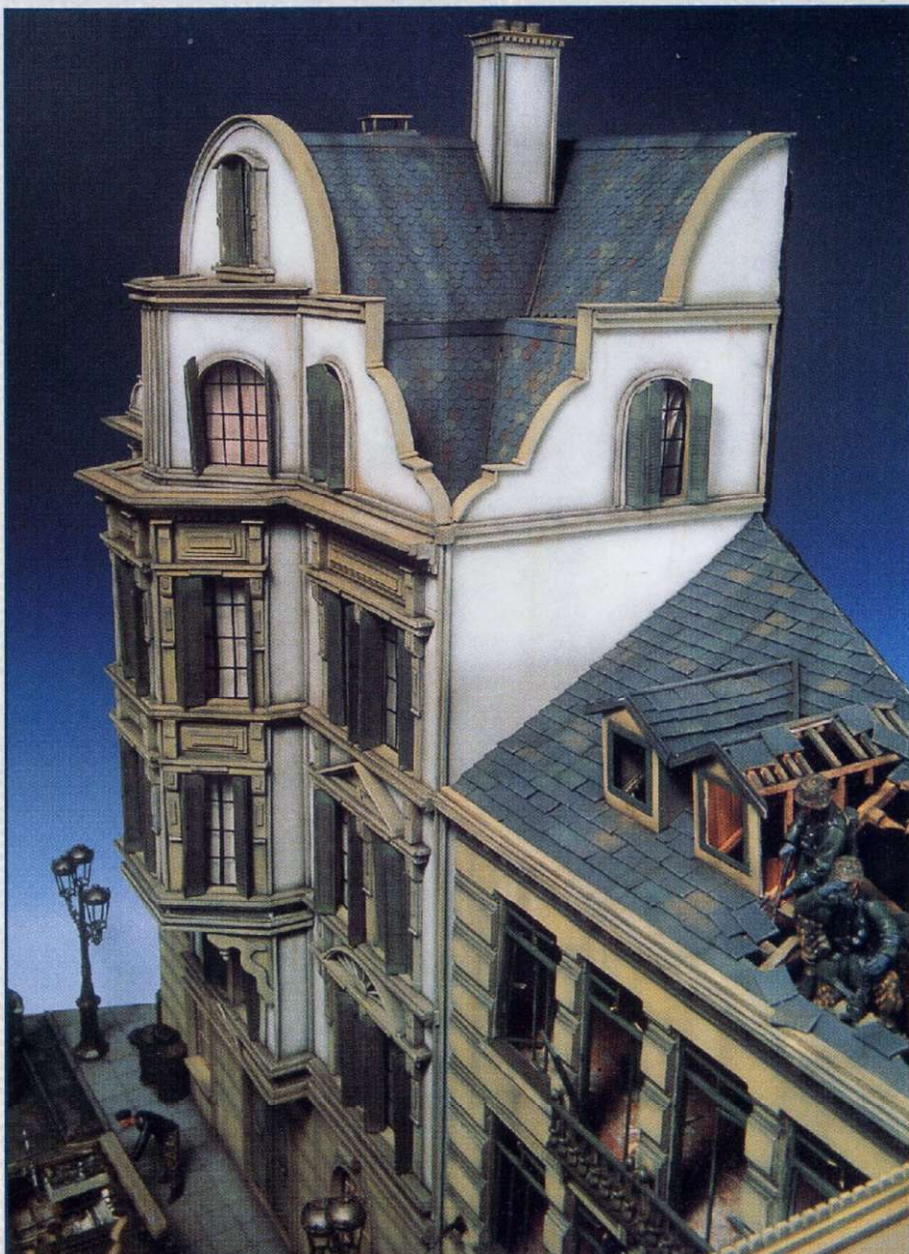


Un Hetzer dañado acaba de ser remolcado por el vehículo de recuperación, y sus tripulantes heridos son evacuados.



El puesto de observación y francotiradores de este tejado compensa la acción en los niveles superiores del diorama.

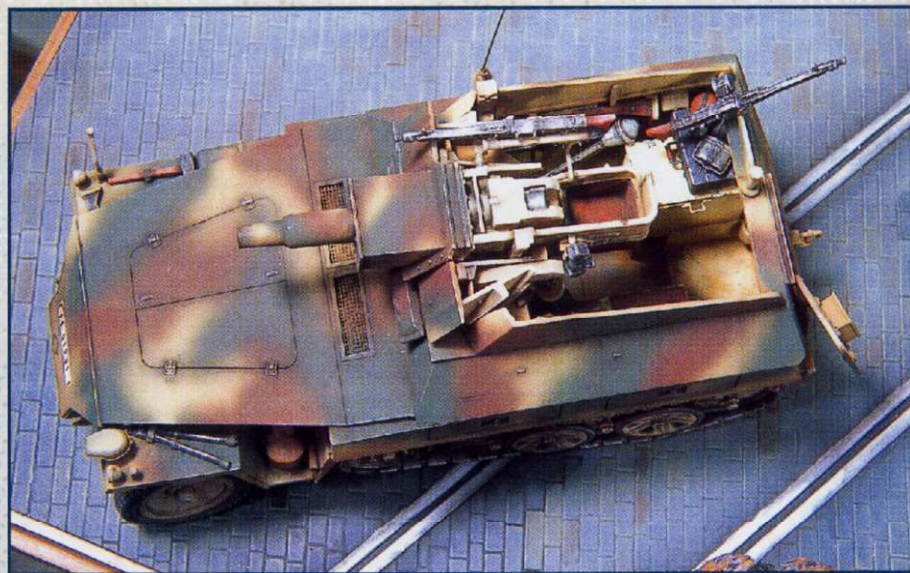
miento, realizado otra vez con el aerógrafo mediante sutiles tonalidades, pasamos a la fase de trabajo a pincel seco y al tratamiento con colores al pastel. Estos últimos resultan bastante útiles dada su gran versatilidad para difuminar los efectos, evitando con ello el riesgo de pasarnos en el proceso y permitiendo eliminar el color sobrante con suma facilidad.



HETZER DE RECUPERACION

Para realizar esta versión partimos del Hetzer de Dragon a escala 1/35, ref.6030 «Sd.Kfz.138/2», aunque también se podría haber utilizado la versión de mando comercializada por este mismo fabricante (ref.6060), del que aprovechamos la parte inferior de la barcaza, el tren de rodaje y las cadenas. A ello añadimos el kit de conversión comercializado por la marca New Collection Models, que incluye la parte superior del carro, herramientas laterales, tubo de escape y pala trasera.

Los tubos laterales han sido reconstruidos con varilla de plástico, ya que los originales estaban deteriorados y



Vista superior del Sd.Kfz.250/8. La excelente maqueta de Dragon apenas requiere mejoras.

La tripulación del Hetzer lanzallamas se encuentra haciendo tareas de mantenimiento en el carro.

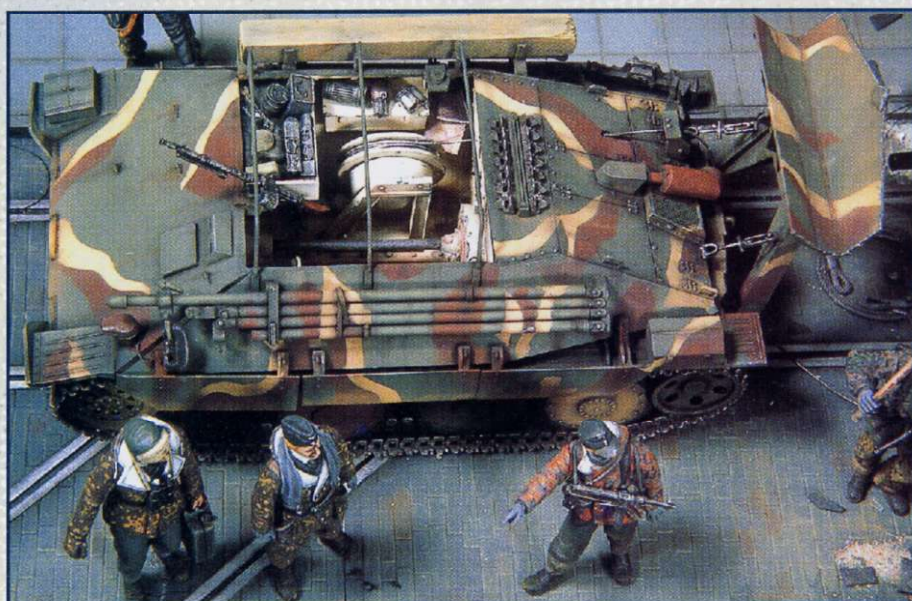
además resultaban poco reales. En el lateral superior derecho añadimos una madera, cortada a medida sobre madera de balsa. Los interiores han sido detallados con elementos de diversa procedencia, así como la ametralladora y su correspondiente afuste. Las varillas que conforman el «techo» del carro son de latón.

En la pintura han intervenido los enmascaramientos para delimitar las formas del camuflaje, inspirado en fotos de la época y perfiles a color. El proceso de decoración es el habitual: aerógrafo, lavados y pincel seco, con algunos efectos mediante colores al pastel.

HETZER «STARR»

Otra vez volvemos a utilizar el mismo kit y las mismas piezas de Dragon, esta vez para adaptarle la parte superior comercializada nuevamente por New Collection Models, formada por la barcaza, tubo de escape y cañón torneado en aluminio. Las planchas laterales de blindaje son las de Dragon.

En cuanto al esquema de camuflaje, nos llamaron la atención sus formas tan curiosas, así como los colores empleados en el mismo: grises, verdes y marrones; mostrando también el tono rojo de la imprimación en alguna de las ruedas.

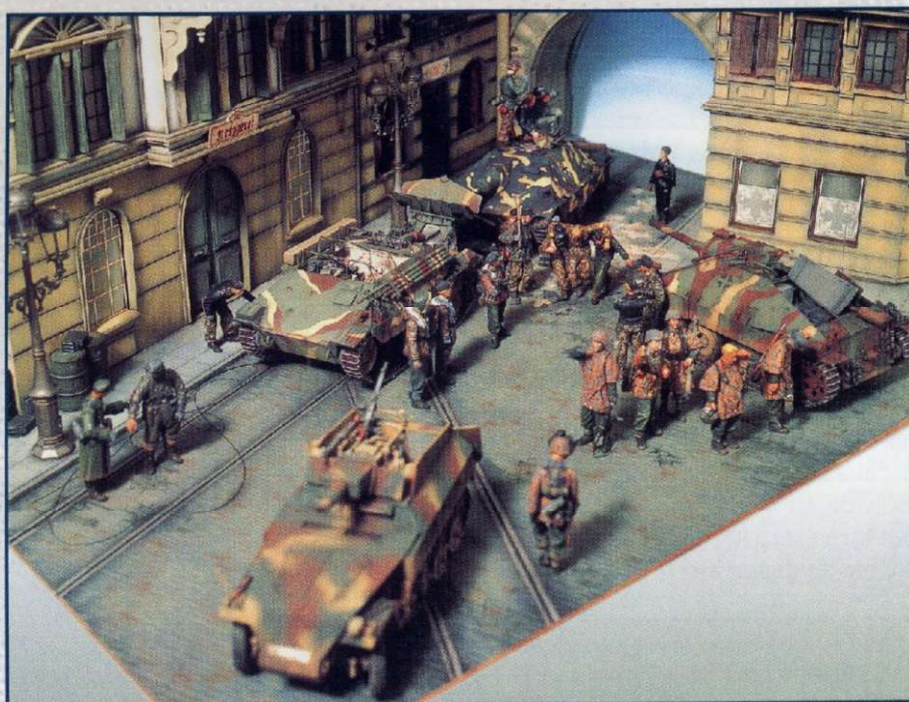


Las formas básicas de las manchas del camuflaje se realizaron con enmascaramientos.

Los accesorios comerciales siempre son de utilidad, especialmente en lo tocante al equipo y armamento de las figuras.

HETZER LANZALLAMAS

Otra vez es Dragon quien dispone de esta versión a escala 1/35, ref.6037 «Jagdpanzer/Flammpanzer 38 (t)». El modelo ha sido mejorado con pequeños remaches, hechos sobre lámina de plástico con un sacabocados, así como con algunos detalles añadidos en la parte interior de las escotillas. En esta maqueta hemos adaptado el compartimiento y el motor comercializado por Verlinden Productions (ref.1097) «Hetzer engine & compartment». Las portezuelas eliminadas en el kit de Dragon han sido reconstruidas con plástico.



SD.KFZ.250 «NEU»

Se trata nuevamente de una maqueta de Dragon a 1/35, en esta

ocasión la ref.6102 «Sd.Kfz.250/8 7,5cm KwK 37». Es un modelo muy correcto y bien detallado, al que sólo

ha sido necesario añadir los remaches en las ruedas tractoras delanteras. Su esquema de colores se corres-



ponde con el más utilizado en aquella época sobre los semiorugas operativos en la zona donde se ambienta el diorama: grandes manchas verdes y marrones oscuras sobre fondo de amarillo oscuro.

LAS FIGURAS

Son en su totalidad de las marcas Warriors y Verlinden Productions. Apenas incorporan modificaciones, pues sus poses se adaptan perfectamente a las características de la escena. Algún pequeño cambio en brazos o cabezas, además de la incorporación de su correspondiente equipo, bastará para que cada figura nos cuente su «historia».

Vista superior de la composición.
Los detalles de las aceras y del pavimento se han grabado sobre lámina de plástico.

A la hora de reproducir la indumentaria de camuflaje hemos optado por pintar los típicos esquemas de las

unidades Waffen SS. En concreto, destacar que dentro de la gama de uniformes invernales reversibles eran

Figuras agrupadas en torno al Hetzer de recuperación.



Ajenas a los grupos principales de la acción, estas dos figuras también componen una pequeña escena perfectamente integrada en el conjunto.

más característicos los de tonos marrones anaranjados. 

BIBLIOGRAFIA

- Bergepanzerwagen. Panzer Tracts nº 16.
- Leichte Jagdpanzer. Motor Buch Verlag.
- Waffen SS camouflage uniforms. Europa Militaria nº 18.
- Waffen SS uniforms in colour. Europa Militaria nº 6.
- German soldiers of World War Two. Histoire & Collections.
- Panzer Colours, nº 4.

POLIKARPOV 1-16

Tipo 10

HASEGAWA, 1/72

Por Carlos de Diego Vaquerizo (planos a escala del autor)



4ª PARTE

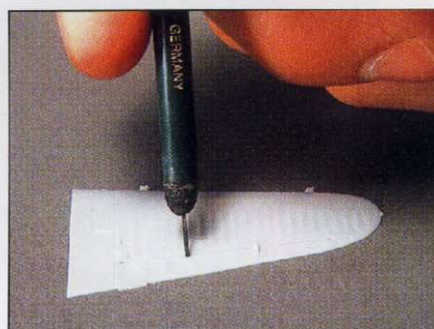
EJERCITO



El 30 de diciembre de 1933 efectuó su primer vuelo el prototipo TskB-12, diseñado por el equipo de Nikolai K. Polikarpov. Se trataba del primer monoplano con tren retráctil del mundo.

En enero de 1934 voló el segundo prototipo, denominado TskB-12bis; también de construcción mixta con fuselaje de madera y alas con estructura metálica forrada de tela. Sus reducidas dimensiones, que comprendían 6 metros de longitud y 9 metros de envergadura, así como su motor Wright Cyclone de 710 cv en sustitución del anterior M-22 de 480 cv, le conferían una velocidad de 351 km/h, siendo el caza más avanzado del momento. Los test de prueba pronto demostraron diversos problemas: vibraciones del motor, inestabilidad, fallos en el tren de aterrizaje accionable mediante una manivela, etc. Tras las pertinentes modificaciones, seguidas de nuevos cam-

bios y pruebas, se decidió pasar a la producción en serie del primer modelo en 1934, hasta poderse obtener la licencia para fabricar los motores del segundo. Designado oficialmente como I-16 Tipo 4 (Istrebitel o Caza 16 tipo 4), iba armado con un par de ametralladoras sincronizadas PV-1 de 7,62 milímetros montadas



El hueco de la bisagra se marca con la punta de una varilla metálica calentada en una llama.

en las alas, que aumentaron a cuatro en la variante experimental TskB-18.

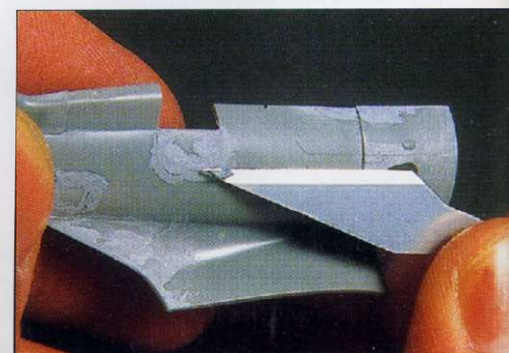
Una vez obtenida la licencia para fabricar el motor Wright Cyclone SGR-1820 F-3, denominado en la URSS como M-25, el TskB-12bis fue rediseñado, pasando en 1935 a producirse en serie como I-16 Tipo 5, armado con dos

ametralladoras ShKAS de tiro rápido de 7,62 milímetros. Externamente se diferenciaba del Tipo 4 por los ocho huecos de salida de escapes alrededor del carenado, aumentando su velocidad hasta los 457 km/h. De este modelo se construyeron diversas variantes,

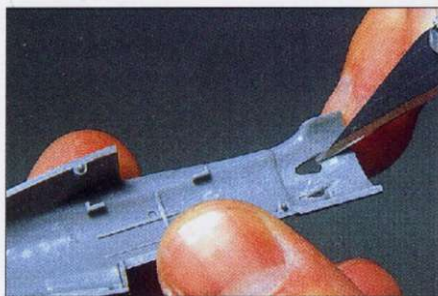
como la dotada con esquís o la de caza-bombardero; la armada con cañones de 20 milímetros o con seis ametralladoras, además de la versión Zveno, ya experimentada en el Tipo 4, transportable bajo las alas de un Tupolev para incrementar su radio de acción.

En 1937 apareció el Tipo 6, dotado con un motor M-25A de 730 cv. A requerimiento de los pilotos fue montada una cabina abierta, que sería común a los modelos posteriores, adoptándose en lugar del alargado OP-1 de sus predecesores un colimador de reflexión PAK-1 tras el parabrisas. Esta versión mantuvo el mismo armamento del Tipo 5, y de ella también se construyó una variante con esquís para el período invernal.

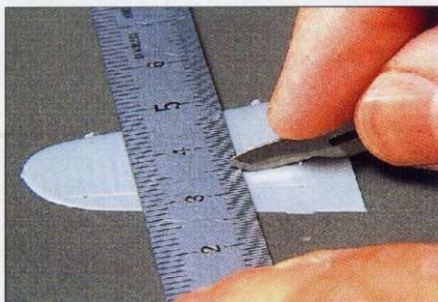
Las experiencias en combate adquiridas en España dejaron clara la necesidad de incrementar el armamento, pasando éste a una configuración de cuatro ametralladoras ShKAS de 7,62 milímetros, ubicadas dos de ellas en la parte frontal superior del carenado. De esta manera apareció el I-16 Tipo 10, el cual pasó a fabricarse en serie en 1938, llevando un blindaje adicional tras el asiento del piloto y una serie de refuerzos en toda la estructura. Para evitar la entrada de monóxido de carbono en la cabina, los huecos de salida de los escapes se redondearon ligeramente en este mode-



La masilla de las juntas se lija primero con un grano 600, y se repasa después con lija de 1200.



Los huecos de los escapes se vacían con la cuchilla, abriéndose dos nuevos en la parte inferior.



En los planos superiores se eliminan los registros, marcándose en su lugar tres costillas nuevas.

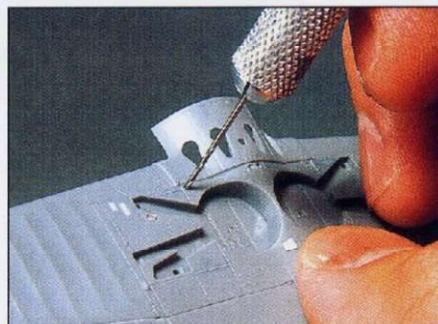
lo. El motor, que inicialmente era el mismo que montaba el Tipo 6, pronto sería sustituido por el M-25V de 775 cv, el cual se distinguía claramente por la toma de aire en forma de «T» en la parte inferior frontal del carenado.

Además de la consabida versión con esquíes también fueron producidas algunas subvariantes del Tipo 10, como el TskB-12P, dotado con un motor más potente y dos ametralladoras y dos cañones (un sólo prototipo); el I-16TK, que montaba un nuevo motor turbo con objeto de alcanzar una mayor cota de altitud, así como unos paneles de acero tras los escapes para resistir altas temperaturas, al cual le fueron suprimidas las ametralladoras alares para compensar el peso; y finalmente el I-16 Tipo 20, básicamente un Tipo 10 con dos depósitos adicionales de 200 litros instalados bajo las alas, del que se construyó un único ejemplar experimental.

Otra variante fue el I-16 Tipo 17, armado con dos ametralladoras sincronizadas en el carenado y dos cañones ShVAK de 20 milímetros encastrados en las alas, en el que también se introdujeron algunos cambios internos que incrementaron su peso en 84 kg y disminuyeron sensiblemente su velocidad.

Con el I-16 Tipo 18 se consiguió aumentar la cota máxima con la sustitución del motor M-25 por el M-62; una copia del Wright Cyclone R-1820 G-5 de 1000 cv que funcionaba con combustible de mayor octanaje. La producción en serie del Tipo 18 comenzó a principios

de 1939. Externamente se diferenciaba del Tipo 10 por el buje de la hélice más achatado y redondeado; dos tomas de aire en lugar de una en el carenado del motor; dos salidas de escape dobles en la mitad inferior de éste en lugar de cuatro sencillas, y la sustitución del patín trasero por una rueda.



Tras el carenado se marcan seis agujeros ciegos con una broca de 0,8.

Inmediatamente después vió la luz el I-16 Tipo 24, dotado con un motor M-63 de 1.100 cv. Estructuralmente difería de los anteriores, en especial por la disposición de las costillas alares, y era fácilmente reconocible por la tapa del registro ubicado en la parte trasera del lateral izquierdo del fuselaje. A pesar de tener un nuevo y potente motor, sus características de vuelo nunca llegaron a ser excepcionales. A mediados de 1939 apareció el I-16 Tipo 27, el cual era básicamente un Tipo



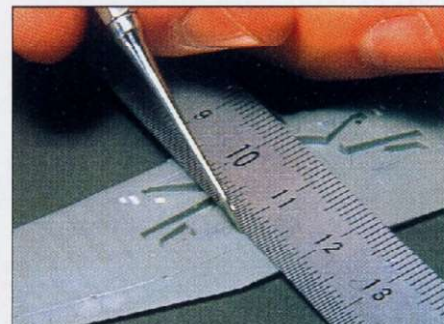
18 armado con dos cañones en las alas y dos ametralladoras en el carenado. En 1940 comenzó a producirse una versión mejor armada del Tipo 24, el I-16 Tipo 29, contando con las dos ametralladoras del capó y un cañón de 12,7 milímetros en la parte inferior de éste, quedando así desplazada la toma de aire hacia el lado derecho.

Fueron construidas a su vez versiones de entrenamiento biplazas, denominadas UTI-2 (1936) y UTI-4 (1937), carentes de armamento y basadas respectivamente en los I-16 Tipo 4 y Tipo 5; indispensables para la formación de nuevos pilotos, pues el manejo de este rápido e inestable aparato era difícil, siendo especialmente peligrosas las maniobras de aterrizaje a tan alta velocidad. Ya desfasado cinco años

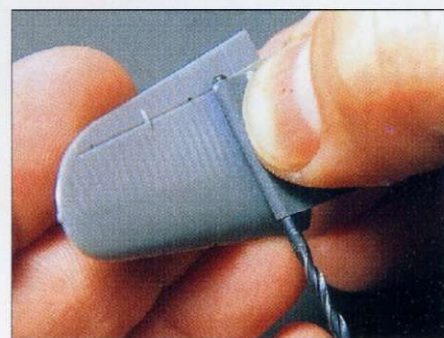
antes, en 1943 cesó la producción, habiéndose construido entre todas sus variantes alrededor de 20.000 ejemplares.

EN ESPAÑA

A finales de octubre de 1936, y como parte de la ayuda soviética en la Guerra Civil española, llegaron los primeros 30



Las nuevas líneas estructurales se marcan con el «scribber».



El perfil definitivo del costillaje se trabaja con lija enrollada sobre una broca.

Vista del ala terminada con el costillaje añadido.

ejemplares del I-16 Tipo 5, conocidos popularmente como «Mosca». Con ellos se formaron rápidamente la 1ª y 2ª Escuadrillas de las FARE republicanas, con pilotos rusos. En el mes de diciembre llegaron 31 aparatos más, con los que se cubrieron algunas bajas y se comenzó a organizar en Albacete la 3ª Escuadrilla, que entraría en servicio el año siguiente. Los «Mosca» superaban con creces a los aparatos italianos, decidiéndose favorablemente el resultado de los combates en la mayoría de las ocasiones. El fracaso de las tropas rebeldes en Madrid, el Jarama y Guadalajara se debió en gran medida a la actuación de los I-16.

En mayo de 1937 comenzaron a incorporarse a la 1ª y 3ª Escuadrillas veteranos pilotos españoles y otros más

bisefios entrenados en la URSS, y entre mayo y julio llegaron otros 31 nuevos cazas, esta vez del Tipo 6, con los que se repusieron las bajas y se formó la 4ª Escuadrilla. También en el mes de julio arribaron cuatro UTI-4 de entrenamiento que serían destinados a la base-escuela de El Carmolí, en Cartagena. En octubre de 1937 fueron formadas a su vez la 5ª y 6ª Escuadrillas, quedando disuelta esta última a primeros de diciembre debido a las bajas. Desde la batalla de Brunete y hasta

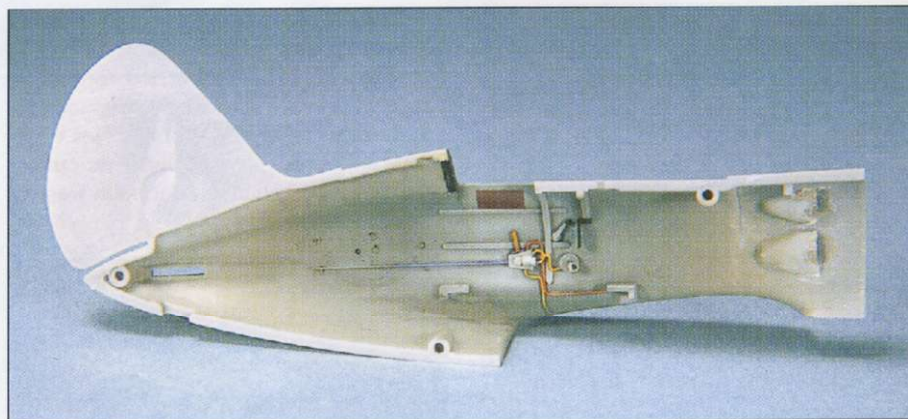


el final de la contienda, el número de pérdidas por combate frente al Bf.109 fue aumentando progresivamente.

En marzo de 1938 llegó el primer contingente de 31 Tipo 10 con motor M-25A, los cuales fueron denominados como «Supermosca» y distribuidos entre la 1ª y 4ª Escuadrillas, sirviendo también para reorganizar la 6ª. Debido a los problemas con la sincronización de las dos ametralladoras que incorporaba en el carenado este nuevo modelo, en algunos ejemplares éstas se sustituyeron por las PV-1 que montaban los I-15 «Chato», cuya cadencia de tiro era inferior.

Durante el mes de agosto de 1938 llegaron otros 62 cazas del Tipo 10, ahora incorporando el nuevo motor de serie M-25V, los cuales fueron destinados a la 3ª y 6ª Escuadrilla y a la nueva 7ª Escuadrilla de «Moscas». Ese mismo mes, y procedentes de los Estados Unidos, se recibieron 24 motores Wright Cyclone SGR-1820-FS4, doce de los cuales se montaron en los «Supermosca» de la 4ª Escuadrilla, manteniéndose los restantes en reserva. Con este motor se alcanzaba una cota de 8.000 metros, suficiente para combatir en parecida igualdad de

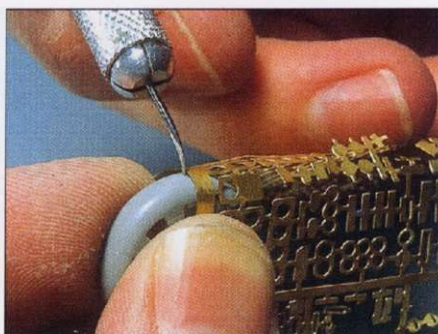
En el interior destaca la bombona de oxígeno, hecha con plástico. El tablero de instrumentos viene en el fotograbado de Eduard, y el piloto procede de un antiguo kit de Matchbox.



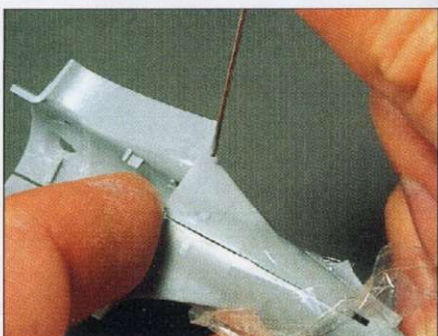
Con trocitos de plástico e hilo de cobre detallamos el cockpit.

condiciones contra los Bf.109. Estos aparatos fueron equipados con un improvisado sistema de oxígeno para el piloto, consistente en una botella ubicada sobre la rodilla derecha de éste, contando con su correspondiente válvula y un tubo de salida rematado por un estrechamiento cilíndrico que contenía el inhalador, conocido popularmente como «chupete». Para evitar la formación de hielo en las armas, fue ideado un sistema mediante el cual se derivaban los gases de los escapes desde el motor a través de un tubo y unos filtros hasta el alojamiento de las ametralladoras.





Las juntas sobre superficies curvas se marcan con el «scribber» y un trozo sobrante de fotograbado como guía.



Los cuatro pequeños registros circulares de la parte inferior se graban con una varilla hueca de acero expuesta al calor.

Llegados a este punto, cabe comentar que de los talleres de reparación salieron algunos híbridos difíciles de catalogar, como el caso de un Tipo 10 equipado con el motor de un Tipo 5, las alas de un Tipo 6 y visor tubular.

En el verano de 1938 comenzó la fabricación del «Supermosca» en el Servicio de Aviación y Fabricación de Alicante, con piezas producidas por la Hispano-Suiza de Barcelona. Equipados con el motor M-25A, montaban el visor tubular OP-1 de los Tipo 5 y 6 inicial, así como los flaps de estos modelos, llegando a construirse hasta febrero de 1939 un total de 14 aparatos, pero los bombardeos sobre Cataluña provocaron el cese de la producción. Estos cazas fueron destinados a la 1ª y 6ª Escuadrillas.

A finales de 1938 los últimos pilotos soviéticos regresaron a su país. Debido a la aplastante superioridad aérea de las fuerzas fascistas, a comienzos de 1939 no se podían efectuar misiones de reconocimiento sobre territorio enemigo con los aviones al uso, decidiéndose modificar un rápido «Supermosca» con la instalación de una cámara vertical bajo el asiento del piloto. Al finalizar la guerra no quedaba en el sector central ningún I-16, pasando

a manos de los vencedores los pocos abandonados en el campo de entrenamiento de alta velocidad de Cartagena.

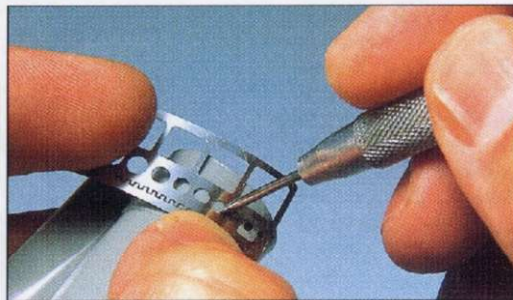
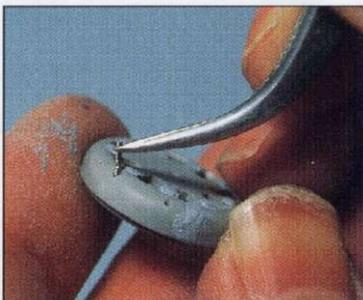
MONTAJE Y TRANSFORMACION

Para realizar un I-16 Tipo 10 hay que partir del Tipo 18 reproducido



Las ametralladoras se construyen con tubos de Minimeca.

Con una plantilla en fotograbado de Verlinden se marcan pequeños registros con un punzón.



por Hasegawa a 1/72, siendo necesario realizar sobre este modelo ciertas modificaciones reflejadas en los planos a escala adjuntos.

Comenzamos por eliminar las juntas de algunos paneles cubriéndolas con masilla y lijando después para igualar su

superficie. Seguidamente se marcan con el scribber unos nuevos paneles donde corresponda, utilizándose como guía una regla metálica o una plantilla curva de plástico según los casos. También hay que enmasillar algunos pequeños orificios y abrir otros nuevos. En el fuselaje tam-

INTERIORES.

(Interior Gray FS-24226): Gris XF22 de Tamiya, mezclado con blanco XF2 para aclarar. Aerografiado a una presión de 1/2 kg.



SUPERFICIES INFERIORES.

(Blue FS-35526): Azul claro XF23, aclarado con blanco XF2. Aplicado como el anterior.



SUPERFICIES SUPERIORES.

(Dark Olive Green FS-34102): 40% de pardo oliva XF62 + 40% de verde oscuro XF61 + 10% verde japonés XF11 + 3% verde oliva XF58 + 4% verde limón XF4 + 3% amarillo oscuro XF60. Las luces se efectúan añadiendo XF4. Aplicado como los anteriores.



CAPÓ Y DETALLES EN NEGRO:

Negro XF1. Se aclara agregando blanco XF2 y tierra mate XF52 a partes iguales. Aplicado como los anteriores.



PERFILADOS/ SUCIEDADES:

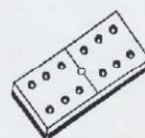
Marrón sucio obtenido al mezclar marrón mate XF10 y negro XF1. Aplicado con aerógrafo y combinado con perfilados con mina de lápiz de color marrón, y pequeños trazos dibujados con un pincel fino.

CM-195

(En todos los casos se ha mezclado la pintura con un 60 ó 65% de disolvente para aerografiar los colores base; empleándose un 75% de diluyente para obtener luces o aclarar, y con un 95% para perfilar).

ESQUEMAS DE CAMUFLAGE DEL I-16 TIPO 10, ESPAÑA 1938-39

3ª Escuadrilla de Moscas, Barcelona noviembre 1938.



1ª Escuadrilla de Moscas, Liria 1938.

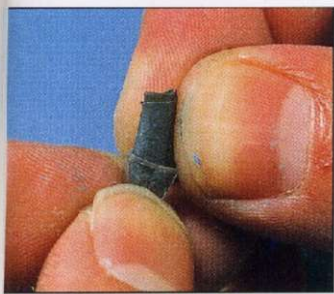


4ª Escuadrilla de Moscas, Los Monjos 1938.



7ª Escuadrilla, Patchs otoño 1938.





El transparente de la cabina se adelgaza con lija de diferentes granos, y finalmente se pule con «Compound».



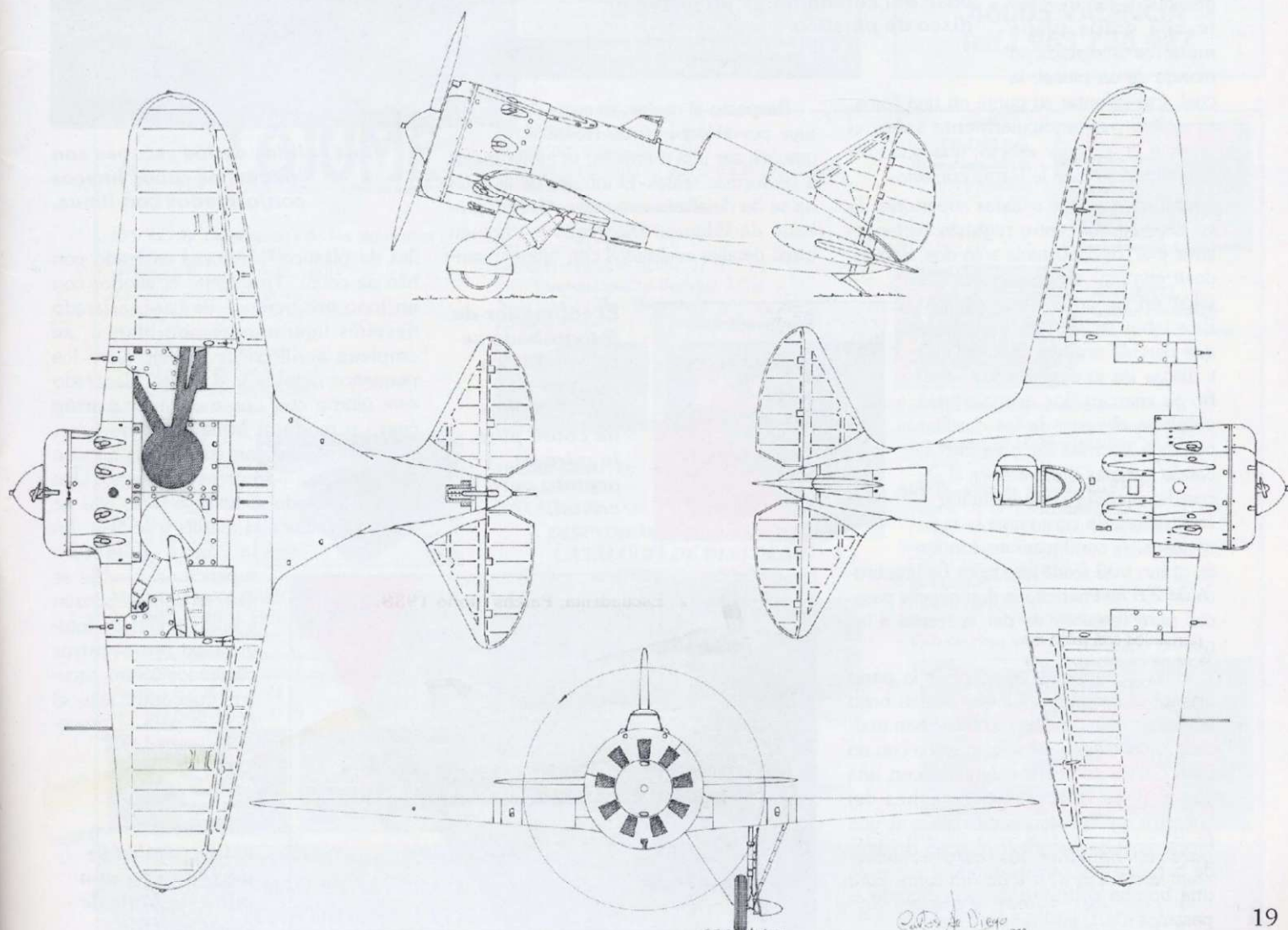
bién eliminamos el registro rectangular en la parte posterior del lateral derecho, así como la pequeña portezuela del piloto situada en ese mismo lado.

El kit incluye seis alvéolos en los que se alojan los tubos de escape, los cuales se ahuecan cuidadosamente con la cuchilla.

Tipo 10 construido en España, 1939



Tipo 10 capturado por el enemigo, febrero 1939.



Carlos de Diego 1999

abriendo dos nuevos en la parte inferior. Por la cara interna del fuselaje se pegan unos tacos de plástico conformados con limas para simular las concavidades de dichos alvéolos y, tras darles la forma definitiva con masilla de dos componentes, con varillas huecas de Minimeca se realizan unos tubos de escape nuevos.

Pasamos a las alas. Los huecos de expulsión de casquillos situados en los intradós se ciegan con pequeños tacos de plástico, y cuidadosamente con la cuchilla se abren otros nuevos. El I-16 Tipo 10 tenía cuatro bisagras en cada flap de las alas y la maqueta sólo reproduce tres; por tanto, se realizan en ambas caras las bisagras que faltan mediante una grapa plana metálica acoplada al mango de un pincel, la cual, tras calentar su punta en una llama, se aplica perpendicularmente sobre el plástico en el lugar exacto, quedando así una hendidura con la forma correcta.

En los extradós o caras superiores de las alas existen cuatro registros rectangulares y el Tipo 10 tenía sólo dos, debiéndose eliminar dichos registros y tallar en su lugar unas costillas. Esta labor es más sencilla de lo que parece: una vez enmasilladas y lijadas las juntas de cada registro se marcan dos acanaladuras paralelas al resto de las costillas con una cuchilla de hoja curva, dando pasadas transversales al ala con la cuchilla perpendicular a ésta, utilizando como guía la regla metálica. A continuación, con lija de grano 600 fijada alrededor de una broca de 2,5 milímetros, se dan nuevas pasadas para terminar de dar la forma a las nuevas costillas.

Bajo el timón de cola, y tras la parte inferior de los planos alares, existen ocho pequeñas tapas circulares que se han marcado presionando sobre el plástico con un tubo hueco de acero calentado con una llama. Tras marcar los remaches del encastre de los planos de cola con una broca de 0,3, y sustituir el cono del buje de la hélice por otro realizado a partir de una bomba sobrante de otra maqueta, pasamos a detallar los interiores.



La toma de aire inferior del carenado se realiza con tiritas muy finas de plástico.

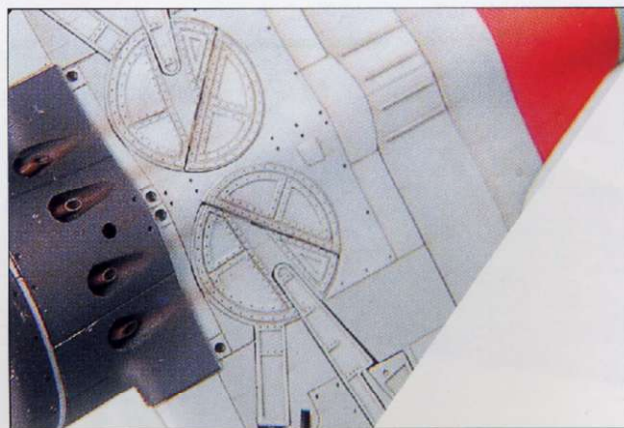


Con una tira de plástico se imita el protector de cuero para el piloto. La base del colimador es un pequeño disco de plástico.

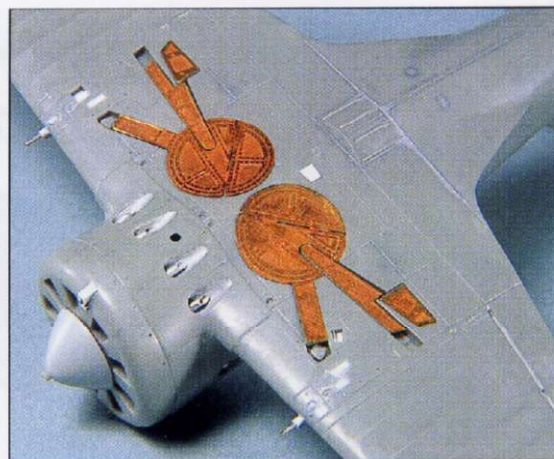
Respecto al motor, se sustituye por el del I-16 de Revell que, sin ser una maravilla, se ajusta mejor a las formas reales. El interior de la cabina se ha detallado con piezas del fotograbado de Eduard, añadiéndose también otros detalles realizados con tubos y vari-



El colimador de fotograbado se completa con un taco de plástico, hilo de cobre para la mira y acetato para el cristal.



Las líneas estructurales se perfilan con una mina de lápiz de color marrón.



El fotograbado de Eduard también incluye las tapas del tren de aterrizaje.



Las salidas de los escapes son pequeños tubos huecos conformados con limas.

llas de plástico, así como cableado con hilo de cobre. Tras pintar el interior con un tono gris verdoso de base, aclarado después ligeramente con blanco, se emplean acrílicos de Vallejo para los pequeños detalles y el piloto, decorado este último con una mezcla de marrón cuero y medium brillante como base, sobre la que se dan subidas de luz con amarillo caqui y sombras con negro. Una vez ensamblado el fuselaje y las alas se tapan la juntas con masilla y se liján. En la parte delantera superior del fuselaje se marcan con un punzón y una plantilla de fotograbado dos registros cuadrados y otro circular, quedando listo el modelo para el proceso de pintura.

Tiger 3 Ausf. E/161



"Afrika"

ITALERI, 1/35

Por Joaquín García Gázquez

Observando la maqueta de Italeri (ref.286) apreciamos que en líneas generales es correcta, aunque presenta pequeños errores debidos fundamentalmente a las peculiaridades propias de las primeras versiones del Tiger I que actuaron en Africa. Habrá que estar atentos al mirar las fotografías de la época y modificar nuestro modelo según la documentación disponible. Teniendo esto en cuenta a la hora de montar el modelo, y sustituyendo las herramientas del carro por otras con un detalle más fino, podemos conseguir una magnífica reproducción del Tiger I Afrika.

Además del modelo producido por la marca italiana, han intervenido en su realización los siguientes accesorios: Cañón torneado en aluminio de Jordi Rubio, ref.TG-08 «German 88 mm KwK36»; cadenas de Modelkasten ref.K-5; y fotograbado de Eduard para el Tiger I, ref.35055.

Dentro de los muchos esquemas y versiones que admite el carro pesado alemán, destacan los empleados en la campaña norteafricana.

MEJORAS EN EL KIT

Básicamente realizaremos el proceso de montaje siguiendo las instrucciones del kit y del fotograbado de Eduard que, aunque no es específico para esta versión, nos servirá en su mayor parte. La zona frontal del casco se remodela recortando los laterales del mismo, que son mas cortos, dándoles la forma característica que observamos en las fotos. Añadimos tam-

bién las tuercas que reciben la transmisión de las ruedas delanteras, y también fabricamos los ganchos que sujetan los guardabarros delanteros, afinados estos últimos con la cuchilla para que den sensación de chapa.

Los faros se colocan arriba; en las fotos del montaje observamos que éstos en un principio estaban situados en la plancha frontal del glacis, pero al decidirnos por la versión finalmente realizada procedemos a modificar su posición, sustituyéndolos además por otros de Tamiya. Con hilo de cobre realizamos el cable de alimentación eléctrica.

Los filtros Feifel necesitan un buen trabajo de masilla y lija, y aunque básicamente son correctos les añadimos una cadenilla realizada con hilo de cobre fino. Hemos optado por no colocar los guardabarros traseros debido a que son incorrectos para esta versión, tanto los que trae la maqueta como los del fotograbado

de Eduard, y como además vemos en algunas fotos que solían perderse en campaña, tampoco decidimos complicarnos con un *scratch* de los mismos.

Sustituimos todas las herramientas por otras de fabricación propia a partir de piezas sobrantes de diverso origen, y también con otras de Tamiya obtenidas de su Panzer IV. El extintor es de Alhambra Models; mientras los cables de arrastre han sido fabricados con cordel humedecido en cola blanca diluida en agua para eliminar su pelusa. Para finalizar el casco añadimos las peculiares piezas de soporte de las cadenas, realizadas con sobrantes de fotograbado. Detallamos la parte superior de los tubos de escape con unas piezas circulares que obvia el kit.

Del fotograbado de Eduard también se utilizan los soportes de los lanzafumígenos, así como pequeños refuerzos y enganches.

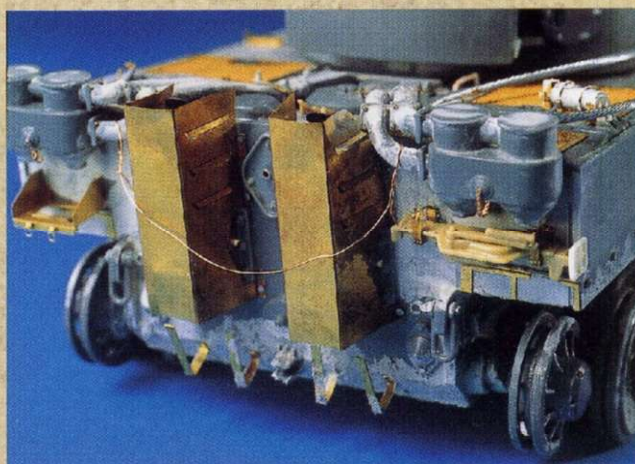


Aunque en un principio los faros aparecen situados en el frontal, su ubicación definitiva será sobre la barcaza, con objeto de adecuar la versión del carro al esquema de pintura elegido.

Colocamos las cadenas de Modelkasten, que en este caso resultan indispensables, pues las que trae el kit no sirven; los primeros Tiger I portaban cadenas sin el característico perfil en "V" para mejorar su adherencia sobre el hielo.

Sobre la torreta tendremos que pegar con mucha precaución el techo de la mis-

ma, y repasarlo después con abundante masilla, pues su ajuste no es muy bueno. Se coloca el cañón de aluminio de Jordi Rubio, que encaja a la perfección. La caja trasera o *Rommelkist* que incluye la maqueta es errónea en cuanto a formas, pues estos Tiger I «iniciales» portaban otra



distinta. Por tanto, procedemos a construirla nosotros mismos con lámina de plástico. También superdetallamos las escotillas con las piezas del fotograbado

Una característica de esta versión son los protectores cuadrangulares de los escapes.



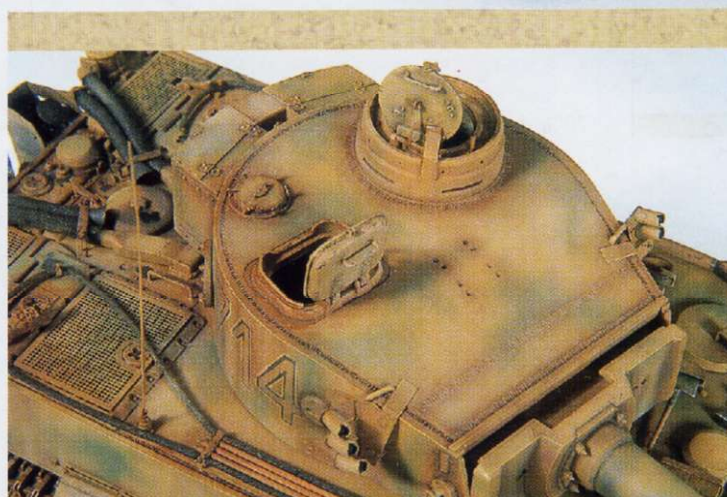
Los faldones laterales de latón se trabajan convenientemente para conferirles un aspecto de uso y desgaste, producido por los golpes, roces, etc. Las sujeciones son finas tiras de plástico dotadas de sus correspondientes remaches.



de Eduard, y con otras de construcción propia.

DECORACION Y PINTURA

Para decorar esta maqueta elegimos un esquema que ilustra la contraportada del monográfico de Squadron Signal dedicado al Tiger I, perteneciente a un carro asignado al Pz.Reg.7, 10ª Panzer Division, encuadrado en Túnez en 1943. Presenta una base de color Afrika



Vista general de la maqueta en un proceso intermedio de decoración. Las manchas verdes se aerografian trabajando con el color muy diluido.

Después de aplicarse el tono base, se mezcla éste con blanco y color ante para producir un efecto de luces.



Las aristas han sido tratadas suavemente a pincel seco con esmaltes de Humbrol, mezclando blanco con color roble y amarillo pálido.



Por contra, los huecos y zonas más profundas entre detalles se sombrean muy ligeramente con el aerógrafo, empleándose una mezcla de marrón y negro.

CUADRO DE COLORES

Color base: (Afrika Korps Gelb): 60% amarillo desierto XF59; 20% buff XF57; 10% caqui XF49; 10% blanco mate XF2. (Aerógrafo).

Primer efecto de luces:

Añadiendo buff XF57 y blanco mate XF2 al color base. (Aerógrafo).

Segundo efecto de luces:

Añadiendo solamente blanco mate XF2 al color base. (Aerógrafo).

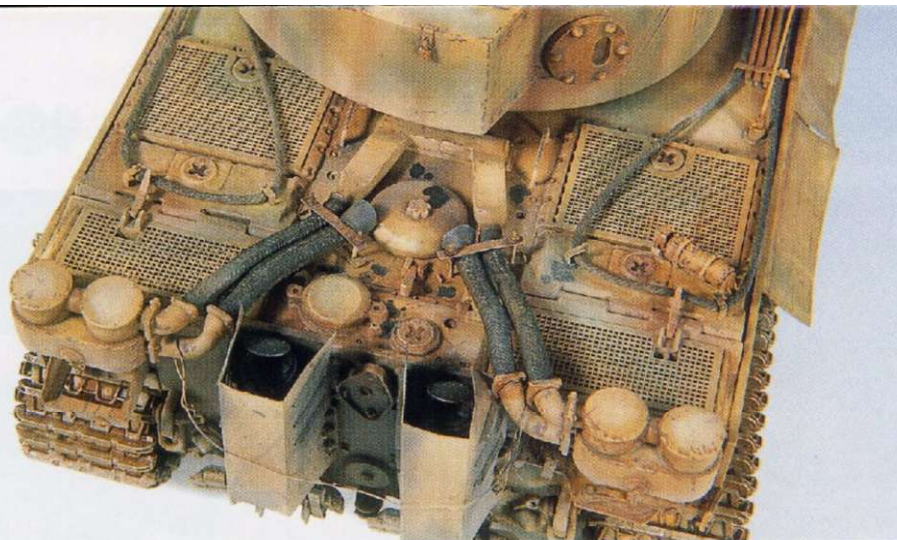
Manchas de color verde: 70% de verde japonés XF13 y 30% de buff XF57. (Aerógrafo).

Efecto de sombras: Mezcla de negro mate XF1 y marrón rojizo XF64 muy diluida. Sobre los escapes y el freno de boca del cañón se sombrea con negro mate XF-1. (Aerógrafo).

Colores al óleo: Blanco Titán; tierra sombra tostada; ocre amarillo; tierra siena tostada; verde vejiga; negro. (Lavados).

Aristas y pequeñas luces: Blanco mate 34, roble 71 y amarillo pálido 81 en esmalte de Humbrol. (Pincel seco).

Efectos de empolvado: Khaki drill 72 de Humbrol. (Aerógrafo).



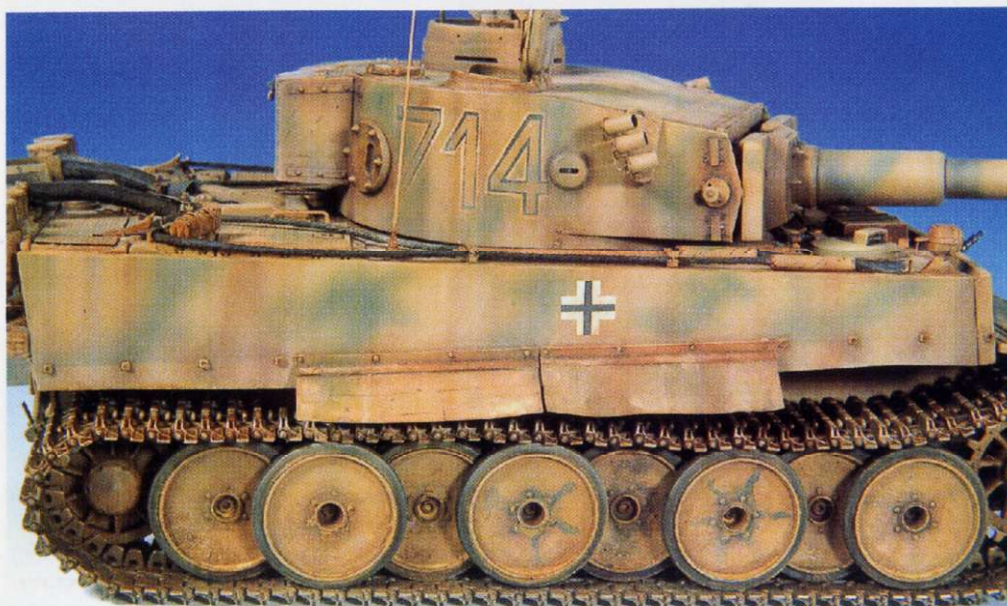
Algunos efectos de manchas y grasa sobre el cubremotor se imitan dejando caer pequeñas gotas de óleo muy diluido en aguarrás.

Korps Gelb, que era el marrón caqui usado como color base por el D.A.K. en 1943; era una especie de color «galleta», obtenido al mezclar un 60% de amarillo desierto XF59, un 20% de color buff XF57, un 10% de caqui XF49 y un 10% de blanco mate XF2. Sobre esta base realizaremos subidas de luz añadiendo a la mezcla inicial color buff y blanco mate, y llegaremos más lejos de lo habitual con las subidas para lograr dar la sensación de un carro decolorado por el sol. A continuación realizaremos las manchas verdes con el tono resultante de mezclar un 70% de verde japonés XF13 y un 30%

de buff XF57. Estas manchas se trazan con la pintura muy diluida en el aerógrafo, y con el compresor regulado a 0,5 kg de presión, dibujando sus formas según el mencionado esquema que tomamos como referencia. El numeral «714» se ha realizado con mascarillas adhesivas; en el monográfico de Squadron Signal aparece un carro con el número 712, cambiando nosotros el último dígito para evitar un exceso de coincidencia con la ilustración. Seguidamente sombreamos y acentuamos los recovecos y zonas de menos luz, aerografiando sombras con una mezcla de marrón mate XF10 y negro mate



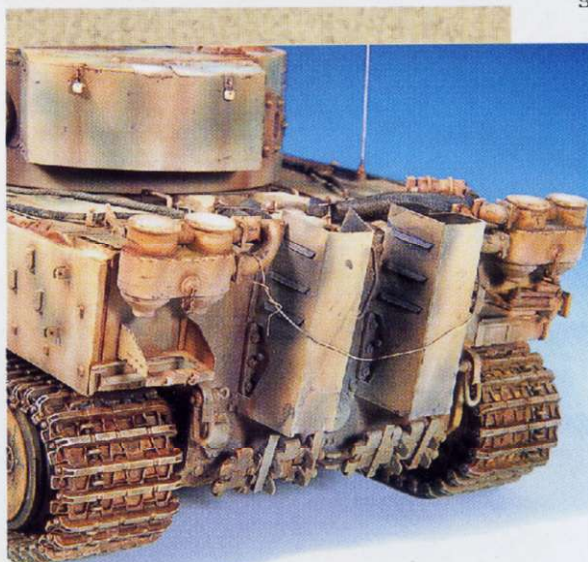
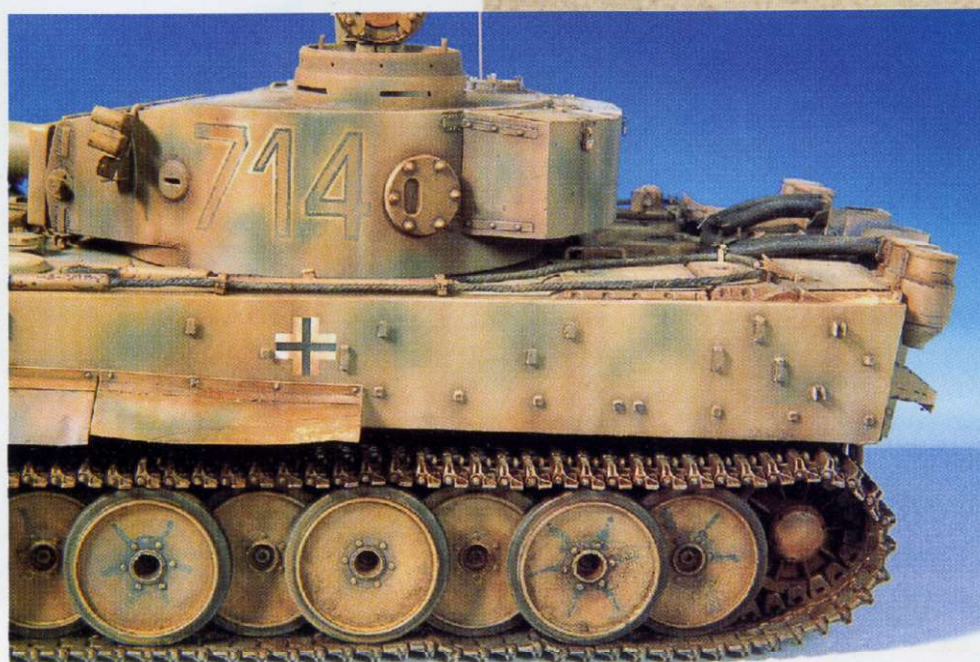
Una vez tratadas las superficies con todos los procesos de color, el irreal contraste entre las manchas verdes y el tono base desaparece.



XF1, realizando chorretes verticales y otros suaves efectos.

Reproducimos pequeños desconchones en aristas y zonas expuestas al rozamiento con una mezcla de acrílicos Vallejo de los colores rojo y negro. También realizamos en el cubremotor manchas de grasa y aceite, por el sistema de dejar caer pequeñas gotas de óleo negro ligeramente aclarado con siena tostada y diluido en aguarrás. Una vez seco lo anterior, aplicaremos lavados y trazos verticales con óleos en los colores tierra sombra tostada, tierra siena tostada, ocre, crema

Los escapes también se somborean a aerógrafo con negro mate acrílico bastante diluido.



y verde vejiga, fundiéndolos con disolvente para esmalte de Tamiya. Así mismo, damos también un lavado selectivo por todos los recovecos con un marrón sucio, incrementando el efecto de profundidad.

Pasamos ahora a tratar las aristas a pincel seco de manera muy suave con una mezcla de esmaltes Humbrol: blanco 34, roble 71 y amarillo pálido 81. Siempre será mejor quedarnos cortos que exagerar el contraste. Luego retomamos el aerógrafo para reproducir los efectos de empolvado, pulverizando *khaki drill* 72 de Humbrol muy diluido. Posteriormente retiraremos algo de este color por zonas mediante un pincel fino, imitando chorretes, zonas manipuladas por la tripulación, etc. Llegados a este punto dejaremos secar durante unos días el modelo, procediendo después a barnizarlo con barniz mate de Marabú. Tras ello realizaremos algunas correcciones puntuales con tizas al pastel, utilizando también estos colores para imitar pequeñas acumulaciones de polvo que fijamos sobre las superficies con una gotita de alcohol.

Las cadenas han sido decoradas con una base de color negro, combinado con marrón y un toque de plata. Aplicamos después lavados con óleos de color siena tostada y óxido, y terminamos con una mano muy ligera a pincel seco de color aluminio algo oscurecido con negro. En las partes de los eslabones más expuestas al rozamiento insistimos con otro lavado, esta vez más suave, utilizando una tonalidad de óxido fruto de mezclar siena tostada con rojo y amarillo. 

BIBLIOGRAFIA

- Revista *Steel Masters*, números 22 y 24.
- *Tiger I in action*, Squadron Signal Publications.
- *Tiger I*, Schiffer Military History.

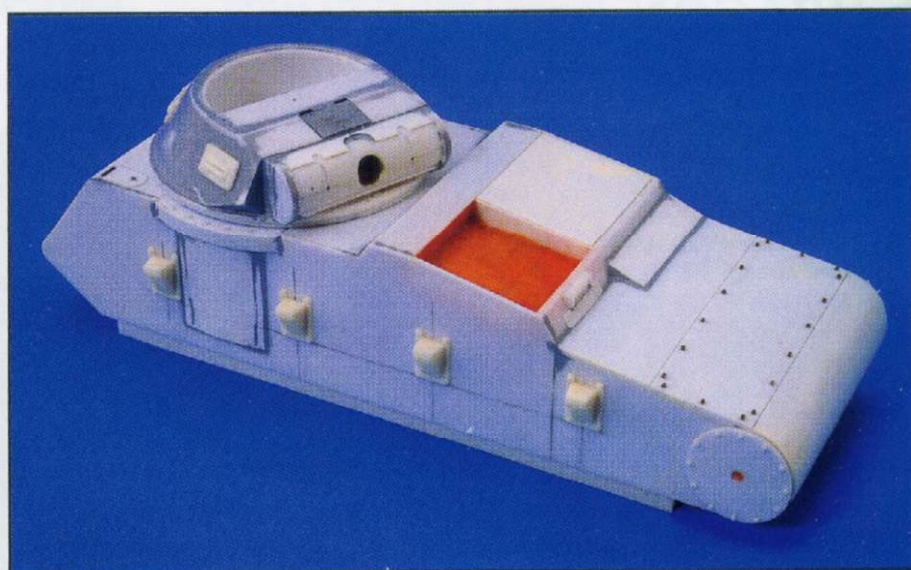
Uno de los procesos finales consiste en pulverizar con el aerógrafo un tono marrón caqui para crear un efecto de empolvado.



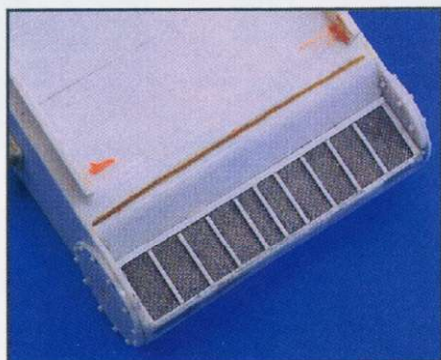
VERDEJA

Empleándose como referencia unos planos a escala, todas las formas del casco se recortan sobre lámina de plástico.

Este carro de combate pudo haber supuesto el principio de una familia acorazada propiamente española, pero la falta de apoyo y el desinterés total terminaron con la esperanza de que así fuera.



Por Pedro Andrada (fotografías de Aurelio Gimeno)



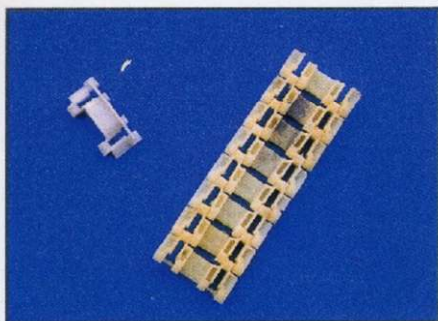
En la parte inferior delantera del casco se encontraba la rejilla de entrada de aire para la refrigeración del motor.

Quisiera que este artículo sirviese de homenaje para el capitán de Artillería don Félix Verdeja Bardales, persona sencilla que puso su ingenio al servicio de su país, a fin de que España se convirtiera en una nación puntera en lo que al arma acorazada se refiere. Al mando del Taller de Reparaciones de la Agrupación de Carros de Combate del Ejército nacional, el capitán Verdeja consiguió la experiencia necesaria acerca de los problemas y defectos que sufrían los carros de combate en servicio por aquel entonces. Las ideas y soluciones encaminadas a mejorar el rendimiento de éstos fueron concretán-

dose en un proyecto de carro de combate que fue desarrollado a lo largo del año 1938.

Dada la escasez de medios, se construyó el primer prototipo utilizándose restos y elementos prestados de vehículos inutilizados. Superadas favorablemente las primeras pruebas se aprobó la construcción del carro «Verdeja», que sería testado junto a un T-26B de los existentes en servicio en aquellos momentos, al que superó ampliamente.

El casco del carro era alargado, presentando tanto en su parte delantera como en la trasera planchas inclinadas, lo



Una de los aspectos más difíciles y tediosos es la elaboración de las cadenas. Después de hacer un eslabón original en plástico, se sacan las necesarias copias en resina.

que permitía una mayor protección contra el fuego enemigo. En la parte anterior izquierda iba situado el motor, estando el conductor en la parte derecha. En la parte posterior se ubicaba una torre de for-

Gracias a su gran similitud, aprovechamos el cañón comercializado por Jordi Rubio para el T-26.

ma troncocónica, sin puertas laterales, en la que se alojaba un cañón contracarro de 45 milímetros y dos ametralladoras de calibre 7,92. Además del mencionado conductor, la tripulación de tres hombres quedaba completada por el cargador y el jefe-tirador de carro. La gran elevación del armamento permitía que éste pudiese ser utilizado para fuego antiaéreo, lo que le otorgaba una gran ventaja sobre el resto de los blindados.

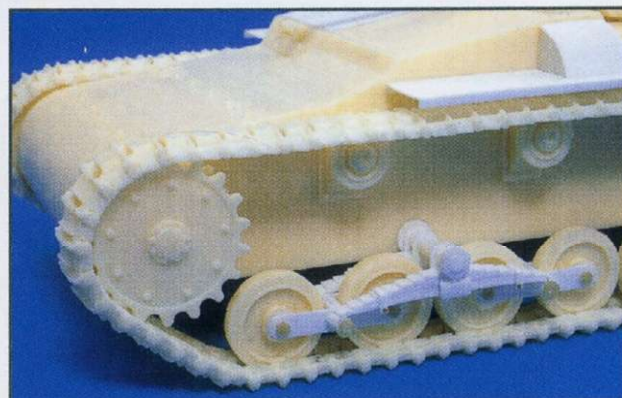
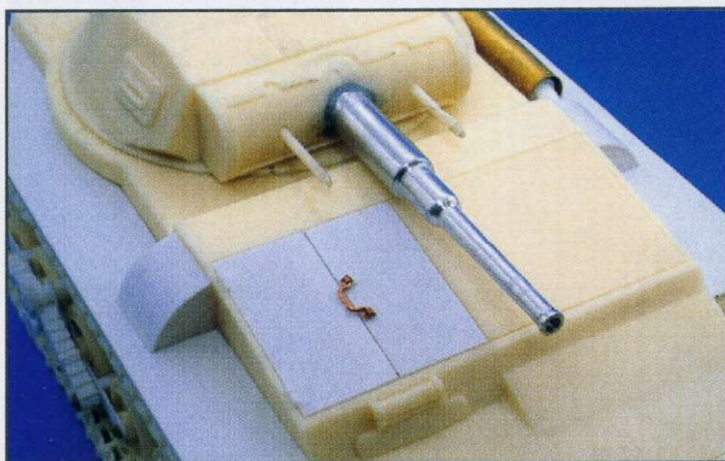
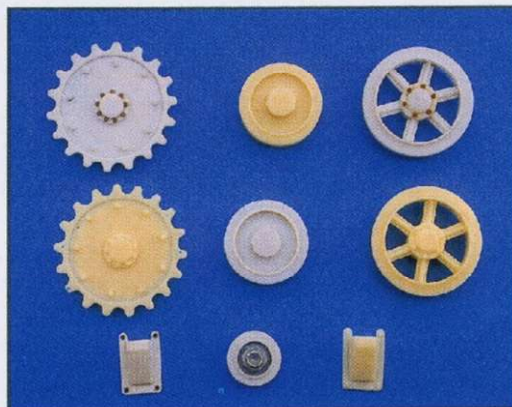
Sin duda alguna lo más original del vehículo era su tren de rodaje. Después de observar la tendencia que a salirse que

tenían las cadenas con dientes guía, Verdeja diseñó unas en las que las ruedas de marcha discurrían por su interior como si de un carril se tratase. Probadas en los más dispares terrenos, demostraron la facilidad con la que las ruedas volvían a su sitio cuando éstas se salían. Lamentablemente, la falta de interés y apoyo hicieron que el proyecto se abandonase, por lo que se perdió la oportunidad de disponer de un modelo propiamente nacional que ya en aquella época reunía las principales características que se propugnaban, acabada la Segunda Guerra Mundial, para los carros modernos: potencia de fuego, blindaje y movilidad.

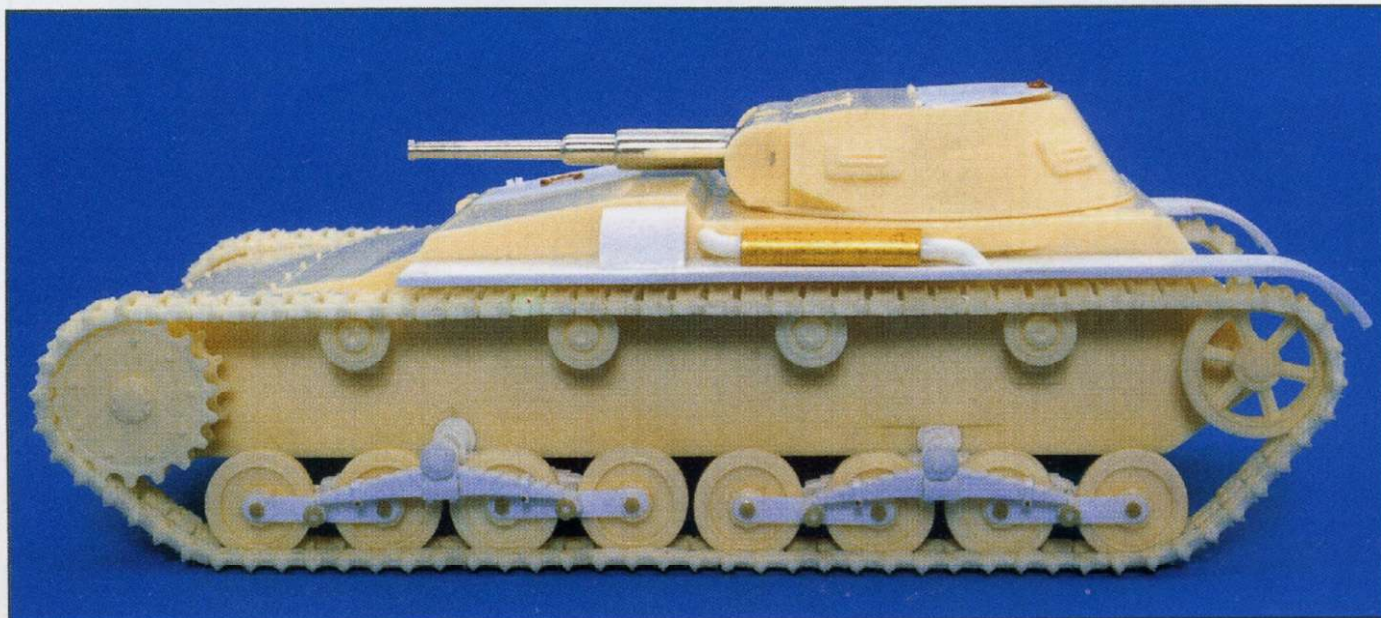
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Las dimensiones del carro «Verdeja» comprendían 4,498 metros de longitud; 1,572 de altura y 2,152 metros de anchura. Su

Así mismo se sacan copias de todos los originales para el tren de rodaje, realizados pacientemente con plástico de diferentes grosores.



Los carrillos del tren de rodaje incorporan esta elaborada suspensión por ballestas.



blindaje variaba desde los 10 a los 25 milímetros, y su peso era de 6.500 kg. Estaba impulsado por un motor Ford V8 modelo 48, proporcionándole una velocidad de 44 km/h y una autonomía de 220 kilómetros. El armamento principal consistía en un cañón de 45/44 mm Mark I Modelo 1939, completado con dos ametralladoras Dreyse MG-13.

LA MAQUETA

Aunque se trata de un carro de combate experimental que no llegó a ser producido en serie, es cierto que podemos disponer de una gran cantidad de documentación técnica y de fotografías que nos facilitarán mucho la labor a la hora de abordar este trabajo de construcción propia a escala 1/35. Creemos que para cualquier amante de los vehículos en servicio en España, es fundamental

disponer en su colección de un carro como este, por lo que significa y porque sin duda alguna posee unas formas que lo hacen bastante atrayente. Su construcción no presenta excesivas dificultades, aunque deberemos armarnos de pacien-

cia cuando tengamos que construir el tren de rodaje, pues lo más normal es que «perdamos los nervios» alguna que otra vez.

CASCO, TORRE Y CAÑÓN

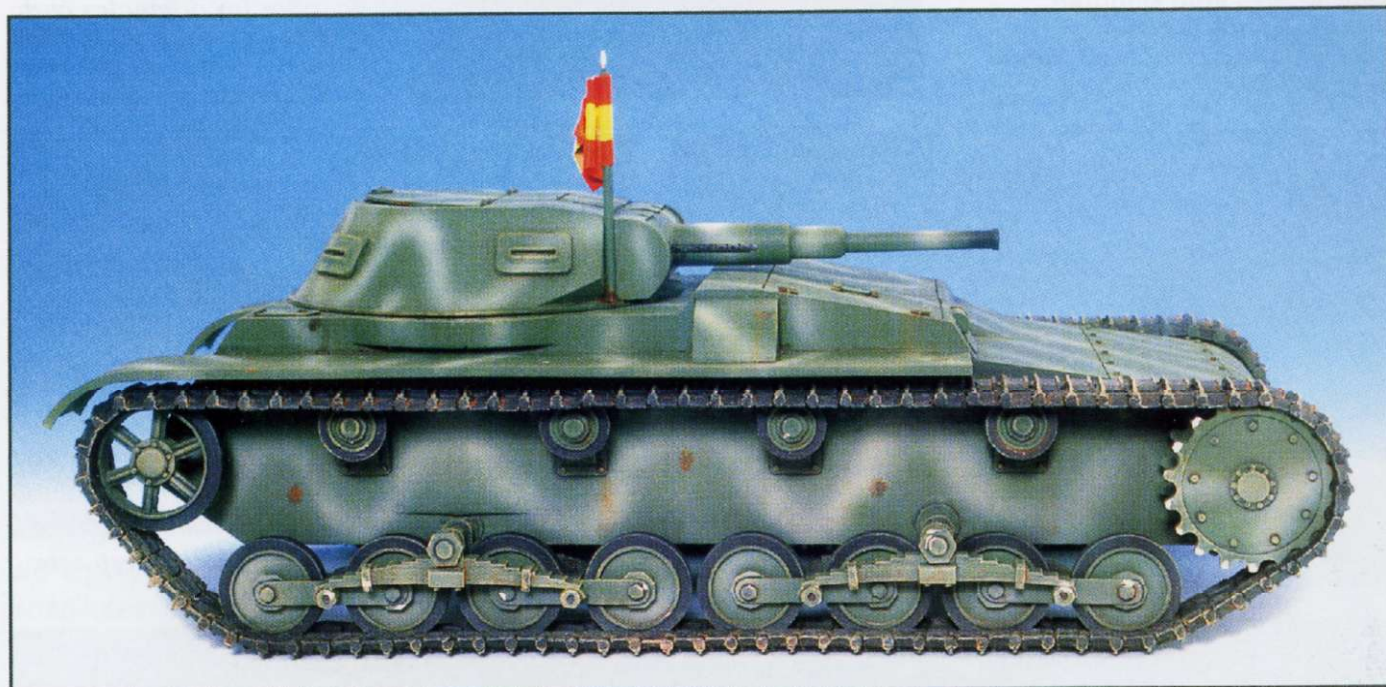
Para la construcción del casco se ha utilizado lámina de plástico de 0,5 y 1 milímetros. Es sencillo y fácil; aunque habrá que tener cuidado al construir la toma de aire que se encuentra en la parte inferior delantera.

Para la torre se ha utilizado plástico del mismo grosor, si bien es necesario disponer de un compás para cortar plástico, con el que haremos las diferentes partes curvas de que consta.

Por ser similar al cañón que empleaba el T-26, se ha utilizado como modelo el comercializado por Jordi Rubio.



El esfuerzo que supone hacer un «scratch» de este tipo, merece la copia en resina de todas sus partes para aprovechar aún más el trabajo.



El original esquema de camuflaje combina el tono verde de base con finos trazos de color arena.



Tal y como corresponde a un blindado experimental, los efectos de uso y desgaste no se han exagerado.

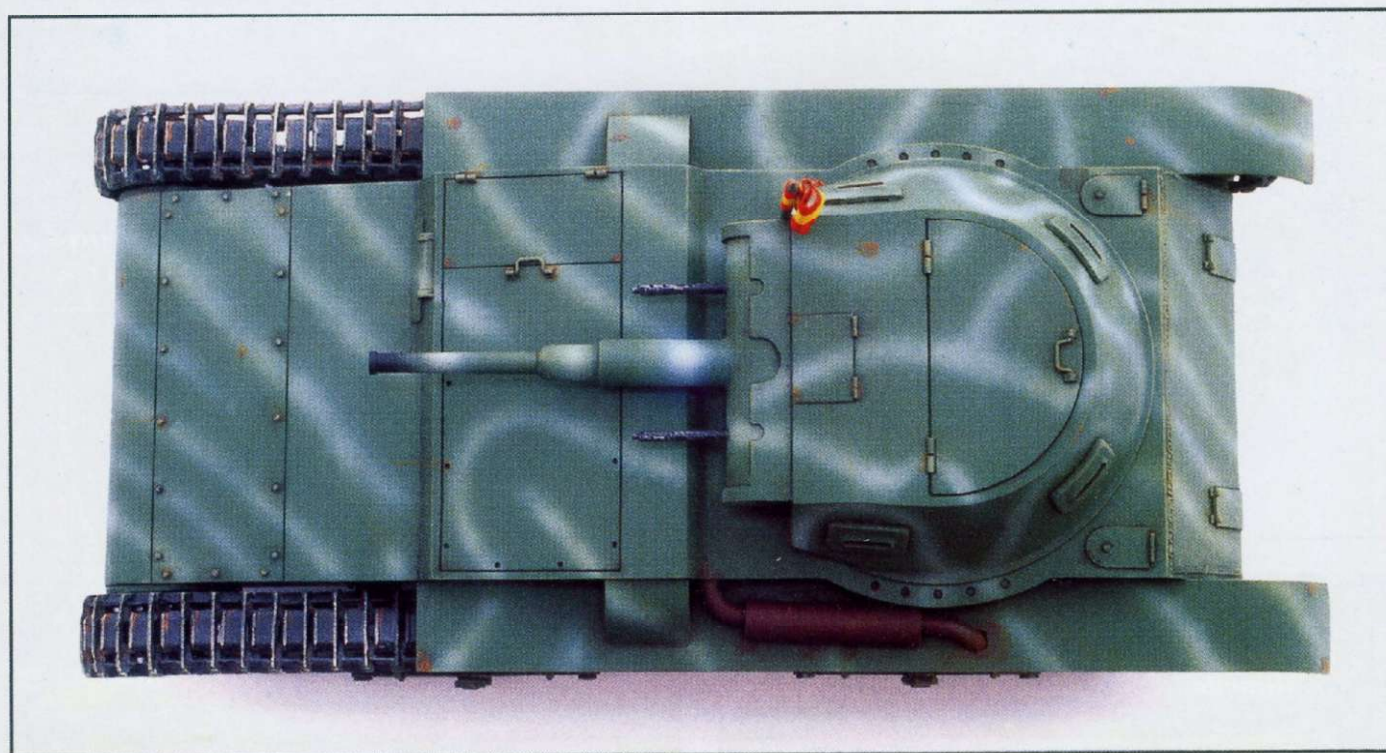


Podemos decir que la construcción del eslabón original nos ocupó cinco horas de trabajo, pues hubo que empezar de nuevo un par de veces.

PINTURA

La pintura del vehículo es bastante sencilla. El color base es el verde oliva XF58 de Tamiya, rebajado con amarillo, blanco y un poco de XF68, utilizado por los vehículos españoles de la época; sobre el que se aplican trazos serpenteados en color buff XF57 rebajado con blanco para camuflarlo tal y como se observa en la fotografías. Se ha utilizado el mencionado tono puesto que el carro fue probado en San Gregorio, siendo este color el que más se aproxima a la tonalidad de la tierra que hay en dicho campo de maniobras. Al tratarse de un prototipo, hemos querido representarlo antes de haber realizado las pruebas más duras, por lo que el envejecimiento ha sido muy suave, utilizándose aerógrafo, óleos y pincel seco.

Nos gustaría agradecer a Javier de Mazarrasa su inestimable ayuda en cuantas consultas hemos necesitado hacer para construir esta maqueta. 



Como se puede observar en las fotografías de la época, la principal diferencia radicaba en que la cuna es más larga.

TREN DE RODAJE

Ha sido construido utilizando igualmente el compás. Para las ruedas de marcha, rodillos de apoyo y rueda tensora empezaremos desde fuera hacia dentro, construyendo primero el bandaje de goma. Para la tractora la separación

entre dientes se ha hecho realizando taladros que sirvieron de referencia entre diente y diente.

Sin duda alguna lo más difícil son los eslabones. La cadena se compone de 97 eslabones por tramo, por lo que será difícil calcular qué tamaño deberemos darle para que no resulte ni excesivamente pequeña ni grande. Aun así, una vez empezamos la construcción y observamos su forma, los ánimos suelen flaquear.

BIBLIOGRAFÍA

- *Carro de combate Verdeja*, de Javier de Mazarrasa. L. Carbonell Editor.
- *Los carros de combate en España*, de Javier de Mazarrasa. Editorial San Martín.
- *Carros de combate y vehículos acorazados en la historia de España*, por Francisco Fernández Mateos. Ediciones Ejército.

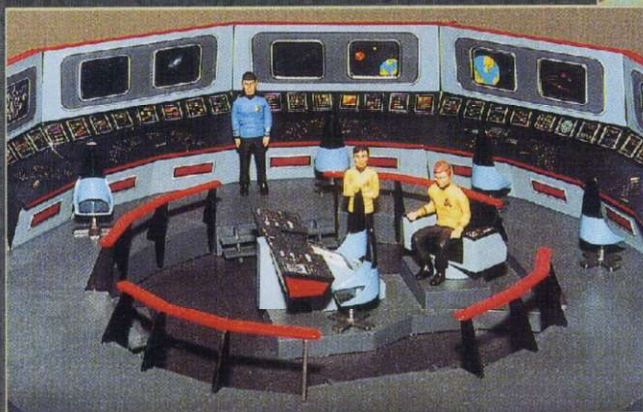


«Hansa-Brandenburg W29», de Antonio Toledo Miranda.

Como en anteriores ediciones, la ciudad gaditana de San Fernando acogió nuevamente esta exposición de maquetas, dioramas y figuras.

(información y fotografías de Gonzalo Moreno Huerta)

«Puente de mando USS Enterprise», de Gonzalo Moreno Huerta.



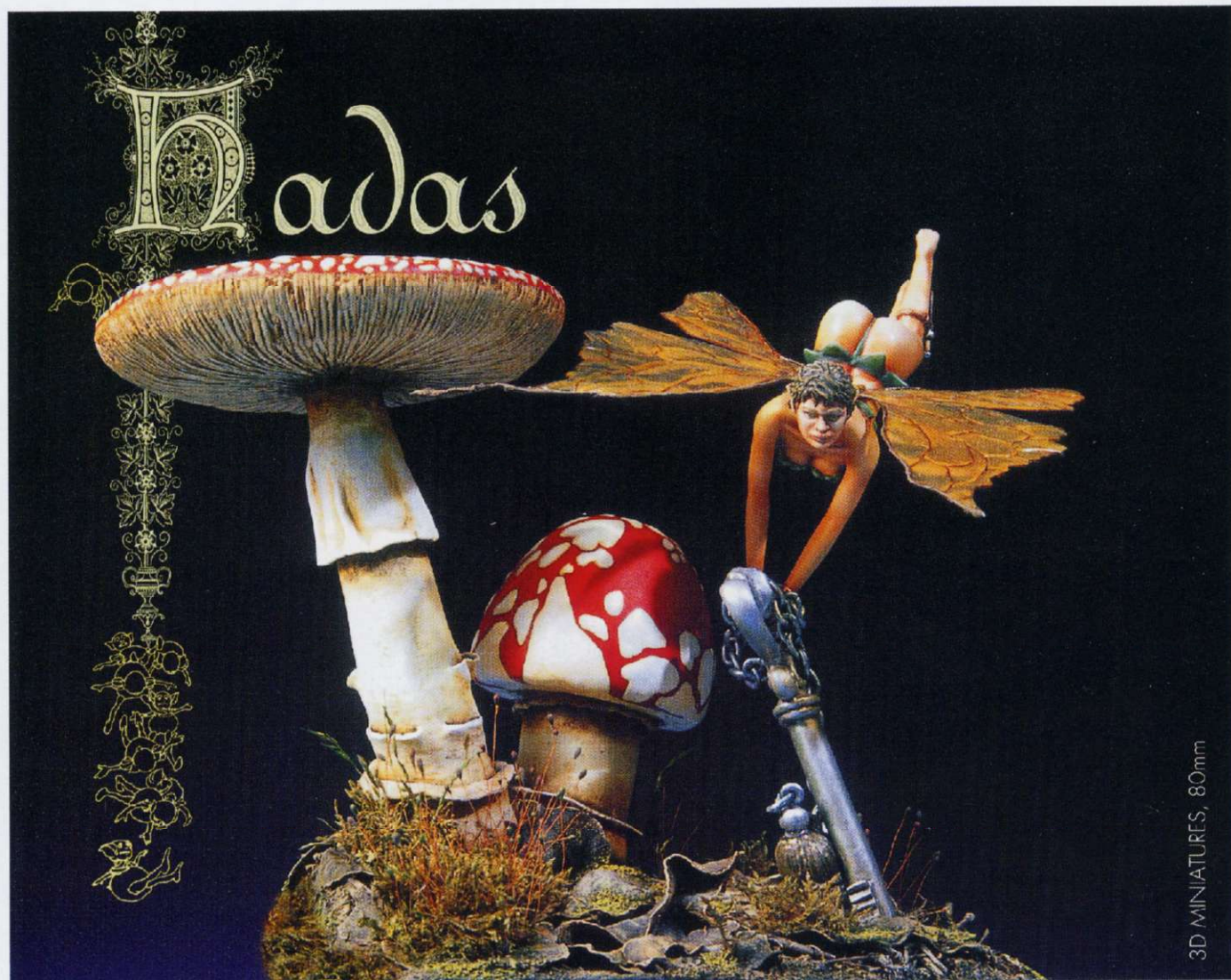
«M-109 A2», de Francisco Velasco Martín.

«Fragata china clase 401», de José L. Espejo Claros.

«Porsche Boxster», de Juan C. Toledo Miranda.



La Asociación de Modelismo Estático de San Fernando (AME-SA), celebró la 7ª edición de esta Exposición de modelismo estático del 27 al 31 del pasado mes de marzo, en la planta baja de la Casa de la Cultura de San Fernando. Además de los integrantes de dicha asociación, la muestra también contó con la colaboración de diversos modelistas ajenos a ella. 



Nadas del Bosque de las Setas

Por José A. López Lobo

Existen muchas leyendas populares y canciones que vinculan a las gentes de las colinas con las setas, cuya súbita aparición y rápido crecimiento le ha parecido siempre extraño al hombre. Por lo tanto, debían ser producto de algún agente sobrenatural.

Sus formas y colores extraños, en ocasiones hasta luminosos, y su naturaleza frecuentemente venenosa, se consideraban signos de que esos productos eran huevos del diablo o de las hadas. La seta más relacionada con las hadas es el agárico (*amanita muscovia*), que tiene propiedades venenoso-alucinógenas. Los vikingos comían de este hongo mágico, al que llamaban *berserk*,

para alcanzar el estado de furor en la pelea; en la mitología vikinga el agárico era un don de los dioses. Para los celtas eran tabú las setas rojas y también muchos alimentos de este mismo color, como las serbas, bayas y frutas rojas, destinadas a ser el alimento de sus deidades. Por contra, para los griegos eran el néctar y la ambrosía de los dioses. Los extractos del agárico infunden en quienes los toman una gran animación, durante la

cual tienen visiones y hablan con seres invisibles. Todo ello hace que los hongos sean un lugar mágico para las hadas, o la entrada a un país fantástico.

Hemos querido representar a un hada precisamente en uno de esos «corros mágicos de setas» en un apartado bosque, en el momento en que recoge una llave, quién sabe si perdida por su dueño y que pudiera abrir la puerta de algún misterio o de tesoros fabulosos...

LA FIGURA

Pertenece al catálogo de 3D Miniatures, bajo la ref.G-021 «Tinkle Bell», siendo su escala de 80 milímetros. Está reproducida en un kit compuesto por ocho piezas de metal blanco, e incluye además unas alas tipo libélula impresas en una hoja de acetato. Su calidad general es correcta, aunque tuvimos que realizarle algunos cambios y mejoras.

En primer lugar, y durante la fase de preparación y montaje, nos encontramos con un problema: los brazos encajan mediante pernos en las manos, moldeadas éstas junto con la llave; el problema en sí estriba en que dichos pernos no estaban situados en el centro exacto de los brazos por un fallo achacable a la fundición de la figura, lo que había provocado la aparición de grietas en las muñecas y la imposibilidad de ajustarlas bien respecto a las manos. Por consiguiente, eliminamos los pernos originales, reconstruimos las muñecas de los brazos con masilla Milliput y, esta vez sí, incorporamos unos pernos



Para modelar las setas se realiza primero un esqueleto básico, recubierto después con masilla Das Pronto.

damos luces añadiendo a la base carne clara en las primeras subidas y blanco en las últimas. Para las sombras, y nuevamente al color base arriba indicado, añadimos cuero rojo en las primeras sombras y marrón rojo en las últimas.

El resto del cuerpo se trabaja con óleos de la marca Titán. Primero damos una segunda base compuesta por la mezcla de tierra siena tostada, ocre amarillo, blanco titán y un poco de marrón pardo. A la hora de sacar luces añadimos blanco a esta base, y tierra siena tostada y rojo inglés oscuro en las sombras. El cabello se ha decorado con acrílicos Vallejo en tonos marrones y ocre; mientras que la «abundante» indumentaria del hada se decoró combinando óleos y acrílicos en diferentes tonalidades verdosas. Para terminar con la figura, señalar que se ha perfilado con tonos rojizos acrílicos, pues consideramos que éstos tienen más fuerza que el óleo.

La llave recibió una base de color plata de Adithes, y sobre ésta filtros al óleo de marrón, verde, azul, negro, etc.; imitando con ello los reflejos que en un metal se producen por parte de su entorno. La borla fue decorada con la consabida técnica de hilo de oro efectuada con acrílicos: una



Las escamas se pintan a pincel con blanco acrílico, perfilándose después una a una con un tono de marrón al óleo.

debidamente centrados. Igualmente, y con el mismo tipo de masilla, construiremos la parte del «top» que falta entre las alas y también tapamos los huecos de la espalda para implantar dichas alas, pues están sobredimensionados.

Una vez montada la figura junto con la llave, le introduciremos dos pernos para su fijación en la viñeta; uno en la borla de la propia llave y otro en la boca de la misma. Llegados a este punto, solamente quedará imprimir la figura con gris claro de Tamiya para poder pasar a pintarla.

PINTURA DE LA FIGURA

Respecto a su decoración, y dada la escala y las proporciones de piel desnuda de nuestra hada, vamos a utilizar una técnica mixta de acrílicos y óleos. Comenzamos aplicando una base general a todas las carnaciones con una mezcla de marrón claro, amarillo mate, carne mate y un poco de cuero rojo; todos ellos en la gama Model Color de Vallejo. Esta base nos servirá para trabajar tanto el medio acrílico como el oleoso. Comenzamos por la cara donde, tras colocar los ojos,

base de negro y uniforme inglés, a la que se añaden ocre y beige para las luces y sombras con el color base oscurecido con negro en proporciones variables, acabando con un ligero lavado de oro viejo.

REALIZACION DE LAS ALAS

En cuanto a las alas, desechamos las que trae el kit al no atenerse a lo que pretendíamos, fabricando nosotros mismos unas. Para ello, y tras documentarnos adecuadamente sobre el tipo de ala que deseamos, la dibujamos primero sobre una pequeña cartulina blanca y después, sobre ésta, grapamos un trozo lo suficientemente grande de plástico transparente tipo guarda-folios. Seguidamente, y utilizando como patrón el dibujo que queda



Las alas del hada han sido realizadas con pegamento de dos componentes.

en la cartulina, extendemos sobre el plástico transparente una capa de pegamento bicomponente Araldite (secado lento, tubos azules), cuidando que el grosor del adhesivo sea el adecuado y de extenderlo uniformemente. Cuando comience a fraguar y su consistencia resulte lo suficientemente entera, es decir, todavía blanda pero no pegajosa, grabaremos por medio de buriles y palillos de dientes el contorno de las alas y las celdas en las que se dividen.

Al día siguiente recortamos las alas, desprendiéndose las realizadas con el pegamento del plástico transparente con suma facilidad. Solo restará añadir a las alas su «borde de ataque», que haremos parecido al de los insectos con cordones de masilla Milliput. Posteriormente pintaremos éstos y la separación o venas entre las celdas de las alas con óleos marrones. Por último, y de nuevo con Milliput, cons-

La mayoría de los elementos ambientales de la base son de procedencia natural; decorados con una combinación de óleos y acrílicos.

truiremos las bases en las que, y situadas en la espalda del hada, fijaremos las alas con un poco de cianoacrilato, inspirándonos también en las articulaciones alares de los insectos.

LA AMBIENTACION

Tras documentarnos convenientemente sobre la forma de las amanitas, decidimos partir de esqueletos diferentes en el caso de cada una de las que reproducimos en nuestra obra. Para la seta grande utilizamos un bastidor compuesto por el mango grueso de un viejo pincel y un disco de cartón o madera, ambos cortados y adaptados al tamaño que perseguimos; mientras que para la pequeña partimos de un esqueleto consistente en un tubo de plástico y un tapón de desodorante tipo «roll-on», también adecuadamente cortados. Sobre estos esqueletos esculpimos luego las formas de las setas con masilla Das Pronto, valiéndonos de espátulas y pinceles humedecidos en agua. Una vez seca la pasta alcanzaremos los volúmenes que perseguimos con papel de lija.

Para pintarlas utilizamos primeramente el aerógrafo y colores acrílicos, a los que siguen diferentes lavados al óleo de tonalidades tierras. Los restos de velo general o escamas se realizaron a pincel en sucesivas aplicaciones de pintura blanca acrílica, siendo perfilados y contrastados uno a uno con tonos marrones al óleo.

En cuanto al terreno, hemos querido imitar el manto o pinocha propio de los bosques sombríos, donde la luz del sol apenas existe y la humedad y la putrefacción de los organismos son la nota dominante. Para ello, y sobre una base de Das Pronto, extendemos hojas, líquenes y musgos de procedencia natural, que con-



venientemente colocados y decorados en tonos pardos, verdosos y azulados, nos ayudarán a obtener ese efecto sombrío de la mencionada pinocha; utilizamos tanto óleos como acrílicos, según nuestras exigencias. Algunas piedras, hojas de té y raíces completan el reparto de elementos. Finalmente reseñar que la peana en la que se recrea nuestra hada consiste en un taco de madera de pino de 8x10 centímetros de base y 5 centímetros de altura; lijado, barnizado y decorado con color negro en espray.

Solamente me resta dedicar este trabajo a mi esposa Arzar. 

BIBLIOGRAFIA

- *Hadas*. Editorial Montena.
- *La naturaleza en tus manos*. RBA Editores.
- *Hadas*. Editorial EDAF.
- *Setas, guía de la naturaleza*. Editorial Everest.

COLORES UTILIZADOS

Acrílicos Vallejo: Marrón claro 929; amarillo mate 953; carne mate 955; cuero rojo 818; carne clara 928; marrón rojo 982; negro 950; blanco 951; uniforme inglés 921; oro viejo 878.

Óleos Titán: Tierra siena tostada; ocre amarillo; blanco titán; marrón pardo; rojo inglés oscuro.



concurso

Asociación Modelista Torrent



Por Rodrigo Hernández Cabos

La salud del modelismo español está en un momento espléndido de calidad y creatividad, aunque éste continúe siendo un hobby minoritario en nuestro país.



Una muestra evidente de todo ello puede observarse desde hace ya unos años en el concurso organizado por la Asociación Modelista Torrent. En esta última edición asistimos a un despliegue de piezas pocas veces vistas en otros concursos españoles; contribuyendo sin duda a ello la aportación de modelistas franceses, italianos, suecos, etc. que, pensamos, irá incrementándose en convocatorias sucesivas gracias a la labor realizada por la organización en la búsqueda de alojamientos de calidad y a buen precio; los agradables restaurantes de la zona y el espíritu de cooperación que reina entre los miembros de la AMT.

La recepción de las numerosas piezas se llevó a cabo sin problemas, gracias a la experiencia ya adquirida en anteriores convocatorias, depositándose las obras en vitrinas dignas para su exposición. El único inconveniente que generalmente afecta a las salas es la iluminación, dependiendo durante el día de las condiciones climatológicas y por la noche de la luz artificial, que nos parece algo inadecuada. La solución adoptada en los concursos norteamericanos consiste en utilizar gran-



1. Clase A1, medalla de bronce:
Curtiss SB2C-4 Helldiver, de
Juan Antonio González.

2. Clase A1, medalla de plata:
Etrich Taube 1910, de
Andrés Montiel Marín.

3. Clase A1, medalla de bronce:
Blériot XI, de
Manel Gallart i Lloret.

4. Clase A1, medalla de bronce:
Me-163 B Komet,
de Julio Torralba.

des plafones repartidos regularmente, que proporcionan una iluminación uniforme, aunque este sistema tiene el inconvenien-

te de su elevado coste. De la calidad a que hacemos mención es una muestra evidente la cantidad de medallas que fue



5. Clase A1, medalla de oro: F-4 Phantom, de **Diego Quijano Rodríguez.**

6. Clase A1, medalla de oro: A6M2-N Rufe, de **Julio C. Cabos Gómez.**

7. Clase A1, medalla de oro y 3º premio «L'Aeroteca»: Ju-188, de **Alfonso Martínez Berlana.**

necesario otorgar repartidas entre las de oro, plata y bronce.

Como suele ocurrir en los concursos, siempre se desatan determinadas polémicas, pero creemos que en general obedecen a criterios diferenciadores y a veces partidistas, que siguen a determinadas tendencias de las que se viene hablando últimamente y que, hemos podido comprobar, se observan en todos los concursos a los que accedemos, entrando de lleno en la eterna discusión sobre la precisión o la libertad de interpretación. A nosotros siempre nos ha parecido que ambos criterios son producto de la riqueza y la pluralidad modelística y que el valor intrínseco de las piezas no está en su estilo, sino en el resultado, y que éste siempre es producto de un montaje detallado y de la aplicación pictórica. Dichos conceptos los hemos podido observar en



el apartado de aviación, donde los galardones han sido obtenidos por ambas tendencias y la diferenciación de la supuesta supremacía final sólo depende del punto subjetivo del juez, punto que lógicamente varía de una persona a otra. Lo bueno y positivo es que al final nadie puede afirmar que los premios especiales estuvieran mal repartidos, pero si éstos se hubieran otorgado de otra forma también hubiera sido justo.

Las categorías reservadas a figuras estuvieron juzgadas por pintores y escultores de reconocido talento y, salvo raras excepciones, el resultado final fue bastante acertado; lo mismo sucedió en el resto de especialidades si bien en alguna, como la de fantasía, se notó la influencia de conceptos atípicos.

Solamente, y como viene siendo habitual desde anteriores ediciones, la polémica surgió de la categoría de vehículos

militares, y es que algunos modelistas afines a ciertos movimientos se empeñan en la cualificación de calidad de una maqueta en función del estilo en que esté pintada. Nosotros vimos modelos excelentes decorados con distintos criterios, es decir, que lo mismo nos dá admirar a Goya que a Velázquez; pero es necesario reseñar la presencia de auténticas chapuzas de montaje con detalles bastos o mal realizados, grietas entre las piezas, huellas de molde sin rellenar, chorretones de pegamento y un largo etc. de fallos, que después se tratan de disimular con torpes lavados, pegotes de barro y grandes cantidades de tiza que, en ocasiones, convierten los vehículos en auténticos «pedruscos» de colores, muy alejados de la realidad. Todos estos desmanes sólo se aprecian bien al tener las maquetas en la mano y observarlas por todos los ángulos, incluido desde abajo. Realizar una maqueta merecedora de una medalla de oro es el resultado de un laborioso estudio de documentación, un imaculado montaje y detallado, y una pintura inteligente, creativa y bien ejecutada, independientemente de la tendencia pictórica empleada; magníficas muestras de todo esto se pudieron admirar en Torrent,

pero la mayoría de ellas estaban en las vitrinas de exposición y las que concursaban cumpliendo estos requisitos fueron adecuadamente premiadas.

En cualquier caso nos parece que todos estos dímes y díretes son producto de la vitalidad y el crecimiento que el mundo de los vehículos militares está experimentando, y la constante evolución a que se encuentra sujeto, que lógicamente con el tiempo tenderá a la fusión de criterios para una mayor gloria de los modelistas en general y de los modelistas españoles en particular, habitualmente premiados en los concursos internacionales sin entrar en mayores disquisiciones.

La conclusión final es que el concurso organizado por la AMT supuso una gran exposición donde visitantes y concursantes pudieron disfrutar de la calidad, cantidad y variedad de las piezas presentadas, dando pié al encuentro entre modelistas y produciéndose entrañables charlas donde se ponían en común criterios y se determinaban metas a seguir que a cada uno le interesan de forma particular; todo ello disponiendo además de un espacio ideal donde no faltaban los stand de venta para adquirir la última novedad en kits o el libro deseado; todo un privilegio del que en España no hemos podido disfrutar durante mucho tiempo. Es importante apoyar estos eventos; detrás de ellos está el gran esfuerzo realizado por los organizadores, que no siempre es reconocido y agradecido debidamente.



8



9



10

8. Medalla de oro especial a la mejor obra de vehículos civiles: Toyota Corolla WRC, de Jesús Marquerie Bueno.

9. Clase C1, medalla de oro: Mercedes CLK 6TR, de Joaquín Rebollo Ruano.

10. Clase C1, medalla de bronce: Porsche 934, de Javier Alba Torrejón.

11. Clase C2, medalla de bronce: Ford Aeromax, de Andrés Montiel Marín.

12. Clase C3, medalla de plata: Yamaha R1, de Manuel Sales Villegas.



11



12



13. Medalla de oro especial a la mejor obra de vehículos militares:
Locomotora blindada Br. 9301, de José J. Sánchez Ruiz.

14. Clase M1, medalla de bronce: T-35, de Miguel Pérez Blasco.

15. Clase M2, medalla de bronce: Kübelwagen, de Dirk Van Gell.



14



15



16



18



17

16. Clase M1, medalla de bronce:
V100 Cadillac, de Giuseppe Ortolani.

17. Clase M1, medalla de bronce: M-163 Vulcan, de Andrés M. Bernal Martínez.

18. Clase M2, medalla de bronce: BT-7 mod. 1937, de José M. Cabrero González.



19. Clase E2, medalla de bronce: Grozny, de José A. Velázquez Encinas.

20. Clase M1, medalla de bronce: Panther Ausf.D/A, de Arnaldo D'Orazio.

21. Clase M1, medalla de bronce: M-20 Patton, Ricardo Orts Sánchez.



LISTA DE PREMIOS

CLASE A1, AVIACION

Medallas de Bronce:

Eugenio E. Alés Ojeda.
Juan Antonio González.
Julio Torralba.

Manel Gallart i Lloret.

Medallas de Plata:

Ricardo Rodríguez Ramos.
Andrés Montiel Marín.

Medallas de Oro:

Diego Quijano Rodríguez.
Julio C. Cabos Gómez.
Alfonso Martínez (3º premio L'Aeroteca)
Diego López (2º premio L'Aeroteca)

Medalla de Oro especial a la mejor obra de Aviación y 1º premio «L'Aeroteca»:
Juan M. Villalba Domínguez.

CLASE C1, VEHÍCULOS CIVILES

Medallas de Bronce:

Jorge Gómez Población.
Mario López Muñoz.
Javier Alba Torrejón.

Medallas de Plata:

Alberto Hernández Revelles.
Medallas de Oro:
Joaquín Rebollo Ruano.
Antonio Romero Martínez.

CLASE C2, VEHÍCULOS CIVILES

Medallas de Bronce:

Andrés Montiel Marín.

CLASE C3, VEHÍCULOS CIVILES

Medallas de Bronce:

Daniel Morgal Usagre.
Víctor Reyes Rechina.

Medallas de Plata:

Manuel Sales Villegas.

Medalla de Oro especial a la mejor obra de Vehículos Civiles:

Jesús Marquerie Bueno.

CLASE M1, VEC.

MILITARES

Medallas de Bronce:

Francesco Massari.
Giuseppe Ortolani.
Rudi Meir.
Ricardo Orts Sánchez.
Javier Redondo Giménez.
Juan C. Larumbe Zubiria.
Andrés M. Bernal Martínez.

Diego Quijano Rodríguez.

Luciano Rodríguez Mosquera.

Arnaldo D'Orazio

Miguel Pérez Blasco.

Joaquín García Gázquez.

Medallas de Oro:

Joaquín García Gázquez.

CLASE M3, VEC.

MILITARES

Medallas de Bronce:

Raúl Cancela Fernández.
Dirk Van Gell.

José M. Cabrero González.

José Borrachero Sánchez.

Medallas de Plata:

Javier Moreno (Premio Ejército).

Medalla de Oro especial a la mejor obra de Vehículos Militares:

José J. Sánchez Ruiz.

CLASE X1, C. FICCIÓN/FANTASÍA

Medallas de Bronce:

Felipe Rodríguez.

Medallas de Plata:

Miguel A. Joga Elvira.
Julio C. Cabos Gómez.

Medallas de Oro:

Diego Quijano Rodríguez.

CLASE X2, C. FICCIÓN/FANTASÍA

Medallas de Bronce:

Eduardo Castelló Porcar.
Francisco García Martínez.

Chema García Torres.

Vicente Martínez Fuster.

Medallas de Plata:

Antonio Ramírez Muñoz.
David Decina.

Medallas de Oro:

José A. López Lobo.
Miguel A. Joga Elvira.

CLASE X3, C. FICCIÓN/FANTASÍA

Medallas de Bronce:

Luis M^º Saiz Laso.
Mario y Rafael Milla Galán.

Medallas de Plata:

Miguel A. Joga Elvira.

Medalla de Oro especial a la mejor obra de Ciencia-Ficción/Fantasia:

Luciano Rodríguez Mosquera.

CLASE E2, DIORAMAS

Medallas de Bronce:

José Ruiz Ramírez.
Patxi Amezkua Kortadi.

José A. Velázquez Encinas.

José Almazán Fernández.

Emilio Terlizzi.

Medallas de Plata:

Aitor Azkue Gracia.
Javier Redondo Giménez.

Javier Juárez Juárez.

Justo Mira Payá.

Francisco J. Hernández y Javier Castro.

Trofeo Presidente de la Generalidad Valenciana:

Francisco Tárrega Castellano.

22



23



24



25



26



22. Clase E2, medalla de plata: Rattenkrieg, de Javier Redondo Giménez.

23. Clase E2, medalla de plata: Souvenirs, de Justo Mira.

24. Clase E2, medalla de plata: Evacuación, de Javier Juárez Juárez.

25. Clase E2, medalla de bronce: After the battle, Vietnam, de Patxi Amezkua Kortadi.

26. Clase E2, medalla de plata: ¡Ay Carmela!, de Francisco J. Hernández y Javier Castro.



27



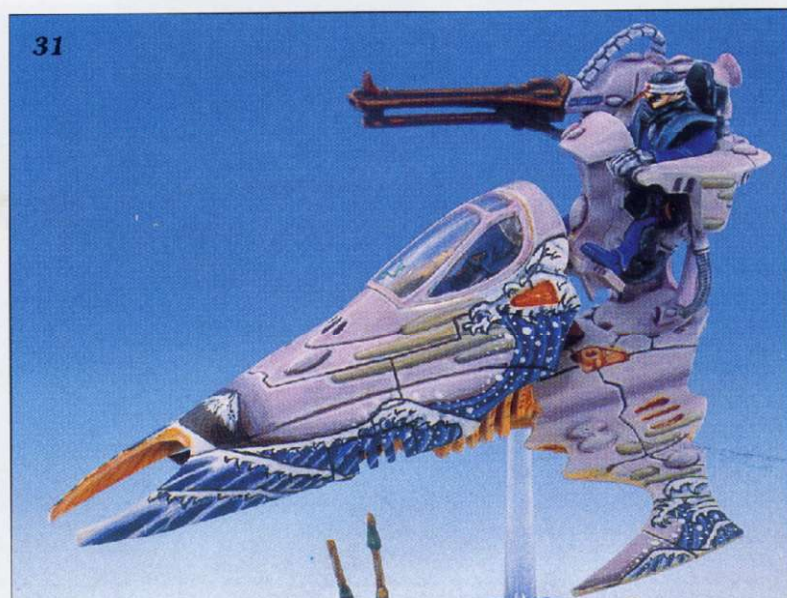
28



29



30



31

27. Medalla de oro especial a la mejor obra de ciencia-ficción y fantasía:

Trade Federation Commander Droid, de Luciano Rodríguez Mosquera.

28. Clase X, medalla de oro: Ferrari GTO, de Diego Quijano Rodríguez.

29. Clase X2, medalla de plata: The Highlander Vampire, de David Decina.

30. Clase X3, medalla de bronce: El Caballero del Dragón, de Luis M^o Saiz Laso.

31. Clase X1, medalla de plata: Vyper, de Miguel A. Joga Elvira.



La USAAF sobre Europa

Después de ver en el capítulo anterior el origen del 14 Fighter Group y las marcas de Grupo en la 8ª Air Force, seguimos con el historial de los escuadrones y con las marcas identificativas de sus P-38 en metal natural.

Por Eduardo Cea Ovejero
(dibujos del autor)

7ª parte: 14 Fighter Group



37th FIGHTER SQUADRON

Esta unidad se constituye como 37th Pursuit Squadron el 20 de noviembre de 1940, siendo activado (ver número anterior) el 15 de enero de 1941 en la base de Hamilton Field (California), equipándosele con el caza Republic P-43. Se asigna en principio al 55 Pursuit Group, trasladándose por diferentes estados de la costa oeste: California, Oregón y Washington, y participando en la denominada *Air Defense*. El 15 de mayo de 1942

es reeddenominado como 37th Fighter Squadron y se le empieza a equipar con el nuevo caza Lockheed P-38, como preparación de la Operación «Torch», siendo asignado al 14th Fighter Group, ya que en aquel tiempo este Grupo estaba constituido únicamente por los 48th y 49th Fighter Squadron, mientras que el 50th F.G. permanecía en Islandia dedicado a actividades de defensa marítima de los convoyes del Atlántico Norte, pero no se incorpora inmediatamente.

Bases del 37th Fighter Squadron

Hamilton Field (California)	15.01.1941
Portland (Oregón)	21.05.1941
Olympia (Washington)	24.12.1941
McChord Field (Washington)	08.01.1943
La Senia (Argelia)	27.02.1943
Mediouna (Marruecos)	17.04.1943
Telergma (Argelia)	05.05.1943
El Batham (Túnez)	26.07.1943
Triolo (Italia)	12.12.1943
Córcega	10 a 21.08.1944
Lesina (Italia)	09.09.1945

Su primera base en el continente africano estuvo situada en La Senia (Argelia) desde el 27 de febrero de 1943. Participa en toda la campaña del norte de África,

pasando posteriormente a Italia para apoyar la invasión Aliada. Durante el desarrollo de esta campaña consigue su única DUC o *Distinguished Unit Citation* por una acción sobre Austria el 2 de abril de 1944. El final de la guerra le sorprende en la base de Lesina (Italia), donde es desactivado el 20 de noviembre de 1949.

Denominaciones 37th Fighter Squadron

Constituido 37 Pursuit Squadron	20.11.1940
Activado	15.01.1941
Designado 37 Fighter Squadron	05.05.1943
Inactivado	09.09.1945
Activado	20.10.1946
Inactivado	02.10.1949
37 Fighter Interceptor Squadron	11.09.1952
Activado	01.09.1952
Discontinuado	01.05.1960

48th FIGHTER SQUADRON

Es una antigua unidad dentro de la USAAF. El 4 de agosto de 1917 el 48th Aero Squadron se organiza en la base de Kelly Field (Texas), y es encuadrado dentro de la Third Aviation Instruction Center. Después de un periodo de entrenamiento se traslada a la base de Mineola (Nueva York), donde permanece desde el 21 de septiembre al 13 de octubre de 1917.

Durante un largo periodo y hasta su desmovilización en agosto de 1919 opera en Francia, pero no como unidad de combate, sino en tareas de construcción y mantenimiento de bases e instalaciones o realizando trabajos afines, por cuyo moti-



Emblema de 48th Fighter Squadron, aprobado el 5 de junio de 1953.

vo va trasladándose de base en base por tierras francesas bajo la denominación de 462th Aero Squadron, tal y como se puede comprobar en el cuadro adjunto. Terminada la Gran Guerra vuelve a los Estados Unidos, donde es desmovilizado en agosto de 1919. Cuatro años más tarde vuelve a ver la luz, pero ahora como una unidad de enseñanza bajo la denominación de 48th School Squadron, labor que realiza durante ocho años y medio, pues vuelve a pasar a la situación de inactivo.

Resurge como 48th Pursuit Squadron en marzo de 1935, pero lo hace por un breve periodo, ya que en septiembre del año siguiente pasa otra vez a «inactivo» y a principios de 1938 es desorganizado, es decir, borrado de todas las listas de la USAAF.

Con el creciente temor a un conflicto, la Fuerza Aérea incrementa sus efectivos rápidamente, de ahí que en octubre de 1940 se vuelva a activar, ahora con la designación 48th Pursuit Squadron; equipado con una

mezcolanza de aparatos tales como el Thomas Morse O-19, Boeing P-12, Boeing P-26, Curtiss P-40, algunos Vultee P-66 y Republic P-43. El 15 de enero de 1941 es asignado al 14th Pursuit Group y más tarde al 14th Fighter Group, con el que se traslada en noviembre de 1942 a la base británica de Atchman, desde donde realiza junto con el 49th Fighter Squadron operaciones de entrenamiento y prácticas reales de combate bajo la tutela de la RAF.

Transferido al norte de África con la 12th Air Force y más tarde a Italia con la 15th Air Force, realiza misiones de escolta de bombarderos, recibiendo el 2 de abril de 1944 la DUC o *Distinguished Unit Citation* por una misión sobre Austria.

Acabada la guerra es desactivado en septiembre de 1945.

Denominaciones 48th Fighter Squadron

48 Aero Squadron	04.08.1917
435 Aero Squadron	01.02.1918
462 Aero Squadron	03.03.1918
Desmovilizado	11.08.1919
48 School Squadron	06.02.1923
Inactivado	01.09.1931
Activado	01.08.1933
48 Pursuit Squadron	01.03.1935
Inactivado	01.09.1936
Desorganizado	01.01.1938
48 Pursuit Squadron (Fighter)	20.10.1940
Activado	15.01.1941
48 Fighter Squadron	15.05.1942
Desactivado	09.09.1945
Activado	20.10.1946
48 Fighter Interceptor Squadron	01.10.1952

Bases del 48th Fighter Squadron

Kelly Field (Texas)	04.08.1917
Mineola (Nueva York)	21.09.1917
Issoudum (Francia)	04.11.1917
Delouze (Francia)	29.04.1918
Vaucouleurs (Francia)	20.08.1918
Bulainville (Francia)	17.09.1918
Vadelaincourt (Francia)	19.09.1918
Lisle-en-Barrois (Francia)	21.09.1918
Parois (Francia)	06.10.1918
Buzancy (Francia)	06.11.1918
Mercy le Haut (Francia)	20.11.1918
Trier (Alemania)	02.12.1918
Wiessenthurm (Alemania)	01.01.1919
Mitchel Field (Nueva York)	29.07.1919
Kelly Field (Texas)	01.07.1927
Chanute Field (Illinois)	01.08.1933
Hamilton Field (California)	15.01.1941
March Field (California)	10.06.1941
Atchman (Inglaterra)	18.08.1942
Tafaraoui (Argelia)	11.11.1942
Maison Blanche (Argelia)	16.11.1942
Youks-les-Bains (Argelia)	20.11.1942
Berteaux (Argelia)	05.01.1943
Mediouna (Marruecos)	28.02.1943
Telergma (Argelia)	06.05.1943
El Batham (Túnez)	03.06.1943
Sante Marie du Zit (Túnez)	25.07.1943
Triolo (Italia)	12.12.1943
Lesina (Italia)	09.09.1945

49th FIGHTER SQUADRON



Emblema del 49th Fighter Squadron, aprobado el 23 de julio de 1954.

Aunque tiene un número más que su hermano, el 48th F.G. nació mucho más tarde, el 20 de noviembre de 1940. Tuvo una vida paralela a la de su hermano desde su traslado a Europa, aunque anteriormente participó en patrullas de defensa de la costa oeste estadounidense por temor a probables ataques japoneses en la zona, durante el periodo comprendido entre el 7 y el 12 de diciembre de 1941. Más tarde combate por un breve tiempo en el *European Theater of Operations*, más conocido como ETO, y posteriormente en el *Mediterranean Theater of Operations* o MTO en las campañas del norte de África y de Italia. A diferencia de sus compañeros, no recibe ninguna DCU. Es desactivado en la base de Lesina (Italia) el 9 de septiembre de 1945, donde estaba estacionado una vez finalizadas las hostilidades en Europa. Durante su permanencia en el 14th Fighter Group y en época de guerra, los tres Fighter Squadron utilizaron siempre el mismo tipo de aparato, el Lockheed P-38.

Denominaciones 49th Fighter Squadron

49 Pursuit Squadron (Fighter)	20.10.1940
Activado	15.01.1941
Rediseñado 48 Fighter Squadron	15.05.1942
Desactivado	09.09.1945
Activado	20.10.1946
49 Fighter Interceptor Squadron	11.09.1952

Bases del 49th Fighter Squadron

Hamilton Field (California)	15.01.1941
March Field (California)	10.06.1941
Hamilton Field (California)	09.05.1942
Atchman (Inglaterra)	18.08.1942
Tafaraoui (Argelia)	15.11.1942
Youks-les-Bains (Argelia)	22.11.1942
Berteaux (Argelia)	09.01.1943
Mediouna (Marruecos)	05.03.1943
Telergma (Argelia)	05.05.1943
La Senia (Argelia)	27.05.1943
El Batham (Túnez)	03.06.1943
Sante Marie du Zit (Túnez)	25.07.1943
Triolo (Italia)	12.12.1943
Córcega	10 a 21.08.1944
Lesina (Italia)	09.09.1945

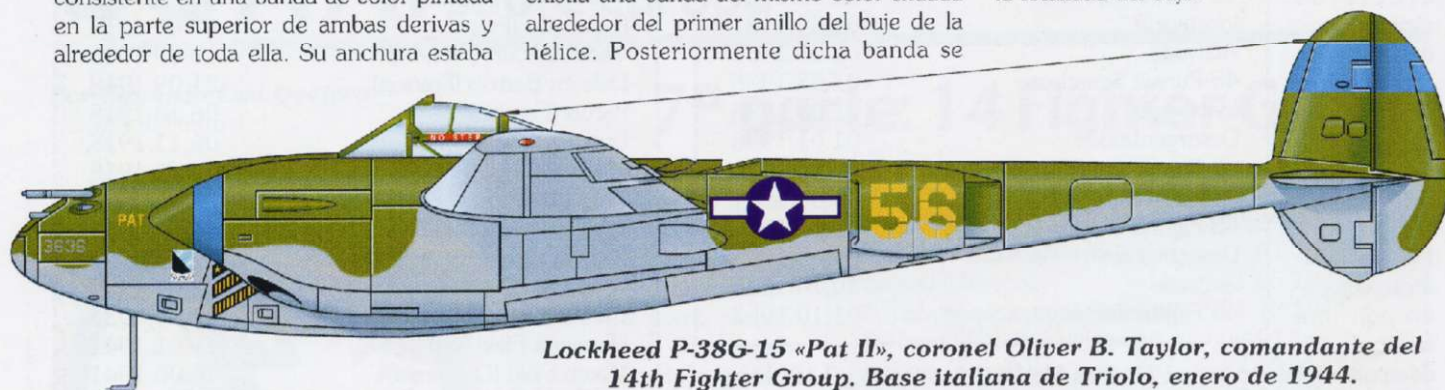
7ª parte: 14 Fighter Group

MARCAS DE GRUPO: 8th AIR FORCE (II)

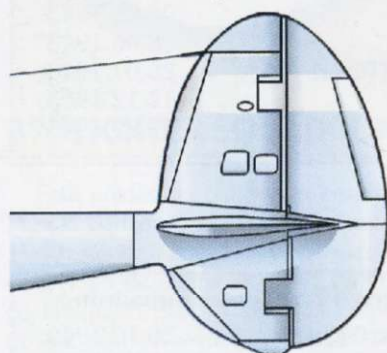
(Viene del número anterior): A principios de 1944 se añade una nueva marca común para todas las unidades del Grupo, consistente en una banda de color pintada en la parte superior de ambas derivas y alrededor de toda ella. Su anchura estaba

comprendida entre la línea inferior de la bisagra del timón de dirección y la junta del panel superior de la deriva. También existía una banda del mismo color situada alrededor del primer anillo del buje de la hélice. Posteriormente dicha banda se

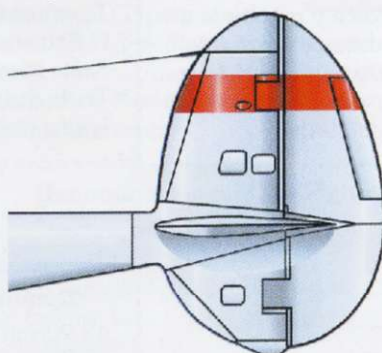
estrecha en la deriva, teniendo como ancho únicamente la bisagra superior del timón, y por el contrario se pinta de color la totalidad del buje.



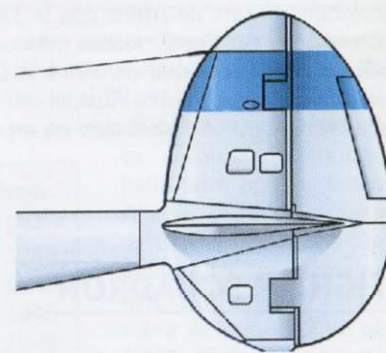
Cuando se reciben los P-38 sin camuflar vuelven a aparecer los números de serie en ambas derivas, pintados de color negro y de 9 pulgadas de altura. Los números de código siguen situados en el capó de los radiadores y en la parte delantera de la nariz central, ambos pintados en negro y de 18 pulgadas de altura. Cuando el número estaba compuesto por dos dígitos, la separación entre ambos era más acusada en el que estaba situado en la nariz, debido a la mayor disponibilidad de espacio. Los tres últimos dígitos del número de serie se pintaron en color negro en la parte delantera de cada aparato sobre el número del constructor.



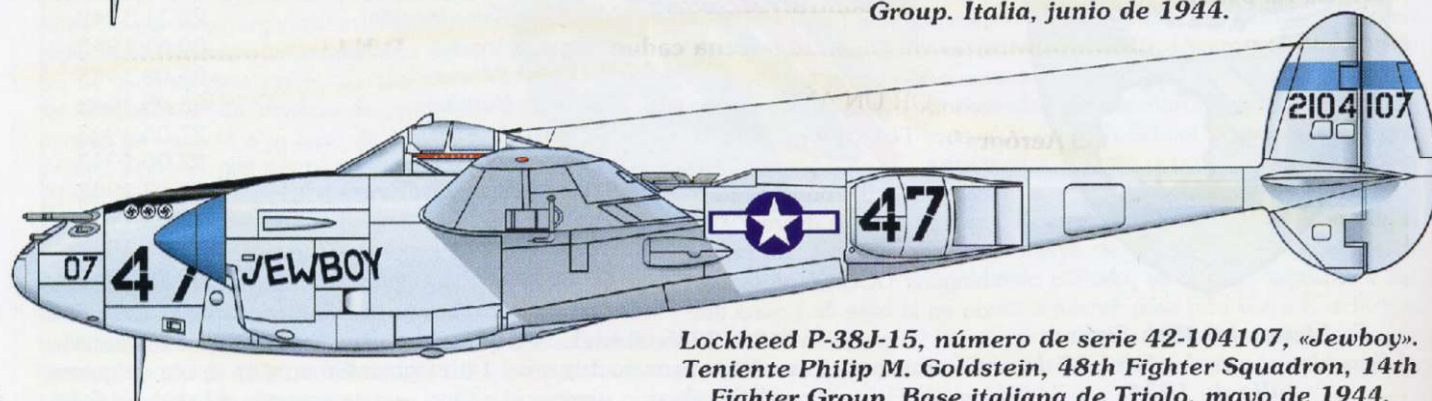
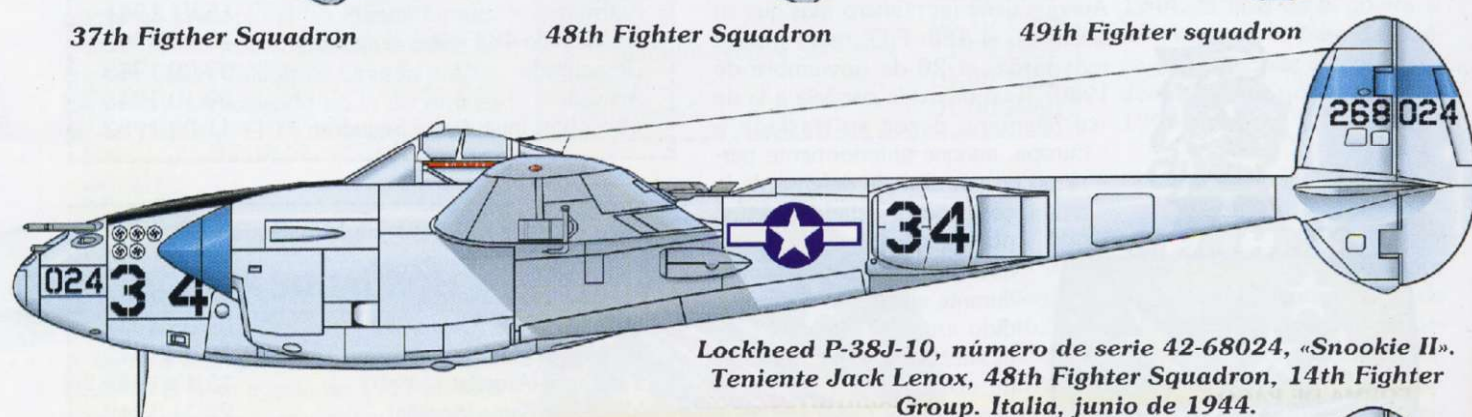
37th Fighter Squadron



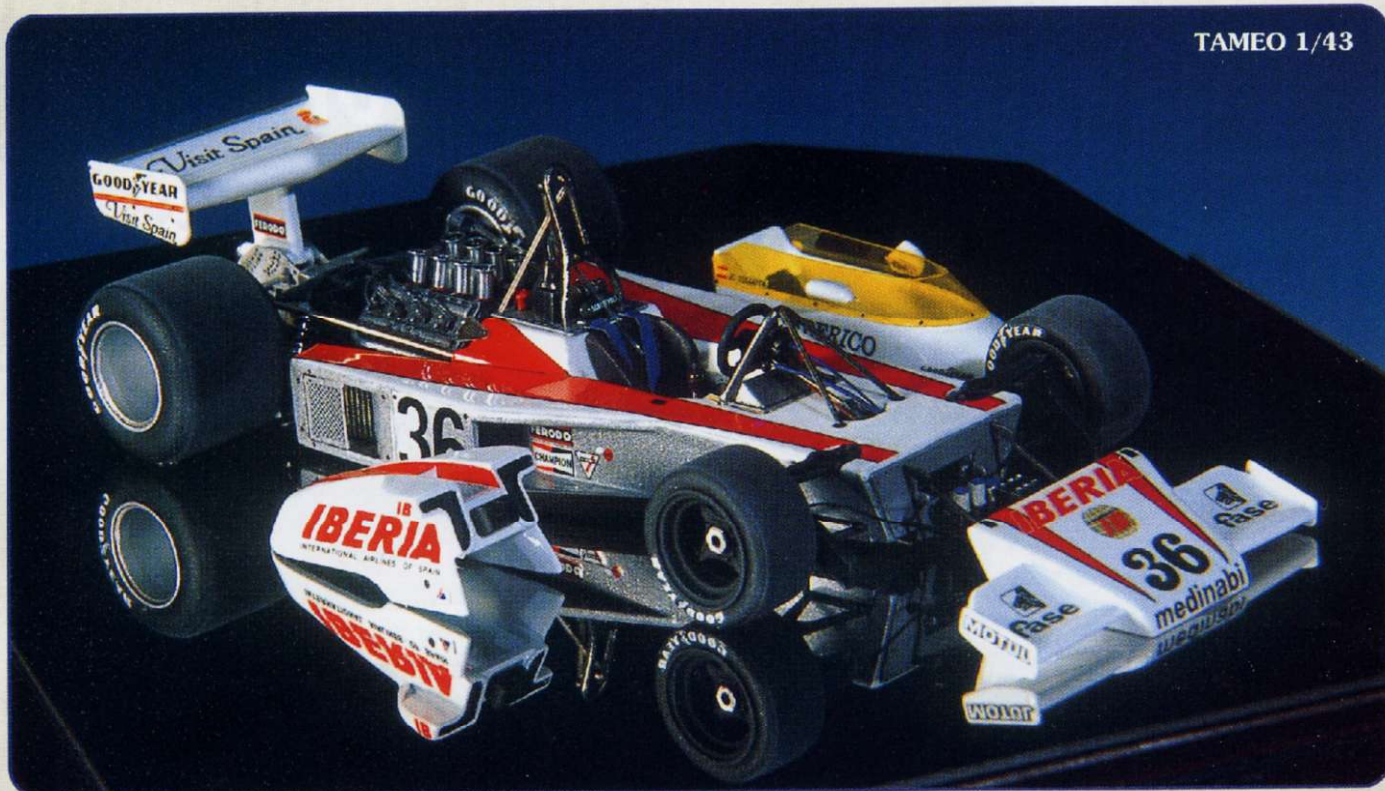
48th Fighter Squadron



49th Fighter Squadron



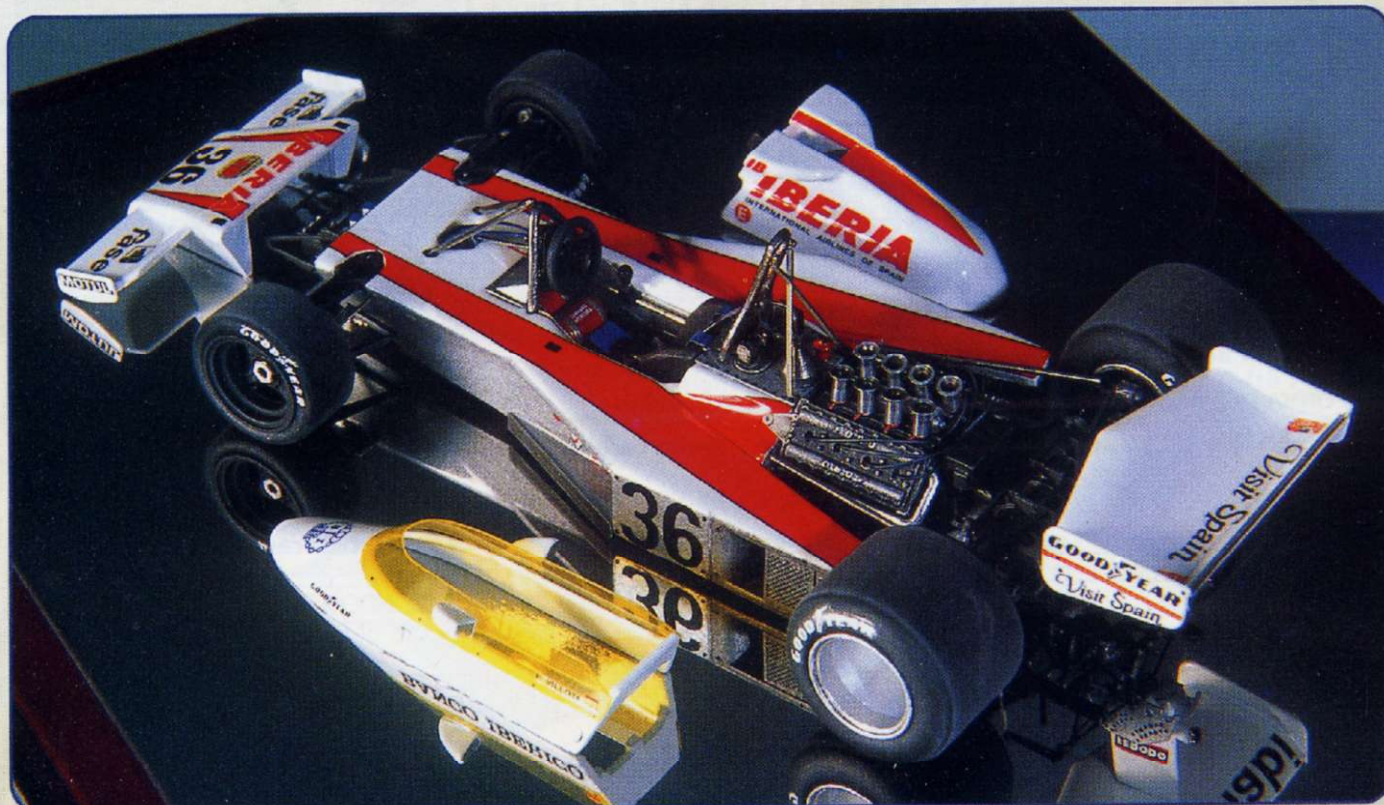
TAMEO 1/43



Por Alberto Hernández Revelles

MCLAREN-FORD M23/6

El McLaren M23 hizo su debut en el Grand Prix de Sudáfrica disputado en marzo de 1973, pilotado por Denny Hulme.

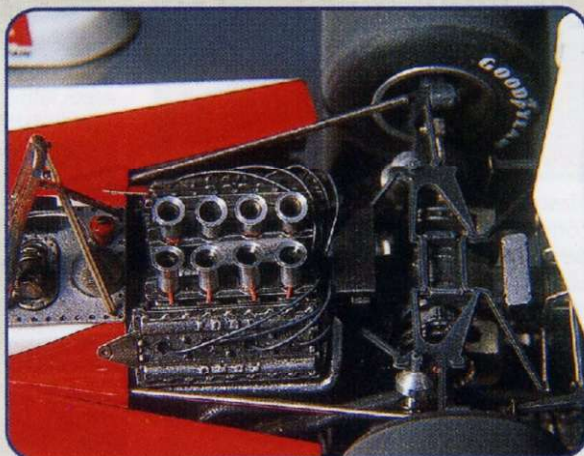


En aquella misma temporada, y también con Hulme al volante, este monoplaza logró su primera victoria en el G.P. de Suecia. En 1974 Emerson Fittipaldi entró a formar parte del equipo, y con el M23 reconquistó el título de pilotos -que ya había ganado en 1972- así como el de constructores para McLaren. En 1975 el brasileño alcanzó el subcampeonato de pilotos y otra vez el de constructores al volante del M23. En 1976 sería el británico James Hunt quien obtuviese un nuevo título de pilotos y el subcampeonato de constructores con este coche.

Patrocinado principalmente por la compañía Iberia, además de otras firmas nacionales, Emilio de Villota adquirió la última versión de este modelo a principios de 1977 en la mismísima fábrica de McLaren, debutando con el M23/6 en el Gran Premio de España de aquel año, disputado el día 8 de mayo en el Circuito del Jarama. Tras marchar en 10ª posición, una avería en el sistema de inyección a siete vueltas del final lo relegó a un innmerecido 13º puesto. También participó en el G.P. de Austria, donde se vio obligado a abandonar. Emilio de Villota fue el quinto piloto español que tomó parte en un Gran Premio de F1, tras las anteriores participaciones de Francisco Godia, Alfonso de Portago, Antonio Creus y Alex Soler Roig.

EL MODELO

Se trata de la ref. TMK264 de la marca italiana Tameo, y forma parte de una serie especial superdetallada de muy buena calidad. El kit está compuesto por un gran número de piezas en metal blanco y tres excelentes planchas de fotograbado. No encontraremos dificultades durante el proceso de montaje, salvo las propias de su pequeña escala; no obstante, y con vistas a lograr una mayor precisión, necesitaremos un juego de limas con diferentes formas y secciones para eliminar algunas rebabas del metal y poder ajustar mejor las uniones. Para pegar las piezas utilizamos cianoacrilato presentado en gel, más versátil que el corriente al ser de secado menos instantáneo. Para las piezas más pequeñas y el derivabrisas utilizaremos cola blanca. Por lo demás, el proceso de montaje viene perfectamente estructurado



es el cableado de los frenos delantero, del tablier, del depósito de agua para el piloto y de las bujías, utilizando para ello sedal de pesca de 0,4 milímetros pintado con diversos colores.

PINTURA

Es el proceso más delicado, pues al tratarse de un modelo tan pequeño deja poco margen para cualquier error. Comenzamos aplicando sobre todas las piezas de metal blanco una capa de imprimación en blanco mate de Duplicolor en espray, con objeto de que agarren bien las posteriores capas de pintura. El cuerpo principal va en blanco puro TS26 de Tamiya, y los laterales en gris metalizado. Estos últimos vienen reproducidos en calca, pero es mejor enmascararlos y pintarlos con gris metálico de Testors Modelmaster.

El motor y la caja de cambios se pintan con aerógrafo y *gun metal*, también de Modelmaster, dando luego unas suaves pasadas a pincel seco con gris metálico. El resto de las piezas se decoran a pincel con esmaltes de Humbrol; las que van en negro satinado se trabajan también a pincel seco con gris nº27. Algunos elementos de metal, como es el caso de la barra antivuelco, los radiadores y los amortiguadores, están simplemente pulidos, aplicándoles un lavado muy diluido con *smoke* X19 de Tamiya. Al conjunto de la carrocería se le aplica para terminar una sola mano de laca bicomponente de la marca Sikkens.

1.El derivabrisas de acetato incorpora su característica terminación tintada en amarillo.

2.Observar el excelente acabado del motor. El relieve de algunos elementos se ha remarcado muy suavemente a pincel seco.

3.El grado de detalle de estos pequeños kits supera en muchas ocasiones al de modelos a escalas mucho mayores.

4.Con sedal de pesca de 0,4mm se realizan todas las conducciones, incluyendo las de los frenos delanteros.

y no deja de resultar sorprendente el elevado detalle que aporta la hoja de instrucciones, realizada con un programa de diseño asistido por ordenador. La hoja de calcas sólo permite reproducir el coche pilotado por Villota con pequeñas variaciones, no presentando ninguna dificultad para adaptarlas. La única mejora añadida

Novedades

REVELL

Distribuidor: BINNEY & SMITH

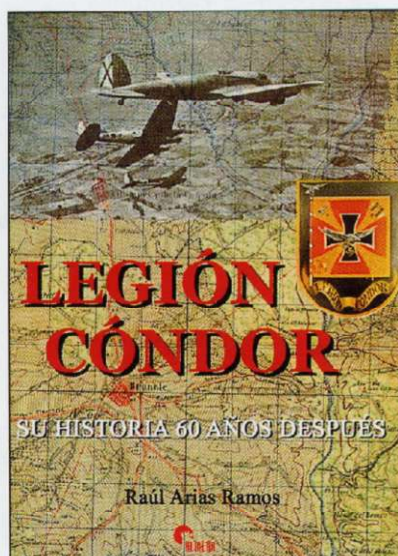
7535 BECKER CHALLENGE TEAM

Con reproducción a escala 1/24, esta espectacular referencia incluye una cabina Mercedes-Benz y un trailer motor-home del equipo alemán Auto Becker, participante con sus Ferrari 348 en las carreras de la Ferrari Challenge. El conjunto de cabina y trailer forman un modelo de casi 70cm de longitud, con numeroso despiece. Gran calidad de detalles en los interiores de cabina y chasis, con el motor del camión muy bien detallado.



ALMENA EDICIONES

La editorial madrileña acaba de editar un nuevo trabajo sobre la Guerra Civil española, titulado *La Legión Cóndor, su historia 60 años después*, de Raúl Arias Ramos. Aunque ya son muchos los libros y artículos publicados sobre esta unidad alemana de voluntarios, es la primera vez que se ofrecen las fuentes gráficas más desconocidas, muchas de ellas provenientes de los archivos personales de los propios combatientes. Entre el numeroso e interesante material fotográfico destacan, además de los aviones, las imágenes de las tropas y los vehículos, condecoraciones, objetos conmemorativos, etc. Incluye glosario, bibliografía, cuadros sinópticos sobre pilotos, matriculas de los aviones y toda clase de datos técnicos e históricos. 238 páginas.



HASEGAWA

Distribuidor: PEMAR MODEL

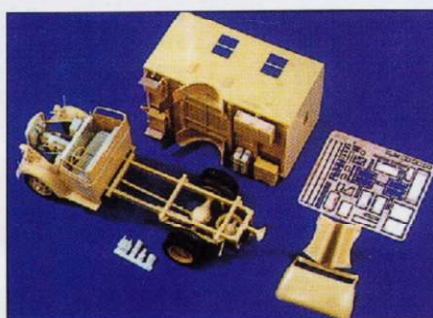
V10 F-16CJ FIGHTING FALCON



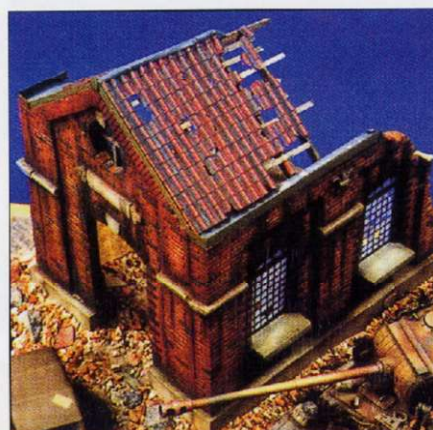
Hasegawa lanza ahora un kit a escala 1/48 con la versión modernizada Block 50/52 del caza F-16, caracterizada principalmente por la incorporación de diverso equipo electrónico que ha modificado las formas básicas del avión. Esta maqueta de gran fineza incluye depósitos de 300 y 370 galones; misiles AIM-9L/M, AIM-120B y AGM-88. La hoja de calcas permite optar entre las 20th y 35th Fighter Wing.

VERLINDEN PRODUCTIONS

Distribuidor: J.ESCARRE



Esta marca ha comercializado novedades en distintos sentidos. En cuanto a los vehículos a escala 1/35, ya está disponible un kit de mejora para el nuevo Opel Blitz Einheitskoffer de Italeri (ref.1556). Siguiendo con esta escala, pero ahora en cuanto a los accesorios de ambientación, son nuevas las referencias 1559 y 1560, que reproducen respectivamente las ruinas de una capilla y de una pequeña estación ferroviaria. Ya en el mundo de la aviación, la ref.1551 sirve para superdetallar el interior de la cabina y los motores del Henschel Hs-129B-2 a escala 1/48 de Hasegawa. Reproducción en resina y fotograbados.

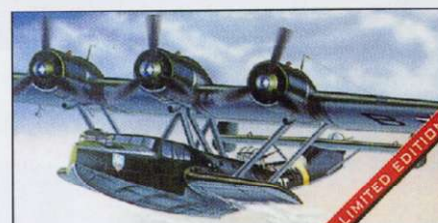


ITALERI

Distribuidor: CASA GALÁN

112 CANT Z.501

Dentro del apartado de aviación a escala 1/72, Italeri reedita ahora en edición limitada tres de las más antiguas e interesantes maquetas de su catálogo, sin sufrir los moldes ninguna alteración y sólo con algunos cambios respecto a las calcas. Destacan sobre todo los hidrocanos Cant Z.501 y especialmente el *Dornier Do-24T* con calcas del SAR español (ref.122); además del *Ju-188 A1/E1* (ref.117).



FANTPLASTIC

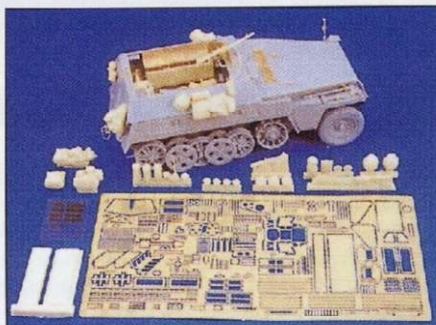
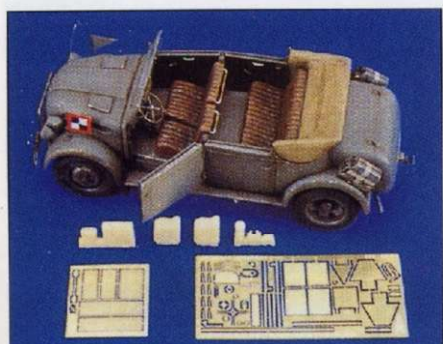
Nueva presentación y soporte gráfico de mucha mejor calidad para esta publicación especializada en modelismo fantástico, que comenzó siendo un boletín en su primera época para pasar a convertirse ahora en una revista que aparecerá cada cuatro meses, bien publicada en b/n y color. El nº1, correspondiente al mes de mayo de 2000, incluye artículos como los dedicados a todas las figuras de *La Masa*, o de las últimas maquetas aparecidas sobre el último film de *Star Wars*. Entre sus 48 páginas podemos encontrar otros trabajos sobre técnicas de montaje y pintura, además de secciones fijas con las últimas novedades, libros, películas, etc. Información y suscripciones: GIGAMESH, Rda. San Pedro 53, 08010 Barcelona. www.gigamesh.com



Novedades

ROYAL MODEL

Esta marca italiana no cesa de producir interesantes kits de conversión y mejora para vehículos militares a escala 1/35, con piezas reproducidas en resina y gran profusión de fotograbados. Entre sus últimas novedades destacan las cinco referencias para el semioruga Sd.Kfz.250 de Dragon; dedicadas a las versiones Sd.Kfz.250/1, 250/9 con cañón de 2cm, 250/8 Stummel y 250/5 de comunicaciones, todas ellas para mejorar este vehículo especialmente



en sus interiores. Así mismo han aparecido en el mercado otros dos kits de mejora para sendos modelos de Tamiya: el Steyr 1500 de mando y el Dragon Wagon 40Ton. Por último mencionar una referencia que incluye la ametralladora Cal.50 del US Army perfectamente detallada. ROYAL MODEL, Po.Box 25-95039, Trecastagni (CT) Italia. Tel.: 39 95 780 07 07.

Internet: www.royalmodel.com

HI-TECH

HT006 L.F.G. ROLAND D.II

La marca francesa ha presentado en el pasado «Mondial de la Miniature» su última novedad en kits de aviones a 1/48, lanzando el primer modelo dedicado a la 1ª G.M. El hasta ahora inédito caza alemán se presenta con sus piezas reproducidas en distintos materiales: plástico inyectado, resina y excelentes fotograbados. Calcas para una sola decoración en el esquema normalizado de verde oscuro y *mauve*.



HASEGAWA



Distribuidor: PEMAR MODEL MT46 Sd.Kfz.251/9 STUMMEL

El molde del semioruga alemán a escala 1/72 sirve de base para comercializar ahora la versión con armada con cañón Pak 24 de 75mm. El kit es de una gran fineza general e incluye un detallado básico de los interiores. Calcas para un vehículo adscrito a la 20ª Pz.Div. en 1944.

REVELL

Distribuidor: BINNEY & SMITH 5226 DGzRS ARKONA

Este fabricante rinde homenaje con la presente maqueta al DGzRS (servicio de rescate marítimo alemán), reproduciendo a escala 1/72 al moderno y rápido buque *Arkona*. El modelo está compuesto por más de 200 piezas y su tamaño admite toda clase de mejoras o trabajo de superdetallado. Incluye el casco moldeado en una sola pieza y un detallado básico de los puentes, así como el bote insumergible complementario. El resto de los detalles, aún los más pequeños, son de una gran fineza. Su llamativa decoración se completa con unas excelentes calcas.



Breves

TRENYCAR

Recientemente abrió sus puertas este nuevo comercio especializado en el mercado modelístico español, dedicado sobre todo a modelismo estático, figuras de plomo, miniaturas de colección y slot. TRENYCAR, c/Teniente Serra 14, 11201 Algeciras (Cádiz). Tel.: 956 667 833.

ACCURATE ARMOUR

Su última novedad a 1/35, presentada en la pasada edición de la feria-concurso «Trucks and Tracks», es un kit del vehículo **FV712 Mk.5 Ferret** (ref.KT124), con torreta para lanza-misiles *Swingfire*. Reproducción en resina, con pequeñas piezas en metal blanco y fotograbados.

ACADEMY

Distribuidor: SOLDAT

La marca coreana ya ha lanzado al mercado su nuevo kit a escala 1/35 del cañón autopropulsado **M12 155Gun Motor Carriage**.

HASEGAWA

La marca japonesa también está reeditando todas sus antiguas referencias a escala 1/32. Después de hacerlo con el Fw.190 D-9, le llega ahora el turno al caza británico **Spitfire Mk.VI** (ref.S19), sin variaciones en el molde ni en su *box-art*.



SQUADRON SIGNAL

Distribuidor: SOLDAT

Dos nuevos títulos a sumar a la ya extensísima colección de monográficos *In Action*: **British Motor Torpedo Boats** y **Panzer IV 1939-45**.

EMHAR

Distribuidor: CASA GALÁN

Como complemento a sus modelos de carros de la Gran Guerra a 1/72, este fabricante también ha comercializado cajas de figuritas que incluyen indistintamente artilleros alemanes y británicos, infantería y tripulantes de carros.

Concursos

EUROMILITAIRE 2000

Se acerca cada vez más una nueva edición de esta prestigiosa feria-concurso dedicada a las figuras, pero también con categorías para los AFV. Para esta ocasión Euromilitaire abandona el tradicional *Leas Cliff Hall* de Folkestone para trasladarse al *The Saga Hall* en Sandgate, muy cerca de la sede anterior. Será los días 23 y 24 de septiembre de 2000.

I Concurso-Exposición del «C.M.A.»

El CMA (Club de Modelismo de ACUP) organiza por vez primera su concurso-exposición de modelismo, abierto a todos los aficionados que quieran participar. Para ello, se establece un plazo de recepción de las obras desde el jueves día 21 al sábado día 23 de septiembre de 2000, debiendo hacerse efectiva en los locales de la Asociación Cultural Universitaria Palentina, sita en la c/Santo Domingo de Guzmán nº3, 34005 Palencia. Este concurso cuenta con el patrocinio de Miniaturas Andrea, Kiosko «Tasio», la Excma. Concejalía de Juventud de Palencia y la Asociación Cultural Universitaria Palentina. Se establece una única sección sin distinción temática para la categoría Junior (hasta 16 años), y hasta quince apartados de participación para la categoría Senior (desde 16 años) que abarcan los temas habituales en modelismo: aviación, figuras, vehículos civiles y militares, fantasía, viñetas y modelismo naval. También se otorgará un premio especial de Miniaturas Andrea a la mejor figura de este fabricante, además de la faceta competitiva, tendrá lugar también una exposición, charlas, etc. Para más información: 979 700 974 E-mail: modelismoacup@latinmail.com

III Concurso-Exposición «ALMERÍA 2000»

La Asociación Cultural de Modelismo Estático de Almería, en colaboración con la Excma. Diputación Provincial y con el patrocinio de diversas entidades y firmas de modelismo, organiza la 3ª edición de un evento en el que además del apartado meramente competitivo se quiere dar una especial relevancia al encuentro e intercambio de ideas entre los aficionados. Las fechas definitivas quedan establecidas de la siguiente manera: días del 4 al 15 de octubre para la exposición, y días del 13 al 15 de octubre de 2000 para el concurso (modalidad Open), todo ello en el bellissimo «Patio de Luces» de la Excma. Diputación Provincial de Almería, situado en la c/Navarro Rodrigo nº17 de dicha ciudad. El concurso en sí, abierto a todos los modelistas españoles, establece las modalidades clásicas de participación en cuanto a temas y escalas, además de una categoría Junior. Como ya se ha comentado, el concurso sirve de pretexto y como punto de encuentro para la convivencia entre maquettistas, dentro de un ambiente relajado que propicie el intercambio de ideas y formas de entender este hobby; un ambiente de confraternización característico del certamen organizado por esta asociación de modelistas andaluces, que no quiere limitarse al casi siempre polémico aspecto de competición. Dentro de las actividades a desarrollar, Joaquín García Gázquez realizará una demostración de pintura sobre vehículos militares orientada a determinados efectos, y el conocido modelista granadino José I. Hernández Díez sobre figuras, y más concretamente sobre el siempre difícil proceso para pintar caras. Para más información puede contactarse con Antonio López (presidente de la asociación) en el tel.: 950 233 465. Se está ultimando también una página web que cubre toda la información sobre esta exposición-concurso: www.personales.larural.es/acm-almeria-exp2000

Novedades

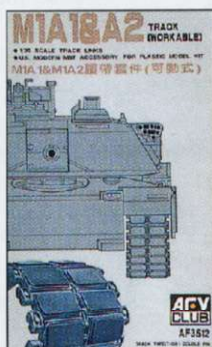
AFV CLUB

Distribuidor: KING HOBBY
35029 **VVSS M4 SHERMAN**

Dentro de su gama de accesorios de mejora para vehículos a 1/35, esta marca acaba de comercializar un kit que incluye un juego completo de suspensión tipo VVSS (tren de rodaje de suspensión vertical de producción intermedia) para la familia del carro Sherman, reproducido con un inmejorable nivel de detalles y calidad. Adaptable a todas las versiones del M4 (Sexton, Kangaroo, M10, Ram, M36, etc.), suministra los remates del eje de transmisión y las ruedas tractoras, ruedas tensoras y bogies articulados, todo ello en plástico; así como ballestas de vinilo. En cuanto a los kits de cadenas, también es novedad la



ref.35026 «**T51-Track**» también adaptable a todos los carros de la familia Sherman, de uso obligado para últimas versiones como el Jumbo y el M4A3 a finales de la 2ª G.M. Incluye por separado eslabones de goma planos, conectores y los extensores de ancho de cadena conocidos como «piés de pato». Finalmente destacar la referencia 3512 «**M1A1&A2 Track**» con las cadenas para estas dos versiones A1/A2 del moderno MBT Abrams. Este kit de 192 piezas incluye separadamente eslabones y conectores de plástico inyectado. Ambas referencias son totalmente articulables y de excelente detalle.



CLASSIC AIRFRAMES

438 **MITSUBISHI A5M4 K**

Después de comercializar hace unos meses un primer kit dedicado al Claude, esta marca acaba de producir otro modelo a escala 1/48, en este caso de la versión A5M4 K biplaza de entrenamiento. Aprovechando la notable calidad del molde anterior esta maqueta incorpora las modificaciones respectivas, como el doble parabrisas moldeado en acetato o el característico pilón para proteger a los pilotos en caso de capotaje. Aunque los elementos básicos del avión son de plástico inyectado, también incluye algunas piezas de resina, como es el caso del interior del habitáculo. El tren de aterrizaje fijo puede montarse opcionalmente con ruedas libres o carenadas. La hoja de calcas presenta numerales para dos decoraciones.



euro MODELISMO

PROXIMO NUMERO

AGOSTO 2000

FIAT CR42 «FALCO»

La maqueta de Classic Airframes a escala 1/48 es analizada paso a paso por Eduardo Soler, complementada con dibujos y perfiles a color del autor. El caza italiano es sin duda un típico representante del fin de la era del biplano. (foto Aurelio Gimeno)

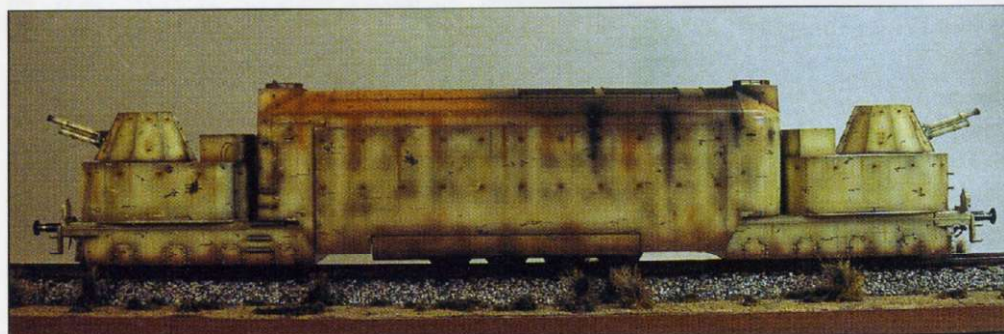


SHERMAN MINEROLLER T1E3

Interesante trabajo de Javier Redondo sobre esta peculiar versión del Sherman, empleado como barreminas. Una transformación a escala 1/35 en la que intervienen elementos de Italeri, Tamiya y Verlinden Productions.

HONDA CBR 1100 XX

La CBR 1100 es la primera moto de serie capaz de aproximarse a los 300 km/h. Luis F. San Román nos contará los procesos de acabado realizados y las mejoras añadidas en este modelo reproducido a escala 1/12.



PANZERZUG Nr. 16

Especializado en medios blindados sobre raíles, las creaciones del modelista navarro José J. Sánchez han recibido premios en los concursos europeos más importantes. Una buena muestra es este tren blindado alemán de construcción propia a 1/35. (foto Miguel A. Canarias)

Director Editorial

Rodrigo Hernández Cabos

Redactor Jefe

Guillermo Coll Llopis

Redactor gráfico

Carlos Salvador Gómez

Equipo Técnico

Julio C. Cabos Gómez,
Luis Gómez Platón,
Carlos de Diego Vaquerizo,
J. David Hernández Chacón,
Sara Sánchez Rivas.

Colaboradores

Cristóbal Vergara, Juan M. Villalba,
Rodrigo Hdez. Chacón,
Joaquín González, Juan Arráez,
Aurelio Gimeno, Octavio Díez,
Luis Amarillas, Camil Busquets,
Antonio Treviño, Javier Moreno,
Ramón Domingo Pérez,
Pedro Andrada, Alfonso M. Beriana,
Mario y Rafael Milla,
Antonio Morant, Luis F. San Román,
Miguel Jiménez Martín,
Manuel Rodríguez,
Faustino Fernández,
José Borrachero, Joaquín Rebollo,
José I. Hernández, Agustín Lagartos,
Sergio de Usera, Javier Alba,
Joaquín G. Gázquez,
Francisco J. y Guillermo G. Vilalón,
Jordi Escarré, Enrique Vega,
Diego López, Rodrigo Navarro,
Eugenio Alés, Eduardo Ramos,
Luciano Rodríguez,
Ricardo Rodríguez, Eduardo Cea,
Eduardo Soler.

Fotógrafos

Carlos Salvador Gómez,
Rodrigo Hernández Cabos
Aurelio Gimeno Ruiz

Diseño y maquetación

- ACCIÓN PRESS, S.A.
- KOMMAD, S.L.

Imprime

Artes Gráficas IRIS, S.A.

Fotomecánica

ACCION PRESS, S.A.

Filmación

FILMA DOS

Redacción, Equipo Técnico,

Administración y Publicidad

ACCION PRESS, S.A.

c/Ezequiel Solana, 16

28017 Madrid

Tel. y fax: 914 086 135

Suscripciones

Andrés Fernández Reyero

Tel.: 913 675 708

Edita

ACCION PRESS, S.A.

Distribución

Marco Ibérica, S.A.

Distribución en Argentina

Juan Osvaldo Rodríguez Martínez

C/ Saraza 1244

1424 Buenos Aires

Tel.: 5411 4924 2037

Depósito Legal

M-19724-1992

Queda prohibida la reproducción total o parcial de fotografías, textos y dibujos, mediante impresión, fotocopia o cualquier otro sistema, sin permiso escrito de la editorial. EURO MODELISMO no se hace necesariamente solidaria de las opiniones expresadas por sus colaboradores.