

AIME

MAGACÍN 1

TRABAJOS REALIZADOS EN
EL PRIMER GRUPO DE TRABAJO
DE LA ASOCIACIÓN ILICITANA
DE MODELISMO ESTÁTICO

“PIERDE EL MIEDO A LAS RIOSTRAS”



WWW.AIME-ELCHE.ES



y muchos más...

EDITORIAL

La idea principal que aúna y mueve a los componentes de esta asociación, AIME, es la de difundir, ayudar y compartir el amor a esta actividad que llamamos modelismo y en la cual entra todo un mundo a escala. El trabajo desinteresado de todos los que vivimos dentro de esta comunidad de plástico, pegamento, pinceles y pinturas ha hecho posible esta publicación digital. Nuestro deseo es que otros puedan ayudarse o aprender, y al cabo disfrutar, tanto como lo hemos hecho nosotros durante este primer grupo de trabajo que hemos llamado *La Gran Guerra* o pierde miedo a las riostras.

Este grupo de trabajo comenzó el 1 de Julio de 2011 y finalizó el fin de semana del Concurso

de Torrent de 2012.

Todos los que participaron en este grupo realizaron una maqueta de una aeronave incluida en el periodo histórico de la Primera Guerra Mundial, y siendo de cualquier bando. Kits comerciales o realizados a scratch.

Los trabajos que aparecen en esta publicación digital pueden ser difundidos en cualquier otro foro o blog, la descarga es gratuita. Todos los trabajos fueron iniciados desde cero y se expusieron en el foro mediante las fotos necesarias del paso a paso, para poder disfrutar y comprender el proceso de montaje, pintura, desgastes... Al finalizar el periodo del Grupo de Trabajo se realizó una galería especial con todos los trabajos finalizados.

HIPERENLACES DE LA PUBLICACIÓN Y SU FUNCIÓN



AVATAR DEL AUTOR

Conocer datos interesantes sobre el autor.



ÍNDICE

Te lleva al índice, desde donde podrás ir a cualquier artículo.



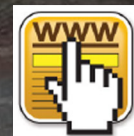
ARTÍCULO

Vas al comienzo del artículo desde cualquier página del mismo.



GALERÍA

Irás a la página del foro con las fotos de la maqueta terminada.



WWW

Foro AIME con todos los mensajes del desarrollo del trabajo.



Asociación Illicitana
de Modelismo Estático

Magacín Nº 1
La Gran Guerra
febrero 2014



C/Velarde nº11 Elche
96 624 49 09

Colaboradores

Víctor Manuel Serrano Jabonero - Miquel Silvestre - Juan Carlos Tomás Quiles
Jorge Esteve Amorós - Sergio Martínez - Gabriel Sánchez Gala - Marcelino
Moisés Ballester - Manuel Soriano Romero - Raúl Guilabert Fernández
Francisco Serrano - Daniel Escribano - Rafael Dorado



WWW.AIME-ELCHE.ES

INDICE

GRUPO DE TRABAJO LA GRAN GUERRA

Zeppelin, *por Hunter1970*

Pfalz D.IIIa, *por Miki91*

Albatros D.III, *por Tomqui*

Fokker D.VII de Udet,
por Peazo Gato

Fokker Dr.I, *por Cherlli*

Albatros D.V., *por Gabymaq*

Albatros D.III, *por Magoga2010*

Fokker E.II-III, *por Tomqui*

Pfalz DIIIa, *por Moi23*

Fokker E.V, *por Miki91*

Nieuport Ni - 11, *por Lince1491*

Nieuport 17 dual combo, *por R.G.F.*

Sopwith F1 Camel, *por Paco-Beni*

Sopwith Camel, *por Paco-Beni*

R.A.F S.E.5a, *por DaniAltet*

--- LOS AUTORES ---



WWW.AIME-ELCHE.ES

Zeppelin (alemán)

Scracht - 1/700 * Revell - 1/720

por Víctor Manuel Serrano



Hunter



Historia

Un dirigible es un aerostato autopropulsado y con capacidad de maniobra para ser manejado como una aeronave. La sustentación aerostática se logra mediante depósitos llenos de un gas de menor densidad a la atmósfera circundante.

Los **Zeppelin** probaron ser armas terribles pero inexactas. La navegación, selección de blancos y el bombardeo resultaron difíciles aún en las mejores condiciones climáticas. La oscuridad, altitud y mala visibilidad reducían mucho el éxito de las misiones.

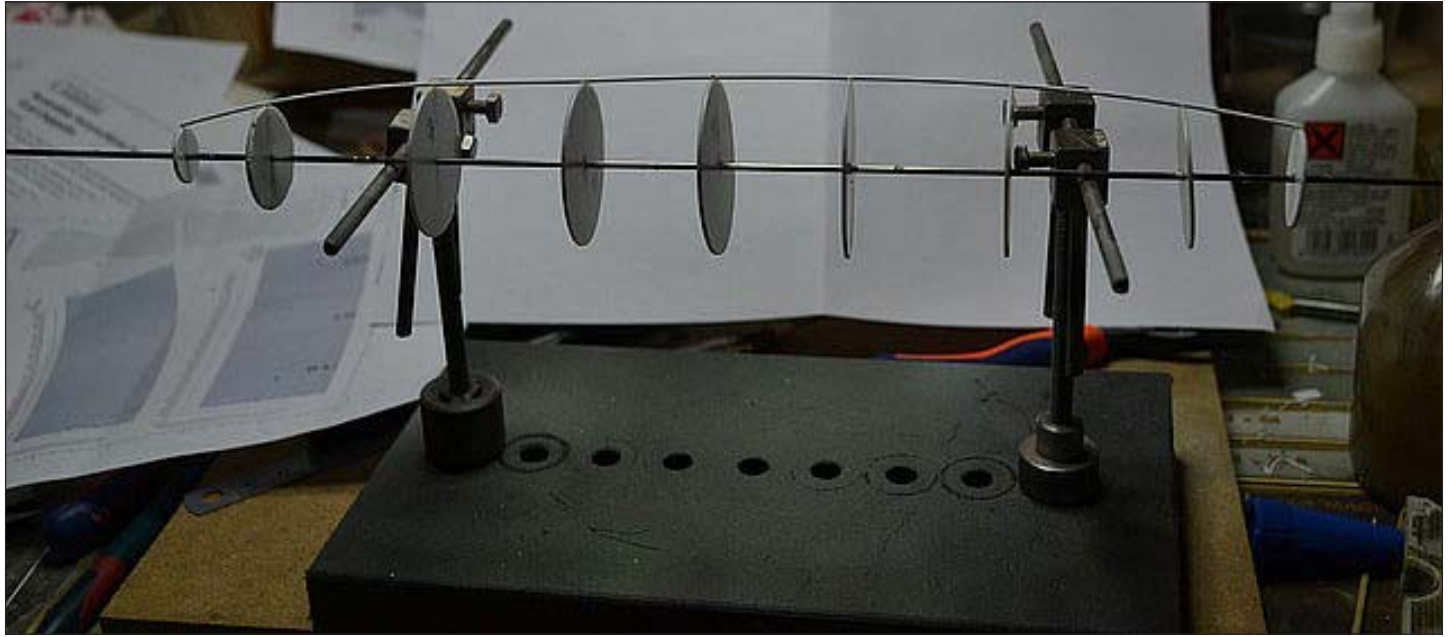
El daño físico infligido por los **Zeppelin** en el transcurso de la guerra resultó trivial. Así mismo, se demostró su vulnerabilidad a los ataques de la aviación y a las armas antiaéreas, especialmente aquellas con munición incendiaria.

Varios cayeron en llamas al ser derribados por los defensores británicos, y otros se estrellaron en el camino. Retrospectivamente, los partidarios de utilizar los dirigibles para exploración demostraron estar en lo cierto, y la campaña de bombardeo terrestre resultó desastrosa en términos de moral, hombres y material.

Fue el primer artefacto volador capaz de ser controlado en un vuelo largo. Su uso principal ocurrió aproximadamente entre 1900 y la década de 1930, para disminuir paulatinamente cuando sus capacidades fueron superadas por la de los aeroplanos y, además, después de sufrir varios accidentes de relevancia; el más notable de los cuales fue sin duda el incendio del **Hindenburg**. Actualmente se los utiliza en una serie de aplicaciones secundarias, especialmente publicidad.

Desarrollo

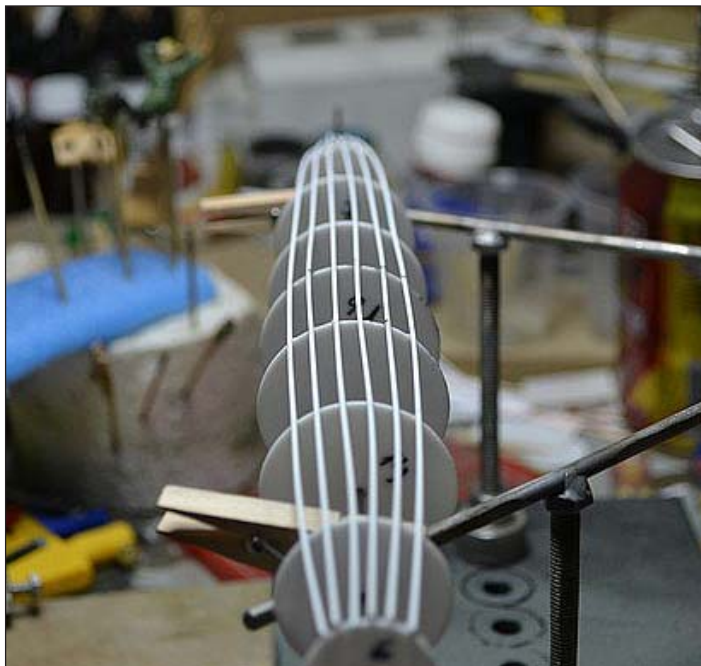
Primeras pruebas con la estructura, pocos avances y mucho curro.



Círculos de plástico de yogurt insertados en varilla de soldar inox y el primer nervio pegado.

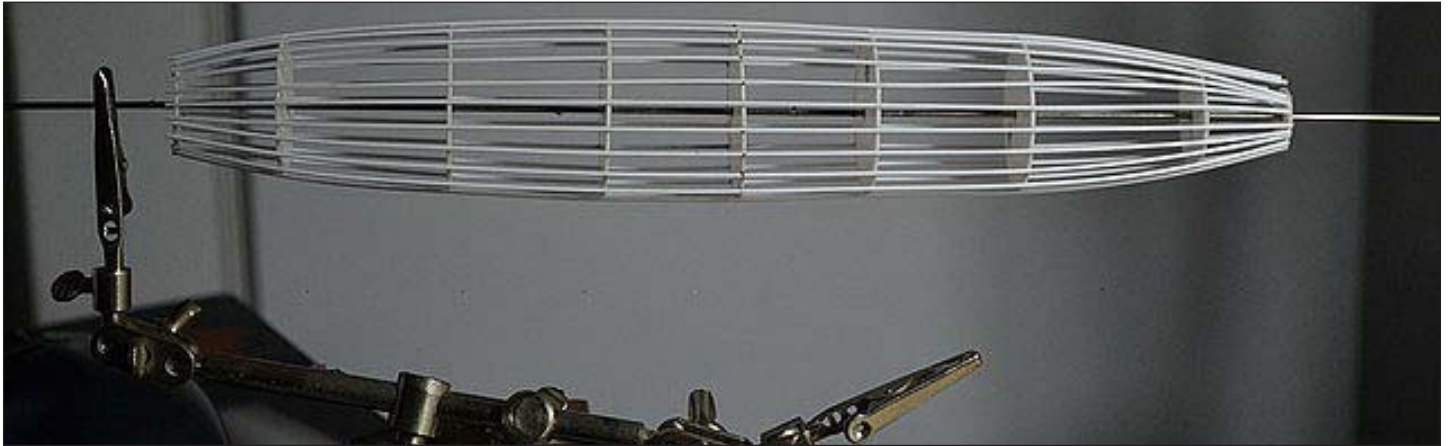


Esto creo que era lo más fácil, veremos cómo se complica según vaya avanzando el trabajo.



A mí personalmente, cada vez que coloco un nervio me gusta más el resultado.

Aquí está el costillaje del puro, terminado.



Después de muchos intentos de forrar la estructura con múltiples materiales, he decidido no continuar con este zeppelin a scratch. Lo realizado hasta ahora queda en la zona de pendientes, hasta que encuentre un material que quede bien o por lo menos que su textura sea la adecuada para que se vea un dirigible como mandan los canones. He probado distintos materiales y ninguno queda bien. Esto no quiere decir que no continúe con un zeppelin, me explico, estoy esperando un kit de un zeppelin de la marca Revell.



Como podéis observar, los encajes son penosos, pero bueno masilla y lija a montones.



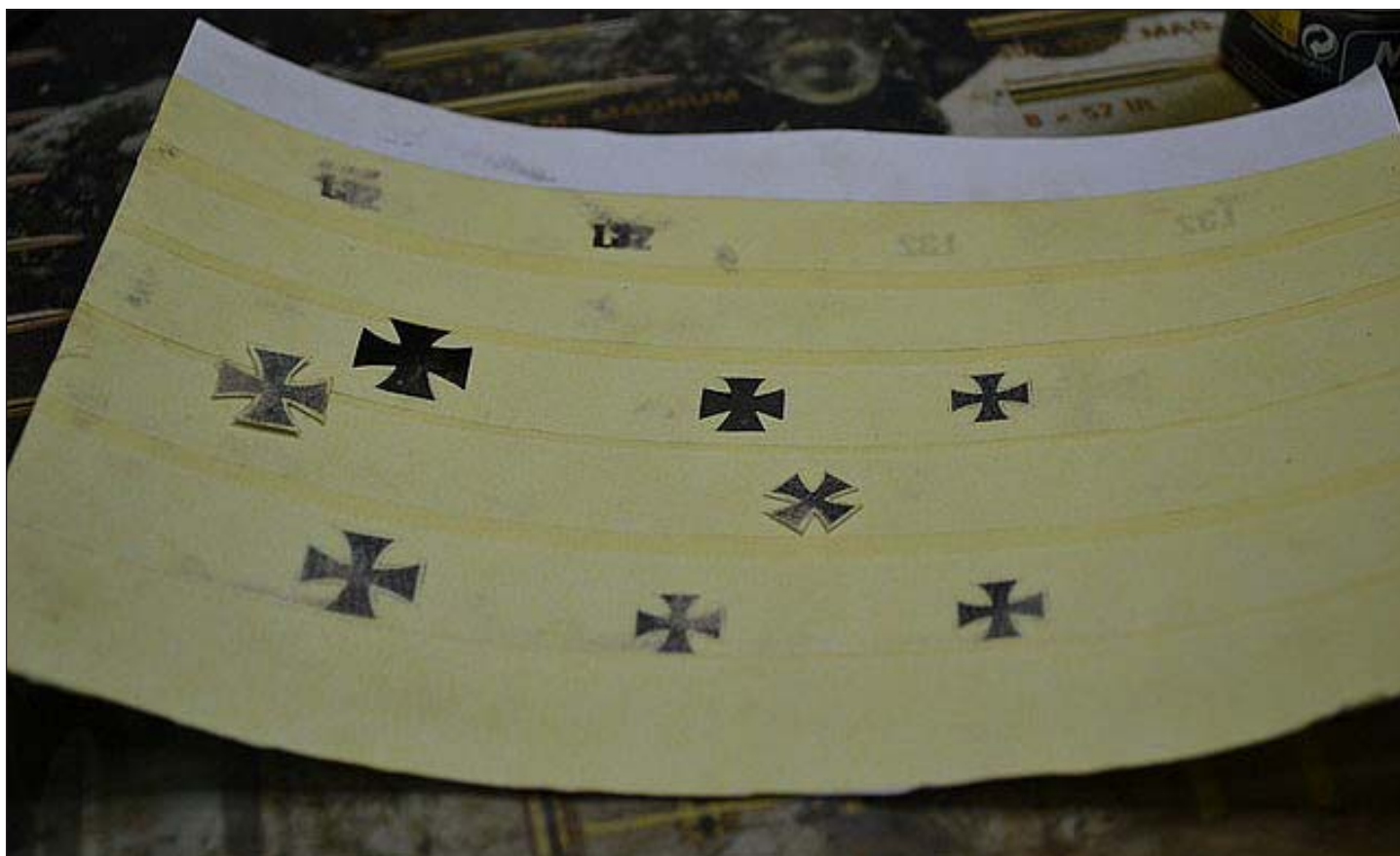
Aquí os traigo el puro volador ya pintado a la espera de recibir unas clases de ensuciado de aviones.



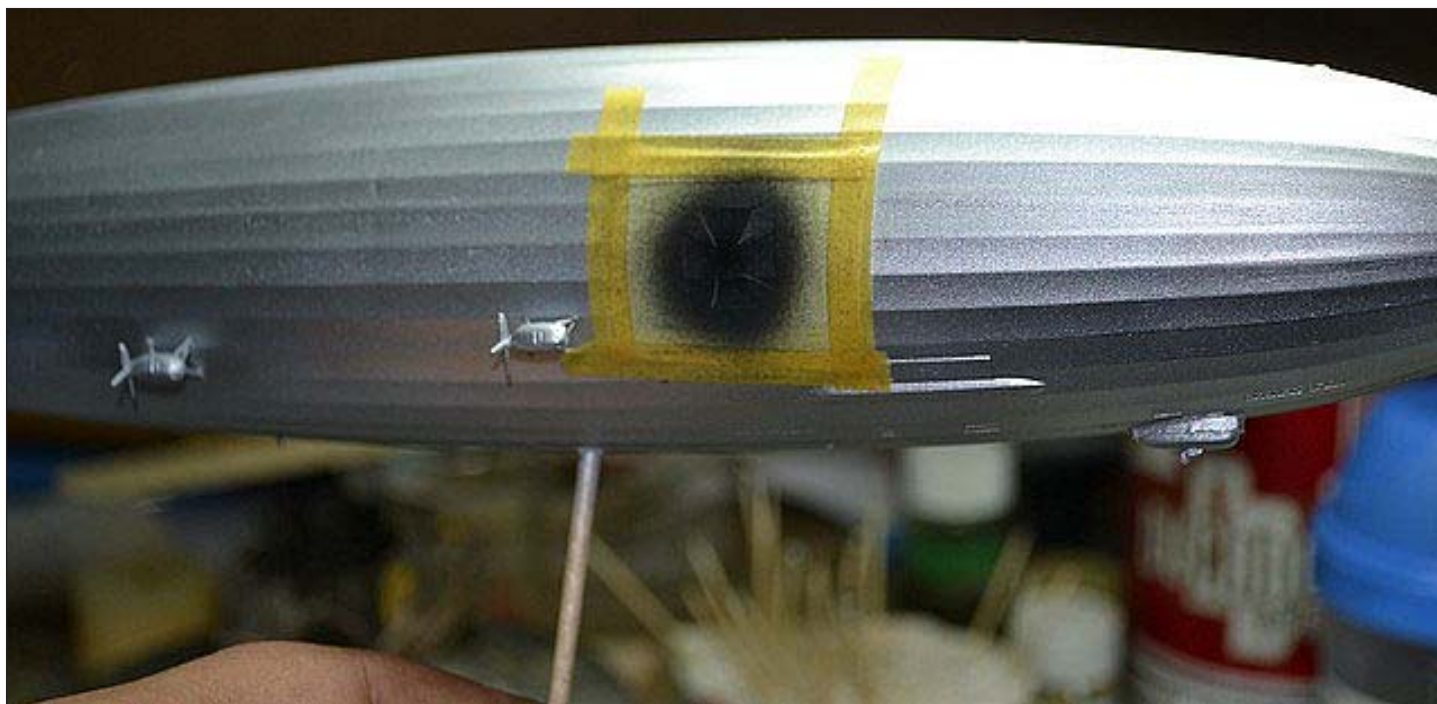
Está pintado con plata de **Tamiya** y, la verdad, no ha quedado del todo mal, pero para tener tan pocas piezas es una maqueta bastante deasgradecida a la hora de montar, malos encajes, y gran dificultad para dejar bien las uniones del puro.



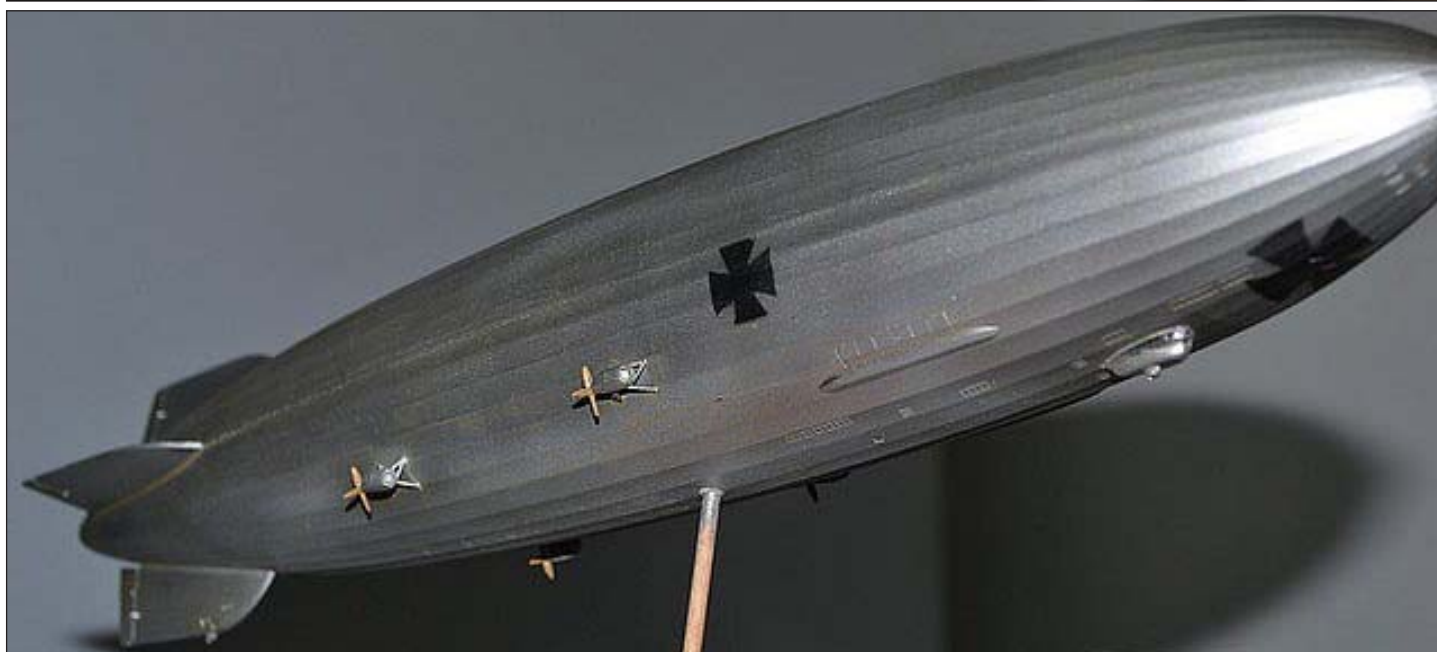
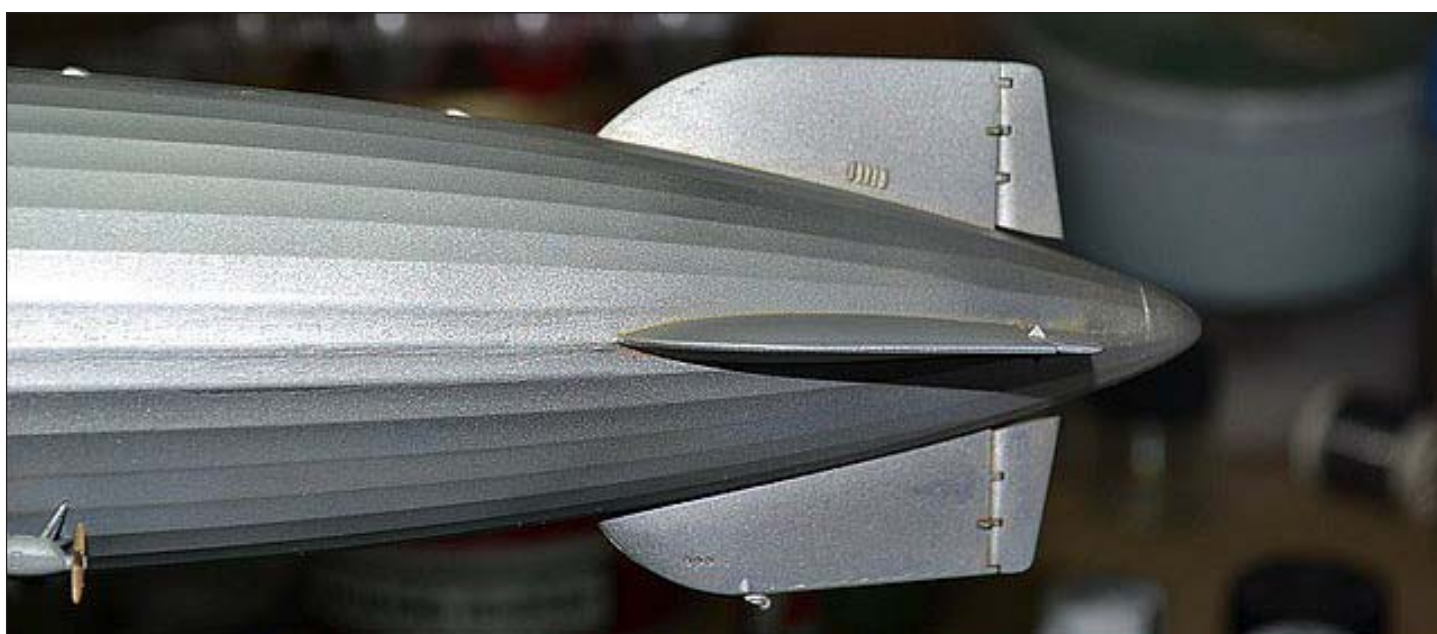
Para las calcas, he pegado cinta de carrocerero en un folio y he imprimido las cruces y luego cortado.



Pintando las calcas.



Unos pocos óleos, a falta de pintar las ruedas y terminar las helices y la peana.



Proyecto terminado - 15 de febrero de 2012.

Pfalz D.IIIa (alemán)

Eduard - 1/48

por Miquel Silvestre



Miki91



Historia

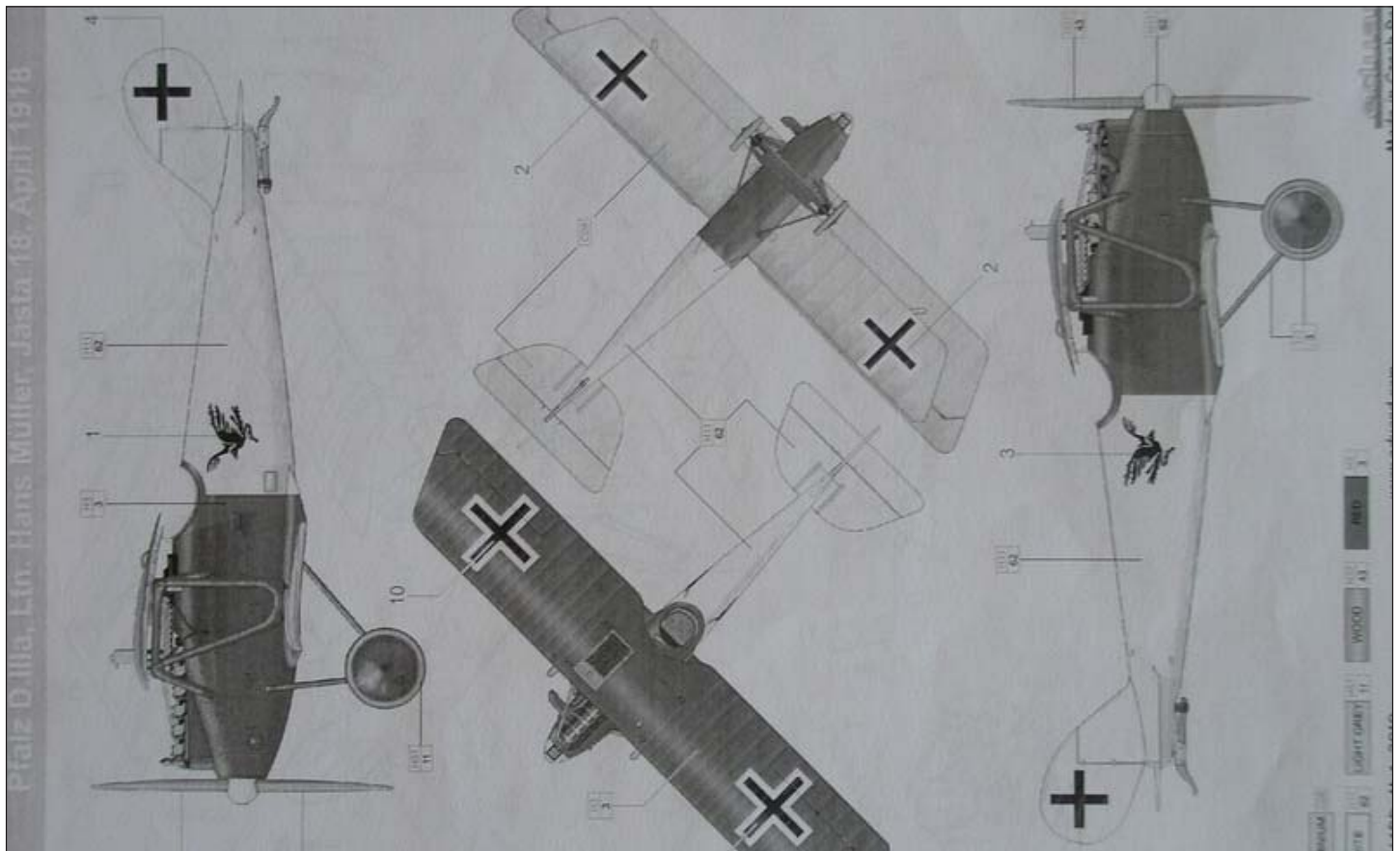
El **Pfalz D. III** fue un avión de caza utilizado por el Servicio Aéreo Imperial Alemán durante la Primera Guerra Mundial. El **D. III** fue el primer diseño original de los principales Pfalz Flugzeugwerke. Fue ampliamente utilizado por las Jagdstaffeln desde el otoño de 1917 hasta el verano de 1918. Posteriormente sirvió como avión de entrenamiento hasta el final de la guerra.

Las primeras unidades empezaron a llegar al frente a partir de finales de julio. Los reportes hechos por sus usuarios son variados (dependiendo de la fuente consultada) pero en general se puede afirmar que en prestaciones estaba algo por debajo de los **Albatros**, era más “pesado” de controles, y poca potencia motriz. Lo más preocupante es que tenía una perniciosa tenencia a perder sustentación en giros o a entrar repentinamente en pérdida y después en barrena, lo que podía tener fatales consecuencias si se estaba volando a baja altura (aunque los pilotos experimentados aprovechaban esta última característica para romper un combate o para atacar en picado). Sin embargo la mayor queja de los pilotos era que sus ametralladoras estaban metidas dentro del fuselaje, fuera del alcance de sus manos en el caso de que hubiera que destrabarlas. En contraposición tenía una excelente visibilidad y era más robusto, por lo que podía hacer picadas prolongadas sin temor a que tuviera fallas estructurales: esto lo hizo particularmente adecuado para el ataque de los globos de observación, siempre bien protegidos con artillería antiaérea. Los aviones de alas puntiagudas son modelos anteriores a 1917, ya que a mediados de ese año, y posteriores, aumentó el timón de cola en tamaño y “se redondeó las puntas de las alas inferiores”.

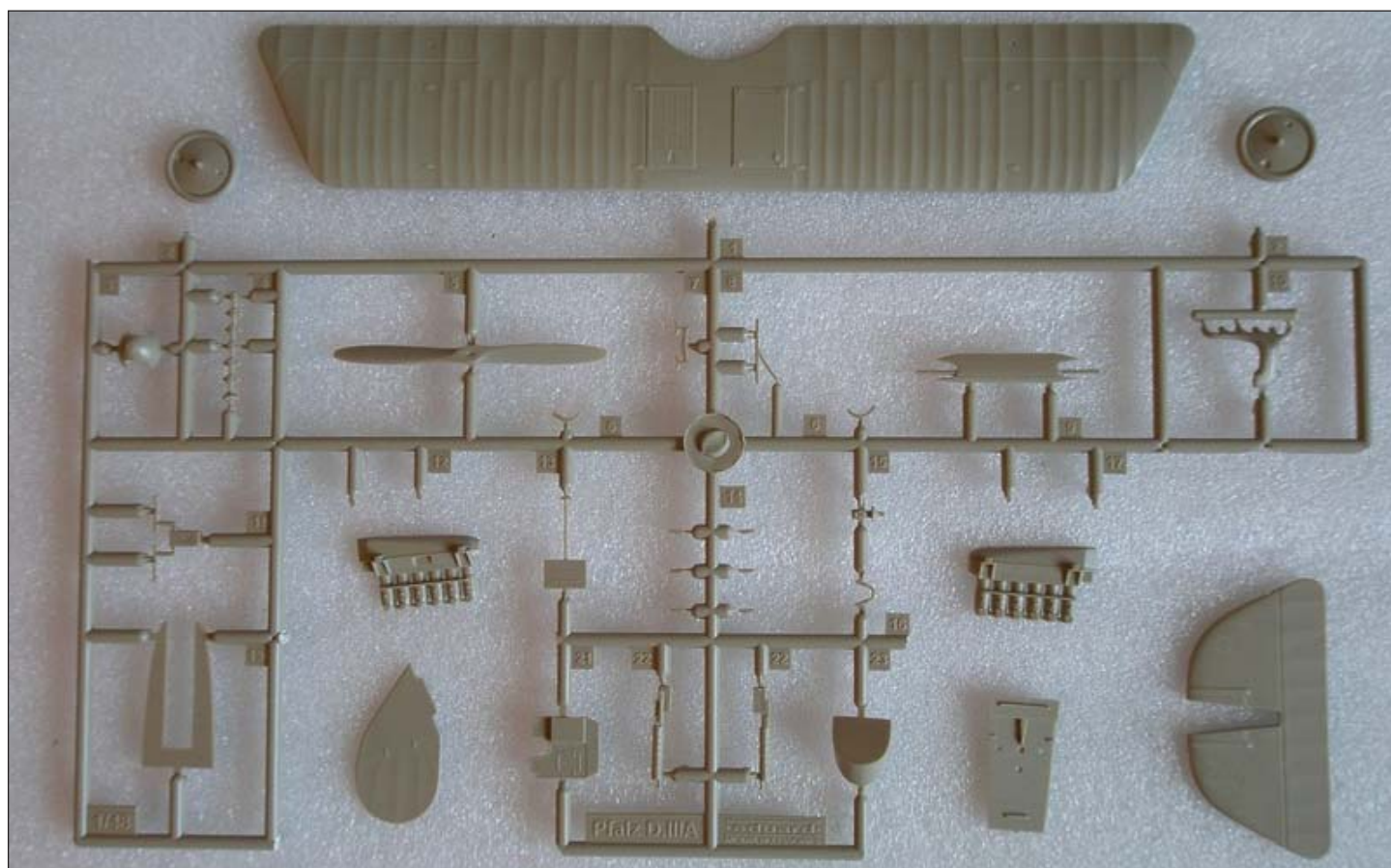
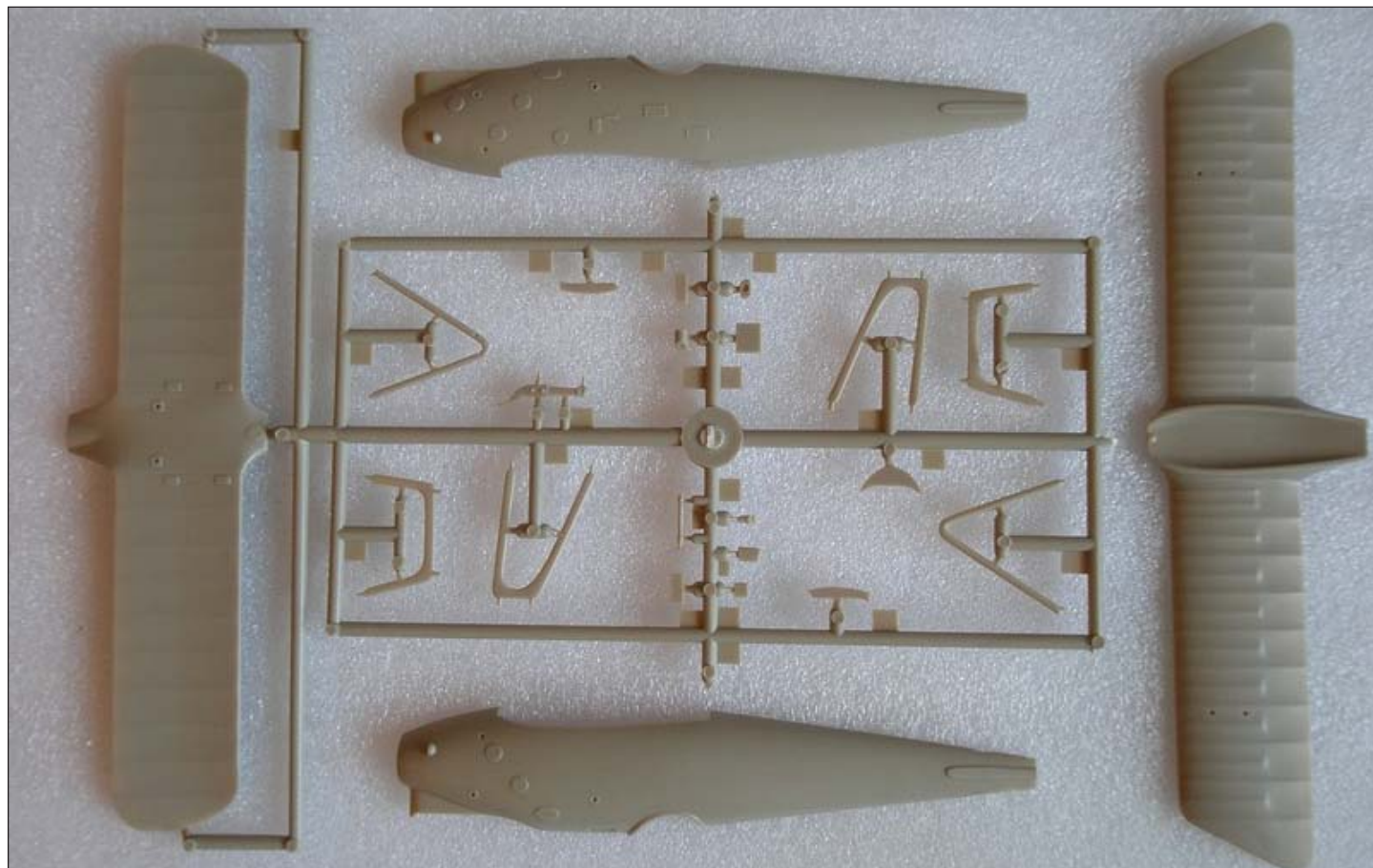
Fueron construidos unos 260 **D.III** y 750 **D.IIIa**. La mayoría fueron entregados al Baviera Jasta. Una vez completado el lote de **Pfalz** para el final en mayo de 1918, La producción cambió al sucesor del **D.IIIa**. Algunos aviones del final de los lotes **D.IIIa** fueron entregados a Turquía.

Desarrollo

La maqueta es de **Eduard** y parece bastante buena y con no muchas piezas. Me encanta este esquema de pintura

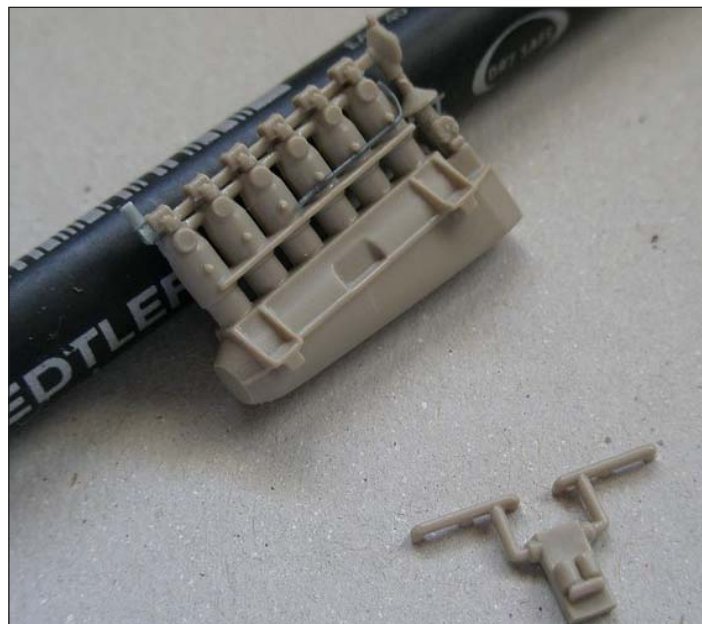
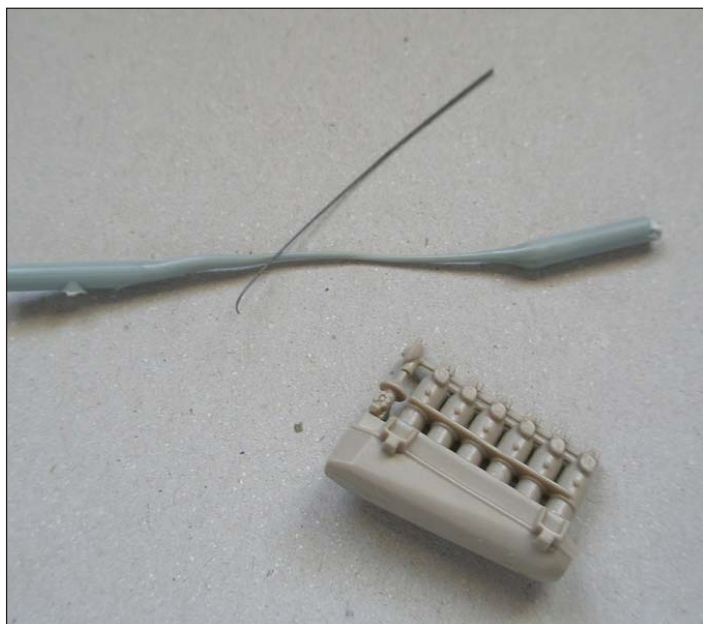


No pude resistirme y cuando llegué a casa con la maqueta, corté varias piezas para ver como quedaba (¿quién no lo ha hecho alguna vez... ?), así que no tengo fotos de las grapas enteras, pero ahí van.



Como dato curioso fijaos que la maqueta trae dos alas inferiores diferentes, unas acabadas en punta y otras en redonda. Las instrucciones dicen que hay que montarlo con las alas acabadas en punta, pero en el dibujo de la caja aparece con las otras... Habrá que investigar.

He comenzado con el motor **Daimler Mercedes**, no tiene gran secreto ya que solo hay que pegar cuatro piezas y lijar un poco, aunque lo he detallado con plástico estirado de distintos grosores.



Ya pintado. Solo falta darle óleos y barnizarlo en mate. Por último he pintado con **Gunze H-66 y H-313** las partes que irán de marrón. Barnizaré con **Future** y luego veré que tal se me da imitar la madera con óleo.

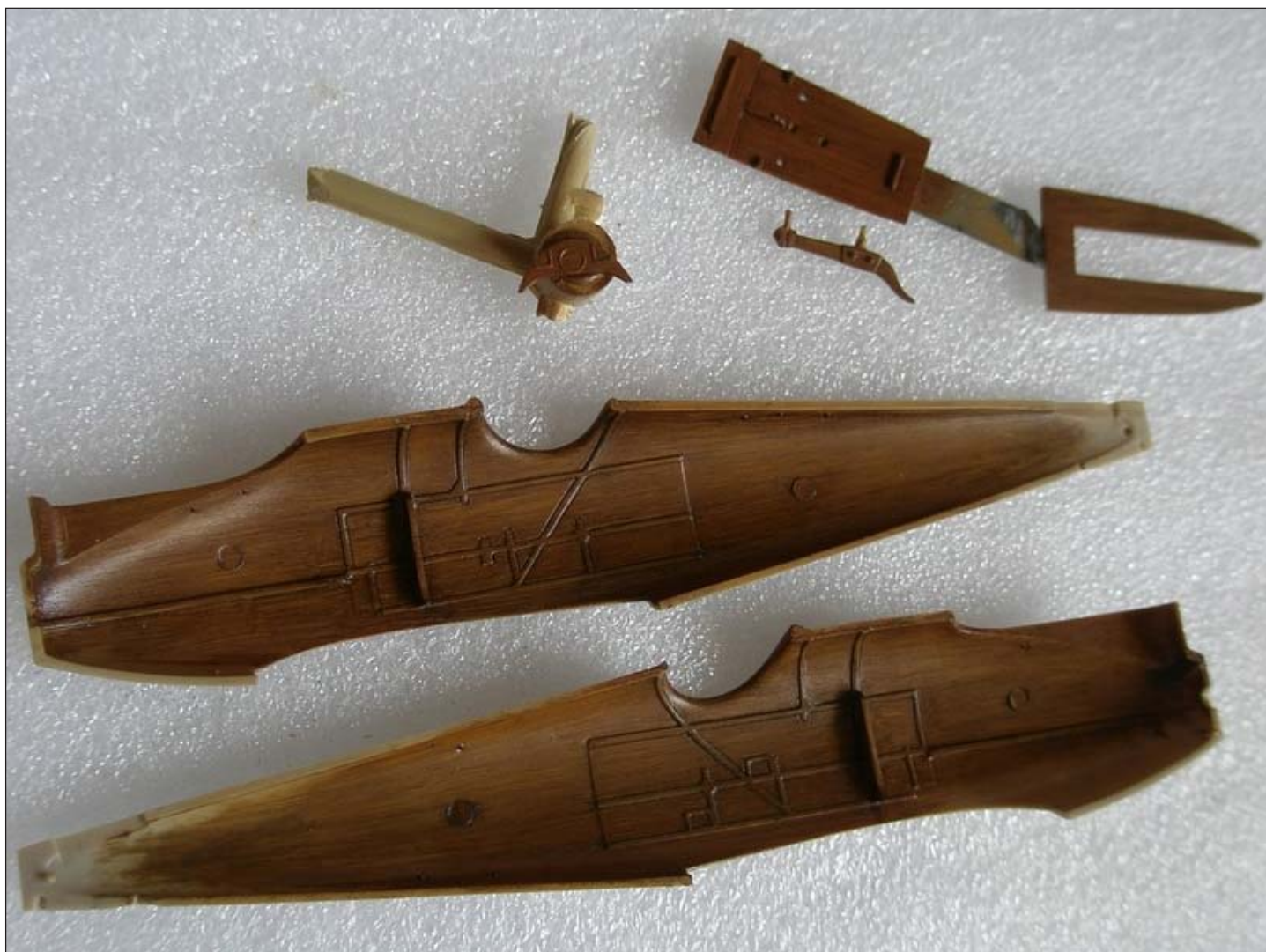


Probando a ver qué tal sale esto de imitar la madera... He empezado punteando con **siena tostada y negro** toda la superficie de madera.



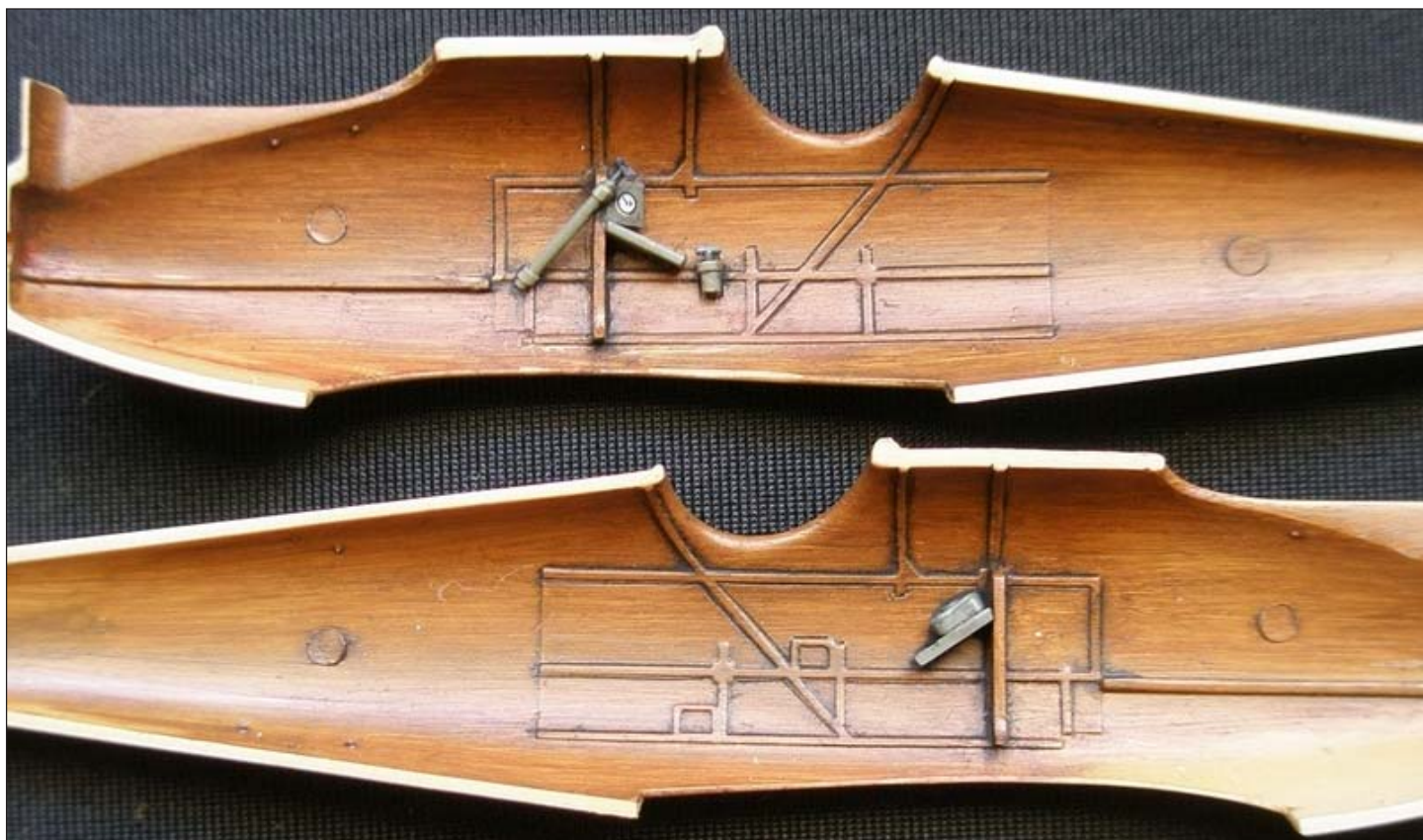
Después, con un pincel plano vamos esparciendo los óleos, siempre en la misma dirección; primero con un pincel ancho y después con otro más estrecho.



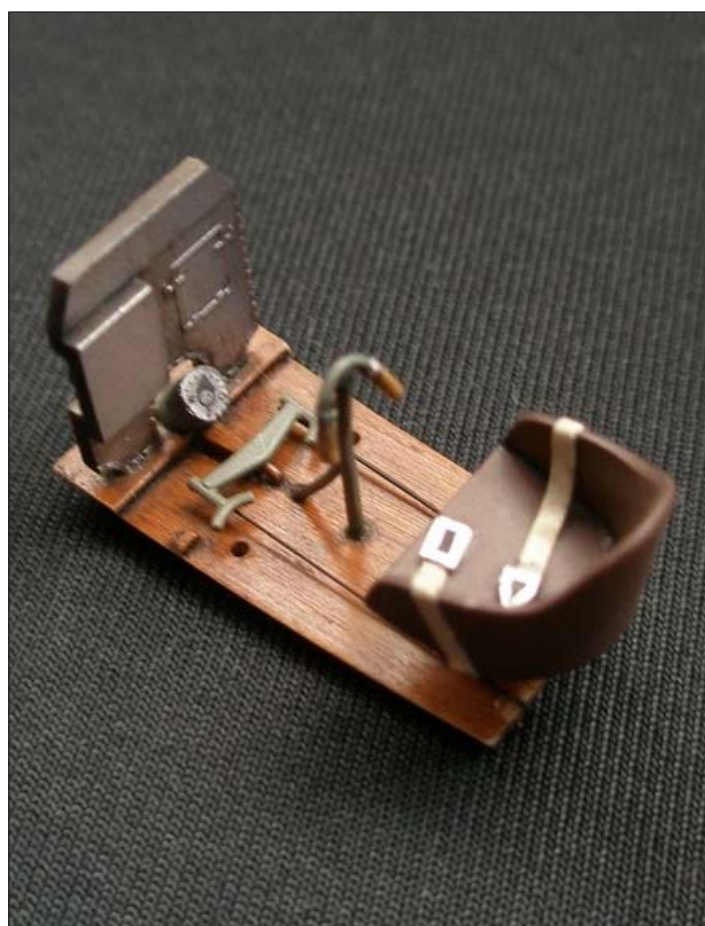


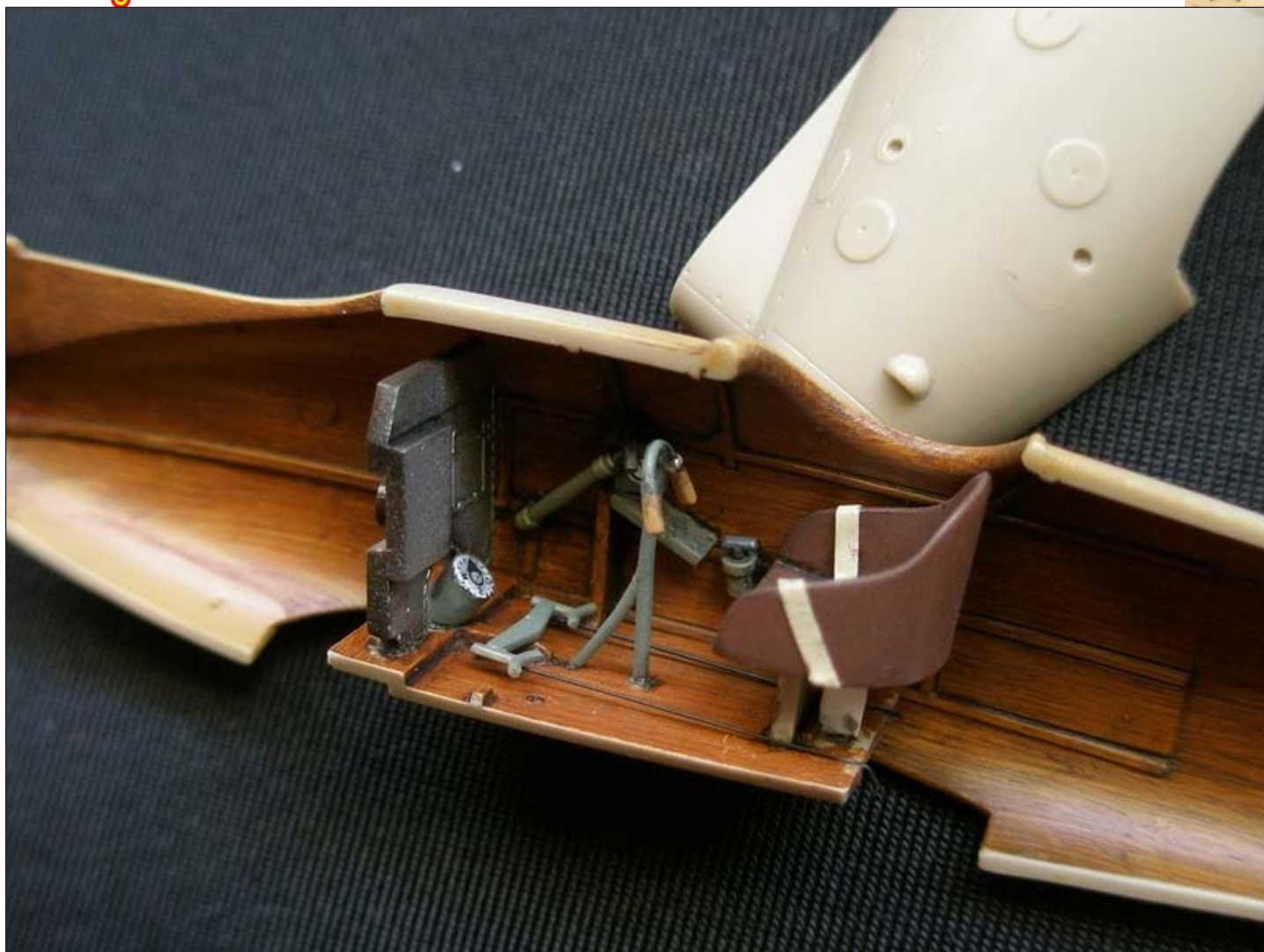
Y todas las partes secándose. Tengo pensado dejar que se seque durante varios días.

Por fin he terminado la cabina. Así es como queda después de aplicar el **naranja transparente de Tamiya** (gana bastante, me encanta como ha quedado). Ahora falta pegar los instrumentos de vuelo, barnizar en brillante, óleos negros y barniz satinado.

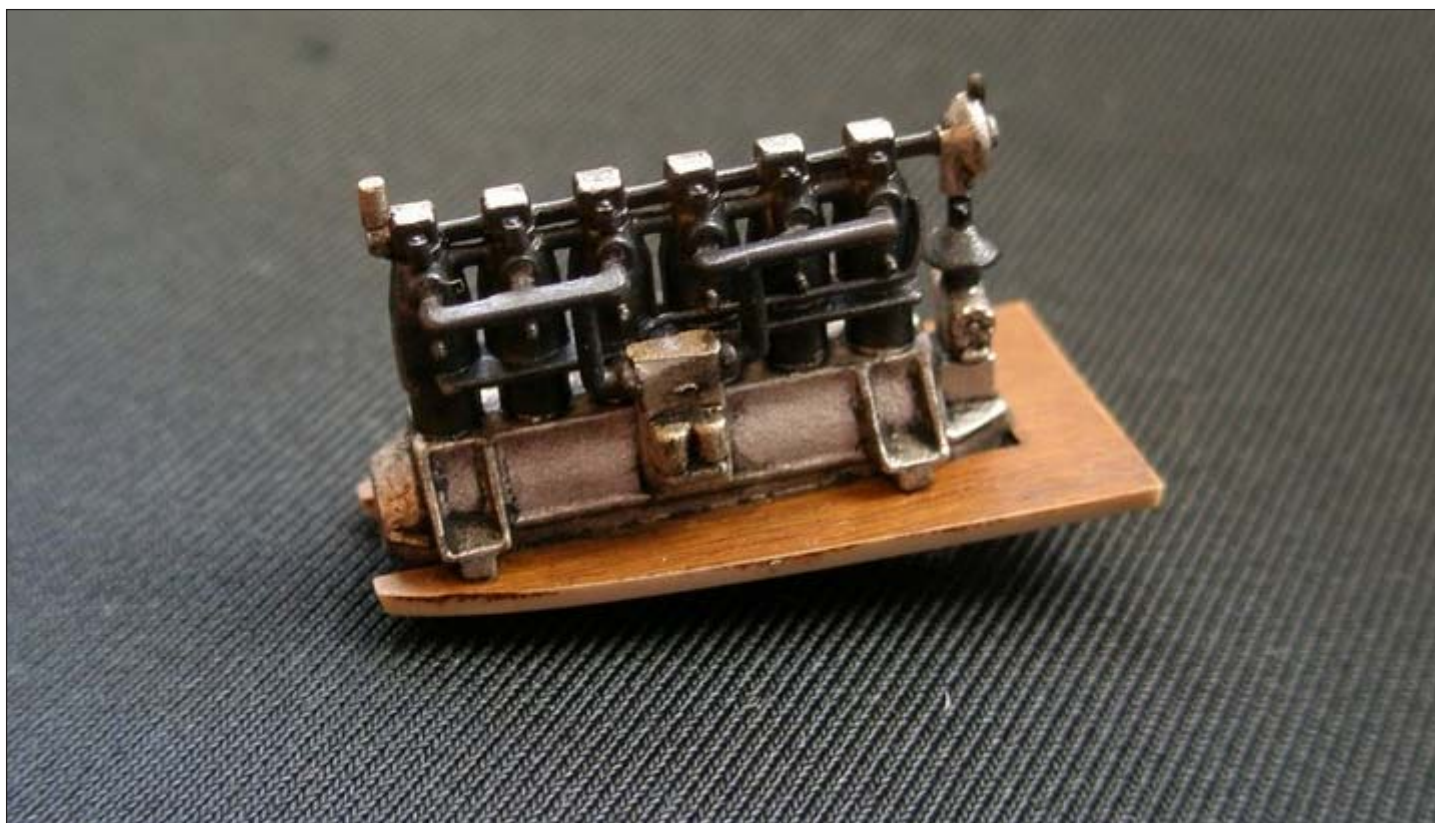


No le he hecho demasiados añadidos a la cabina, solo los cinturones y los cables que van de los pedales al timón de cola.





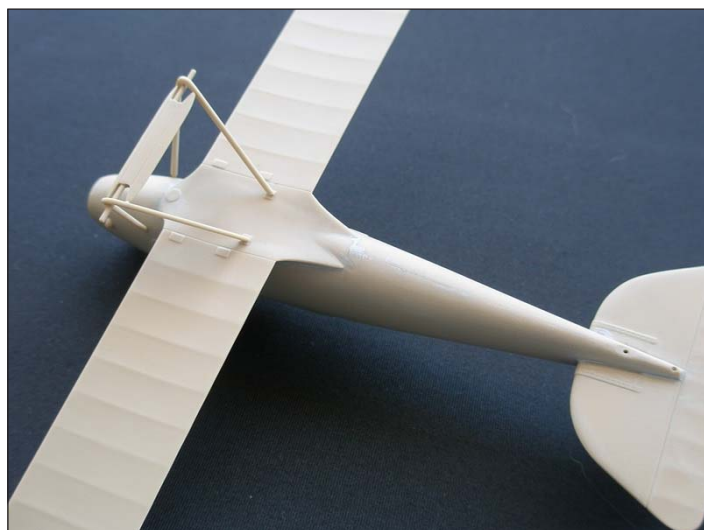
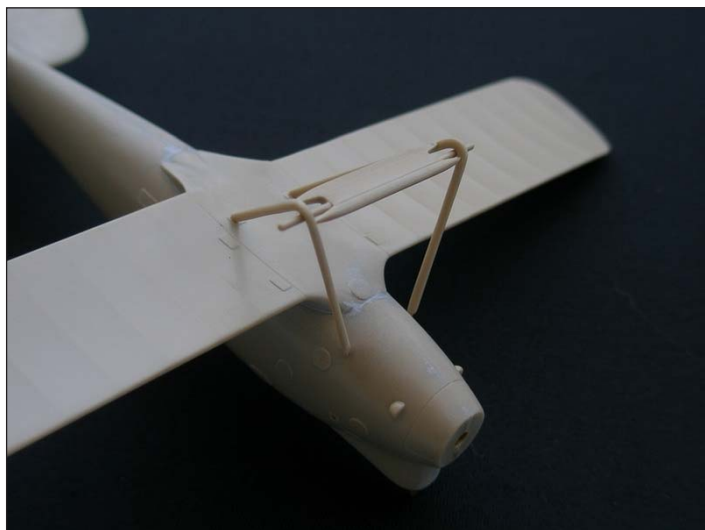
El motor... no sé qué ha pasado, pero al final ha quedado bastante feo. Por suerte solo se verá la parte de arriba de los pistones.



Pegamos y cerramos el puro, y después las alas. Como veréis, tocará lijar un poco, además de tener la incertidumbre de que luego no quedé bien con el ala superior



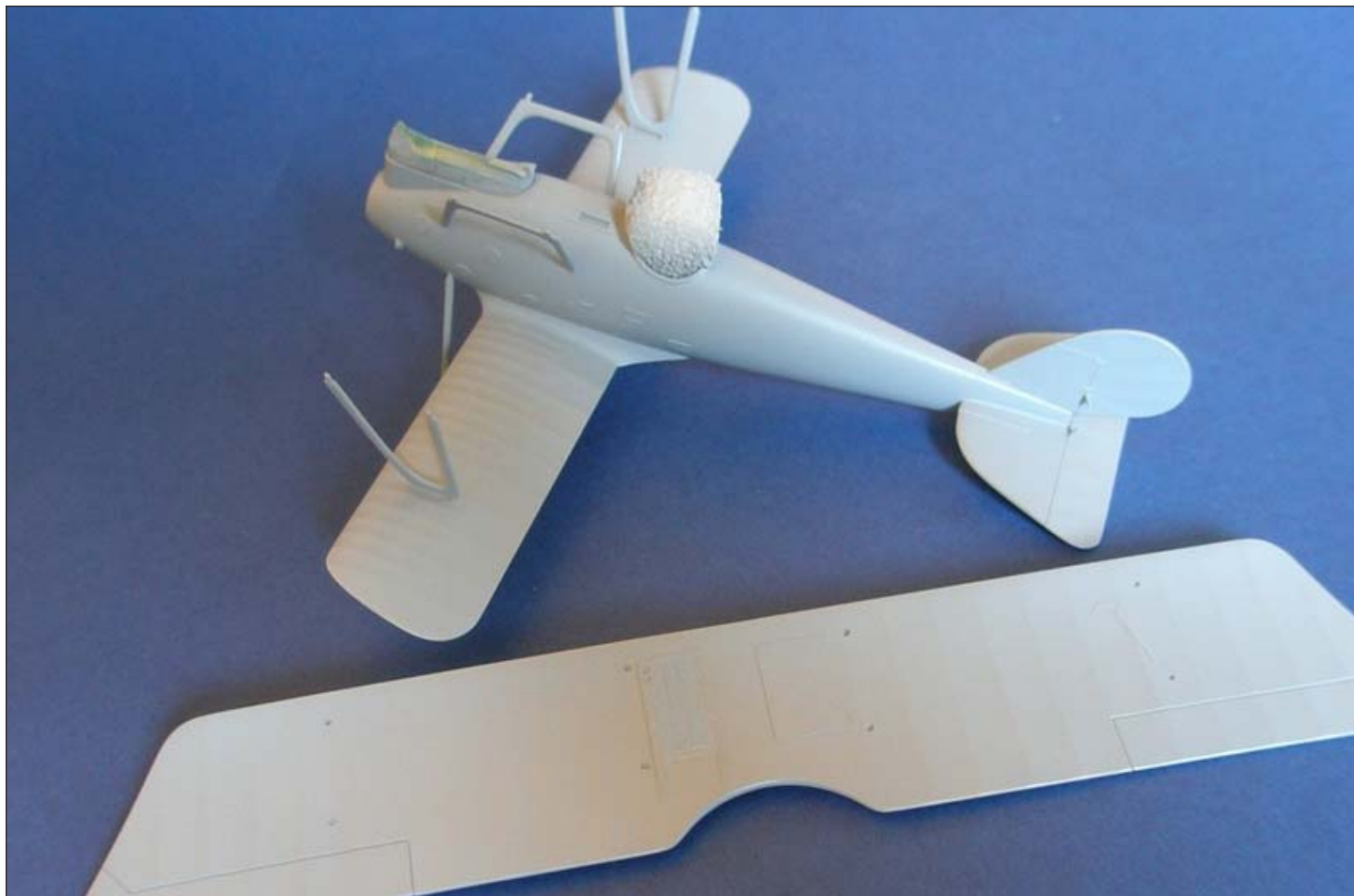
He enmasillado las y lijado las dos mitades del puro y la unión de éste con las alas... no ha sido sencillo pero al final creo que ha quedado bien. Después he pegado los estabilizadores, timón de cola, y patas del tren de aterrizaje.



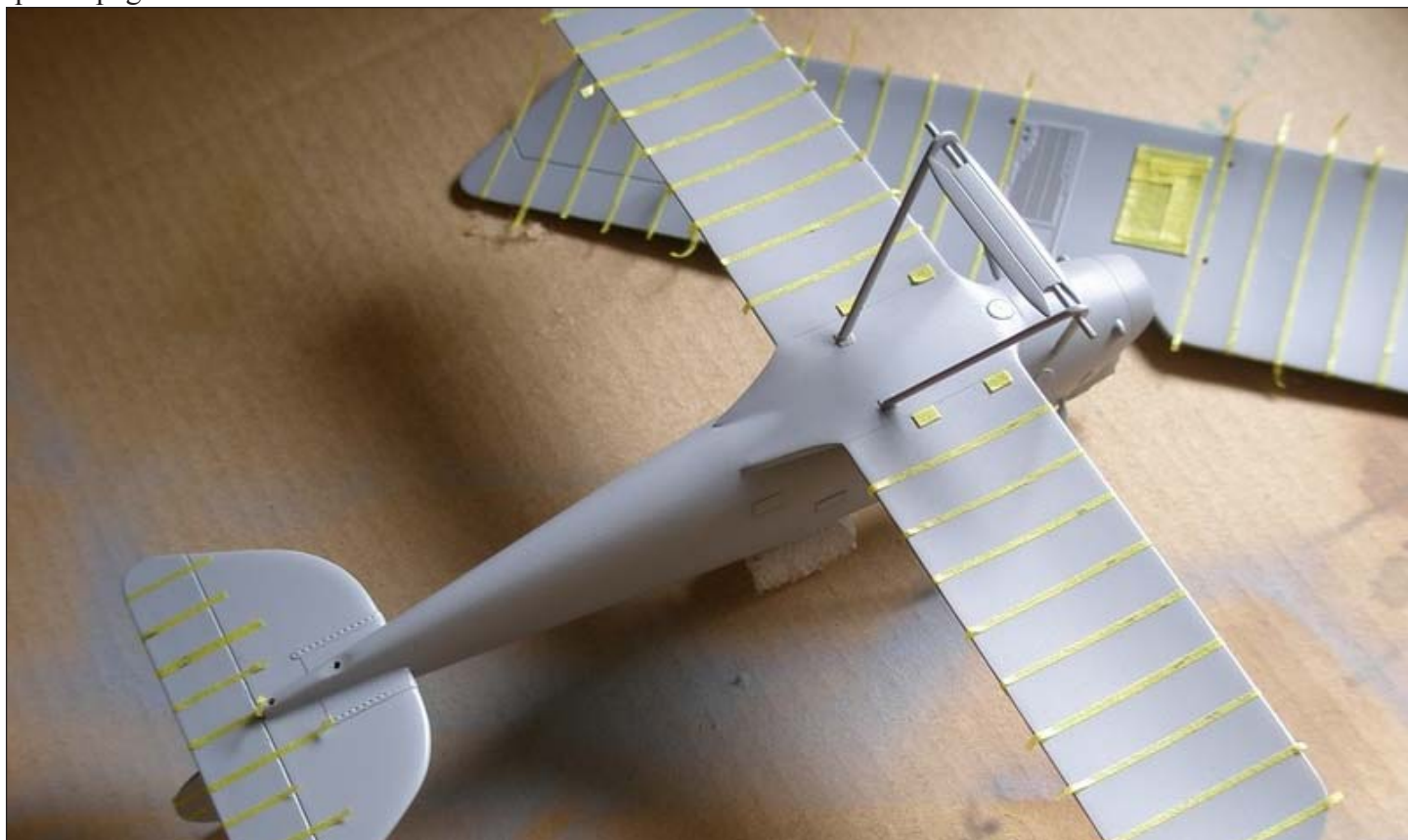
He colocado los tirantes de las alas y ya está listo para pintar



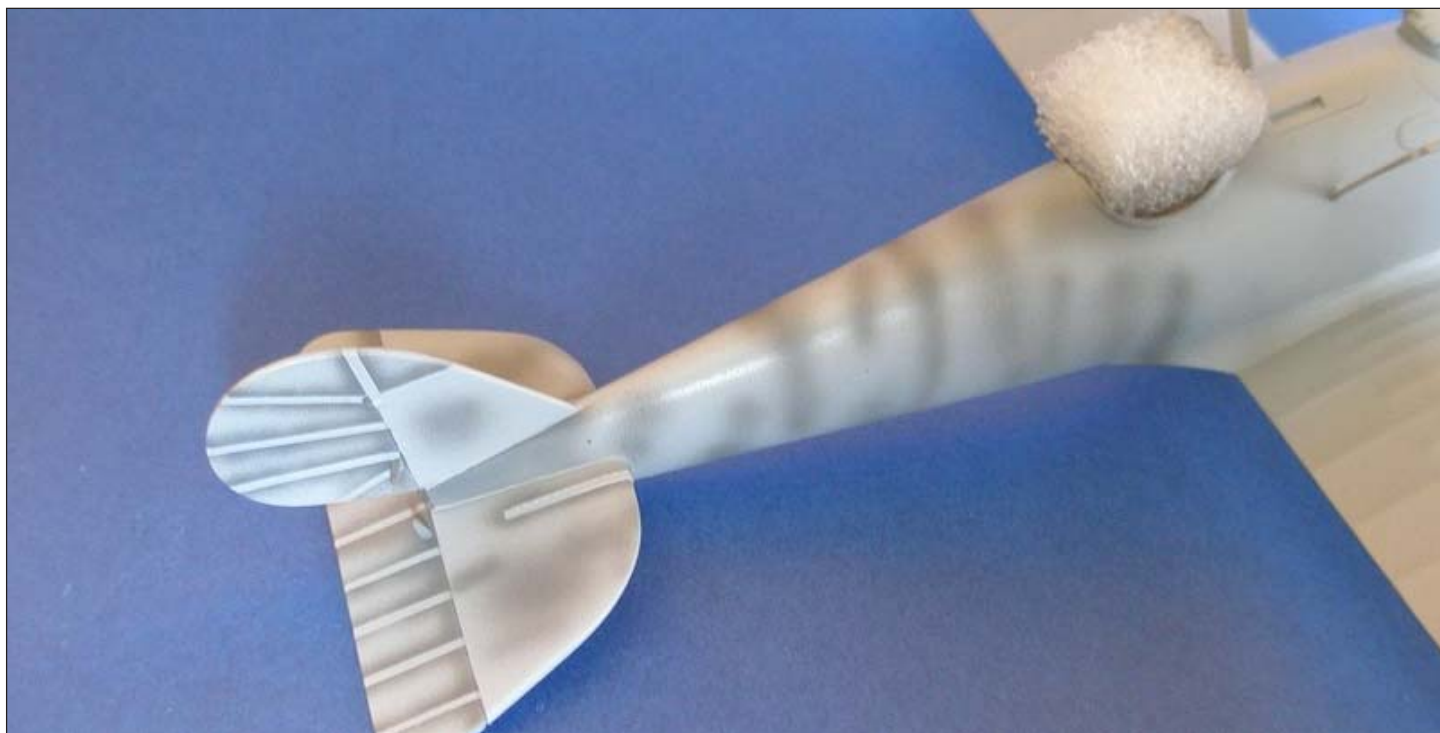
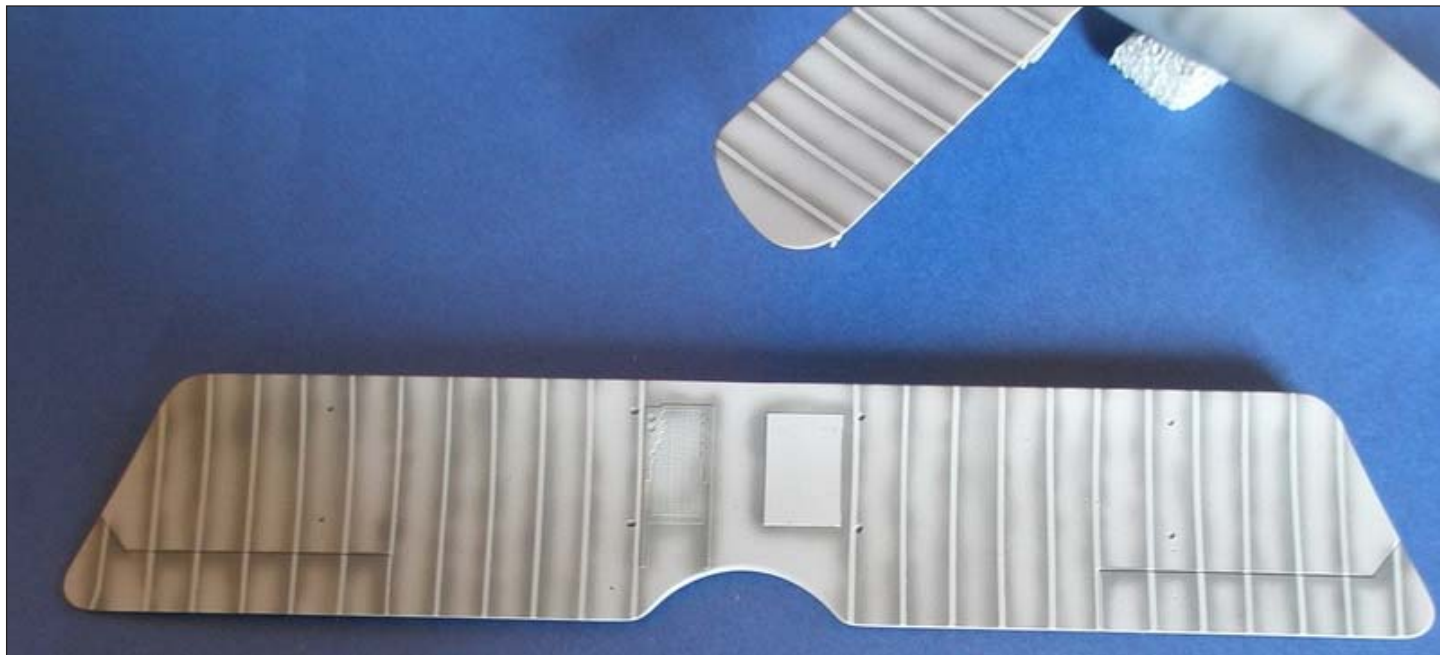
Para empezar, he pintado en **light grey** todo el avión. Este es el color de la parte inferior de las alas, pero he pintado todo el avión para ver si había fallos en las uniones (que los había, y he tenido que enmasillar de nuevo) y para que sea la base para el blanco y el rojo.



El costillaje de las alas y un poco de prepanelado. He empezado a cortar tiras de cinta de enmascarar de 1mm que he pegado en cada costilla del ala.



He pintado con un gris oscuro encima de cada tira, para que sobresalga el trazo un poco por los dos lados de la tira. También he prepanelado toda la sección de cola.



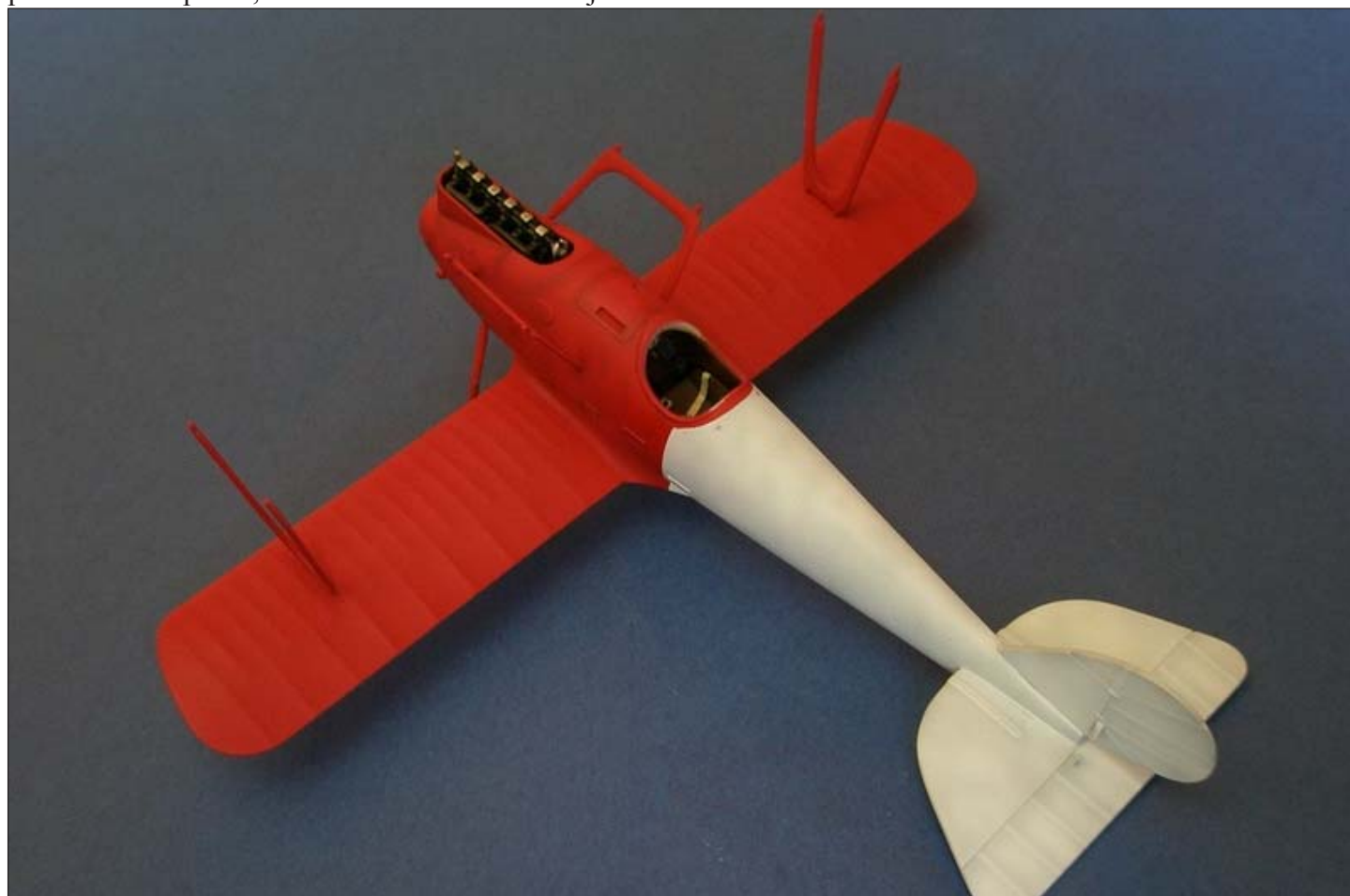
Y he terminado unificando los tonos, aunque de momento solo el gris de las alas. Más adelante haré lo mismo con el blanco de la cola



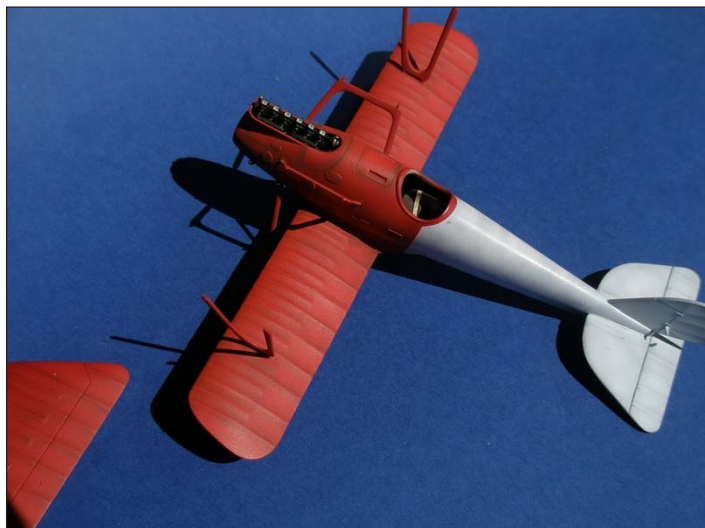
Para pintar con blanco creo que es muy importante tener debajo una capa de gris claro para que agarre mejor y no transparente, por eso pinté con el mismo color de las alas todo el avión a modo de imprimación. Luego, todas esas manchas de gris oscuro como prepanelado han servido para que el blanco no sea uniforme, y dé un efecto de blanco desgastado que a mí me gusta mucho. A ver que os parece...



Enmascaro bien y empezamos a pintar el rojo, usando para ello el **H-13 de Gunze**. Después, un poco de prepanelado y otra mano abundante de rojo ya que con este color es difícil tapar el prepanelado. Aún falta por pintar el ala superior, además de hacer el costillaje en las dos.



Enmascaro otra vez el rojo y vuelvo a pintar encima con rojo más amarillo. Luego enmascaro las costillas de las alas y con marrón más rojo pinto encima de cada costilla del mismo modo que hice en los bajos. Retiro las tiras de las costillas y vuelvo a dar el rojo más amarillo para unificar los tonos.



Pinto el radiador y el marco marrón de la cabina y ya puedo darle la primera capa de **Future**. Una vez hecho esto, pongo las calcas y empiezo a ensuciar el avión. Primero con aerógrafo pinto de marrón los bajos, y con un marrón oscuro de **Vallejo** muy diluido en agua pinto a pincel algunas manchas. Con lápices de colores he hecho varios arañazos y desconchones por todo el puro, pero en la parte roja los tendré que repetir cuando barnice en mate ya que ahora casi ni se ven.



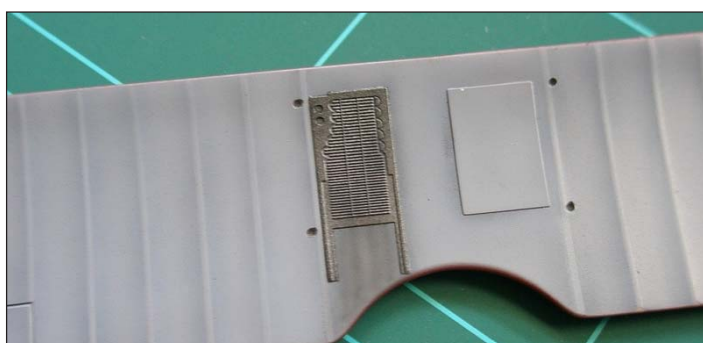
Esta vez he avanzado bastante. Empiezo enmascarando las escarapelas, otra vez por donde has costillas.



Y con negro muy diluido y luego gris hago sombras para resaltar el costillaje:



Con el mismo negro aprovecho para hacer los rastros de agua del radiador.



Pinto las ametralladoras con **tyre black** y después las espolvoreo con grafito.



Óleos. Empecé con los típicos panelados con negro más siena, y luego varios fundidos por todo el avión.



He barnizado en mate y he podido pegar por fin el ala superior



Últimos avances antes de terminar este bonito avión, que al ser de la WWI no podía ser otra cosa que las temidas riostras. Ahora mismo tengo hechas la mitad de las riostras. Para hacerlas, uso plástico estirado de color negro (de un kit de **Revell**). Intento usar solo los cables más finos para que todos tengan el mismo grosor, y el modo de pegalos es exactamente el mismo que en las antenas de un avión de la WWII: pegas un extremo y luego el otro con superglue gel, y después con una aguja caliente tensas el plástico estirado.

También se puede ver que ya he pegado los escapes y el circuito de agua que va al radiador y que se tiene que hacer a scratch porque el kit no lo incluye.

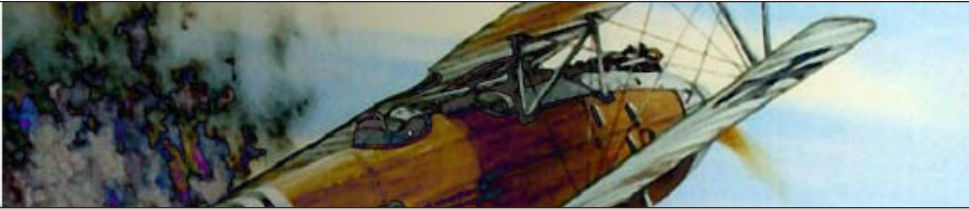


Proyecto terminado - 21 de septiembre de 2011.

Albatros D.III (alemán)

Eduard 1/48

por Juan Carlos Tomás



Tomqui



Historia

El **Albatros D.III** era un biplano de caza alemán usado durante Primera Guerra Mundial por el Servicio Aéreo del Ejército Imperial Alemán (Luftstreitkräfte) y por el Servicio Aéreo Austro-Húngaro (Luftfahrtruppen). El **D.III** fue tripulado por muchos de los principales ases alemanes, incluyendo a Manfred von Richthofen. Fue el caza prominente durante el periodo de superioridad aérea alemana conocido como el **Abril sangriento** (1917).

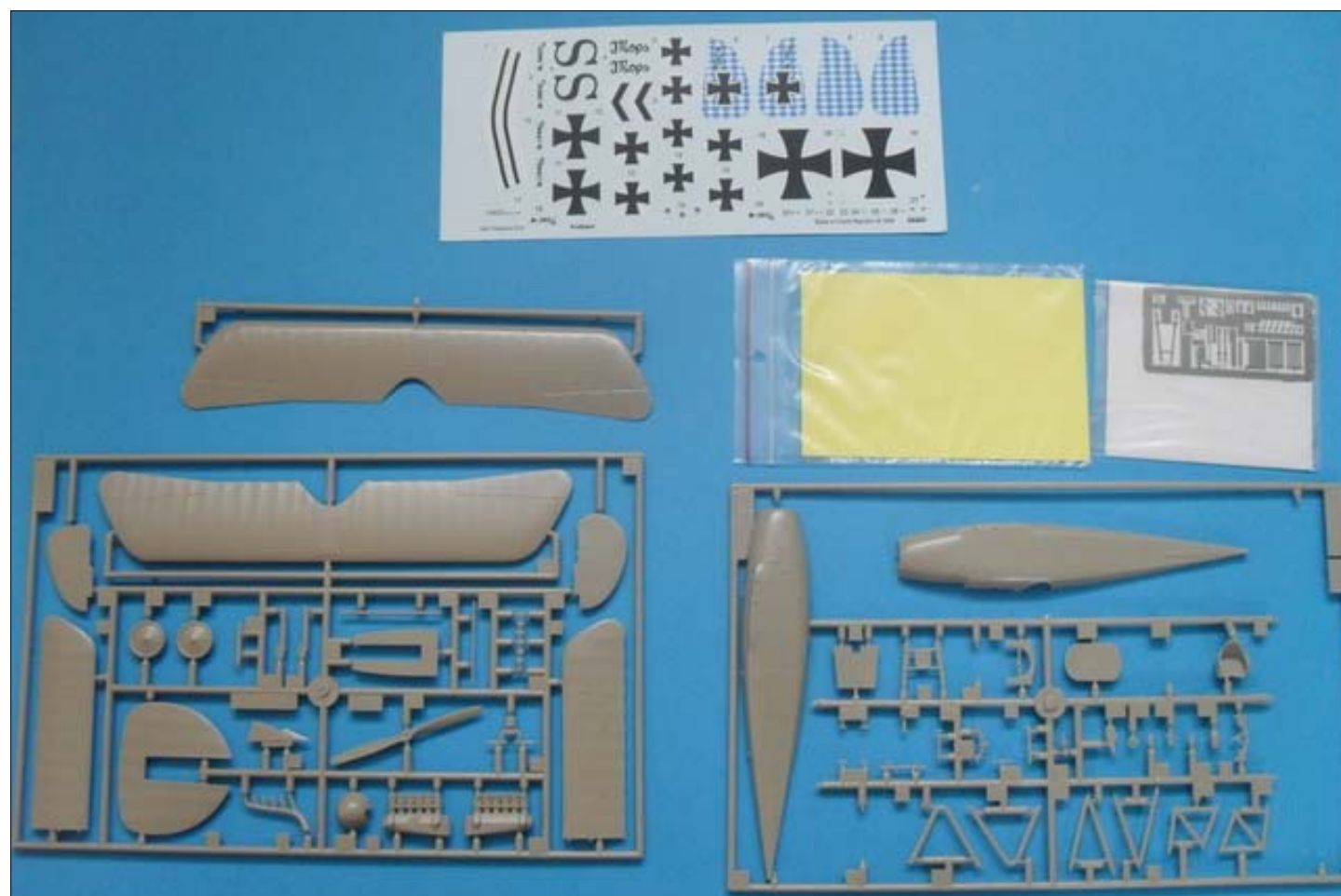
Los **Albatros D.III** entraron en servicio en los primeros meses de 1917 y no tardaron en hacer acto de presencia en el campo de batalla. Las tripulaciones británicas se referían comúnmente al **D.III** como el “V-strutter” (el de soportes en V). Dos fallas fueron prontamente identificadas en el nuevo caza. Los primeros **D.III** llevaban un radiador Teeves & Braun en el centro del ala superior, donde tendía a ocasionar quemaduras en los pilotos si era alcanzado por balas enemigas. A partir de la 290ª unidad construida, el radiador fue colocado hacia el lado derecho.

Fuera de sus deficiencias estructurales, el **D.III** era considerado un modelo placentero y fácil de volar, aunque de algún modo era pesado en los controles. La configuración en sesquiplano ofrecía un mejor ascenso, maniobrabilidad y visibilidad inferior comparados con el anterior **D.II**. Como muchos de los aviones contemporáneos, el **D.III** era proclive a girar y descender, pero en su recuperación se mantenía en línea recta.

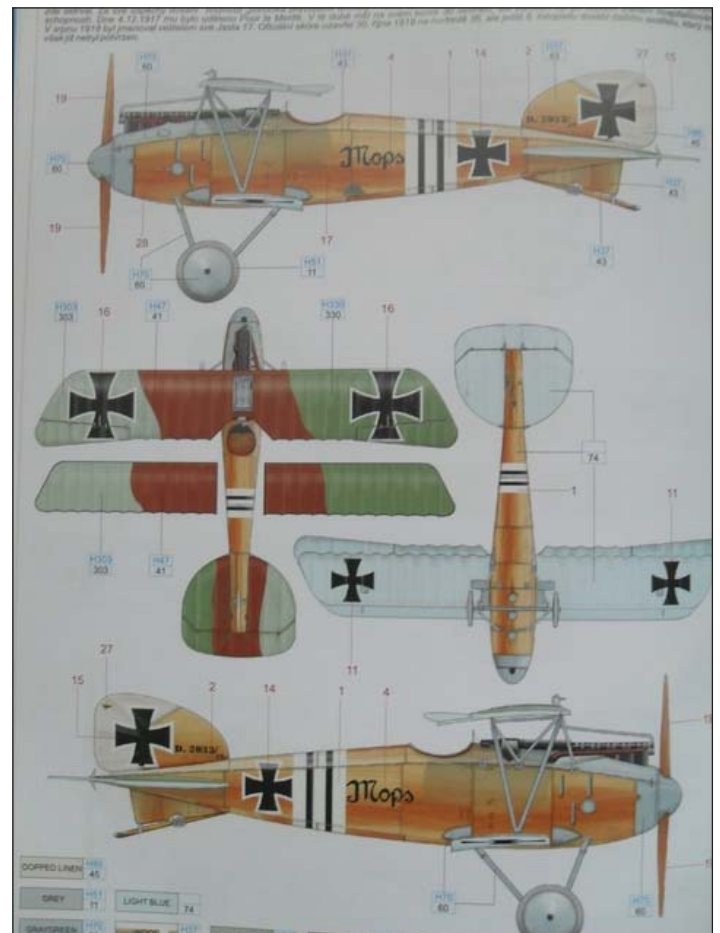
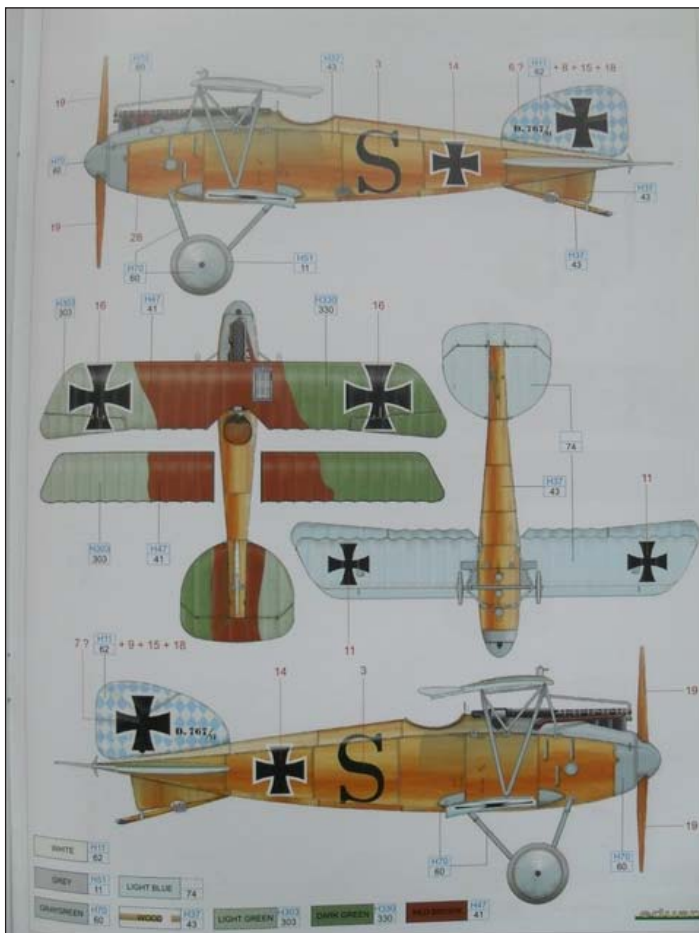
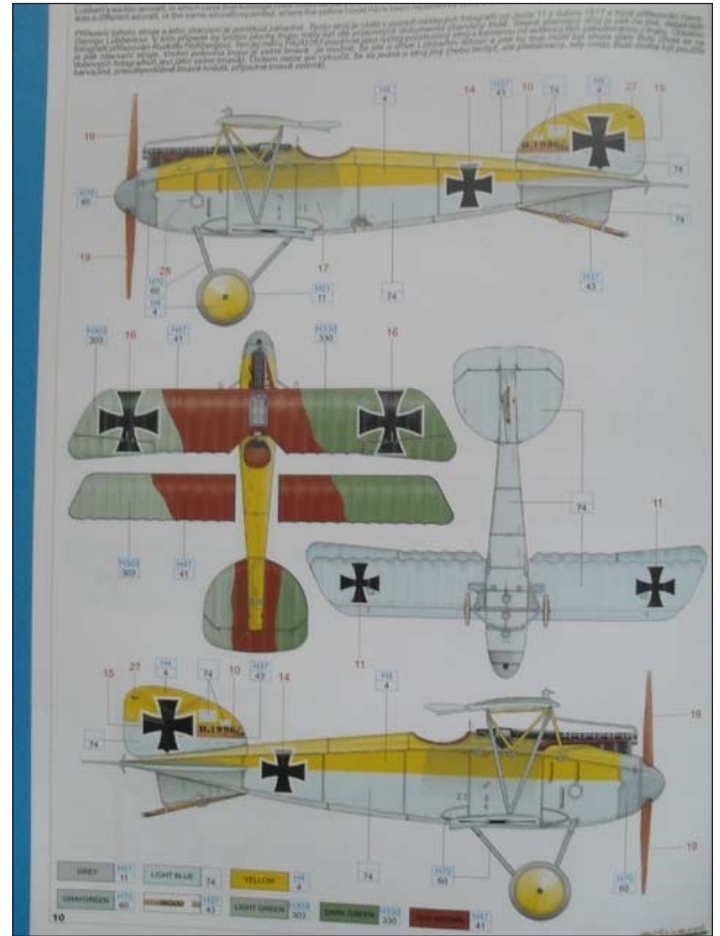
El cenit de su servicio se dio en noviembre de 1917, con 446 aeronaves en el Frente occidental. Sin embargo, el **D.III** no desapareció del servicio con el final de su producción. Permaneció en la línea del frente hasta bien entrado 1918. Al 31 de agosto de 1918, 54 unidades **D.III** permanecían en el frente occidental.

Desarrollo

Unas fotos de caja y grapas.



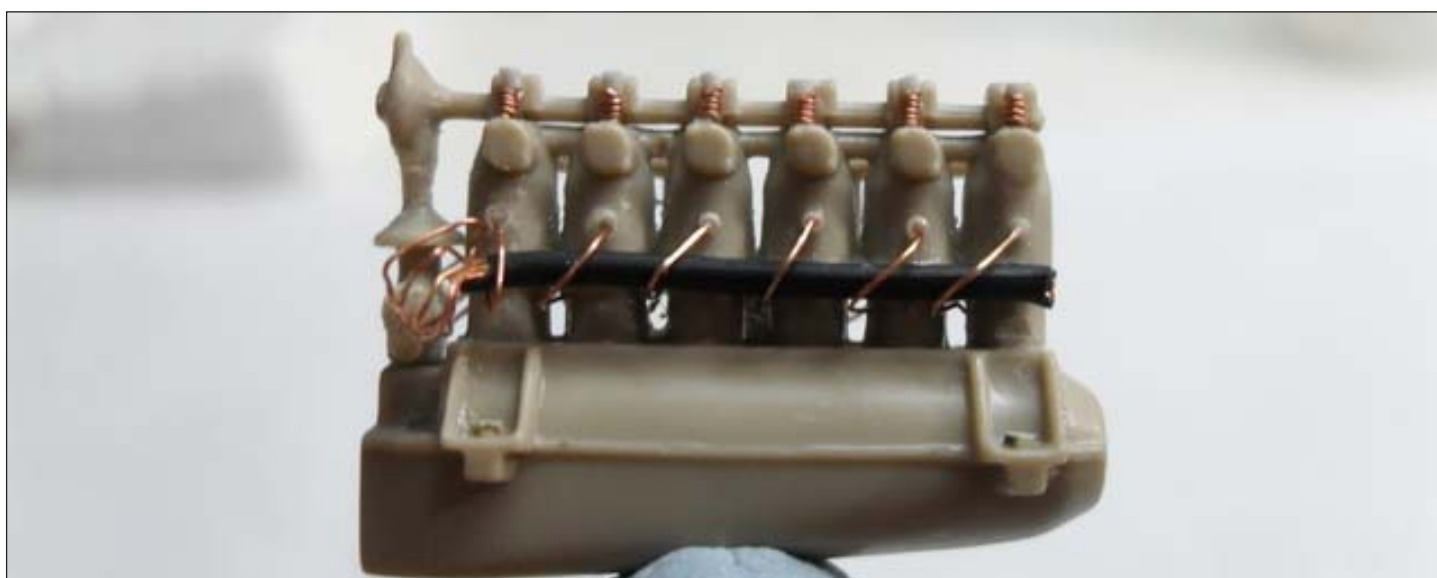
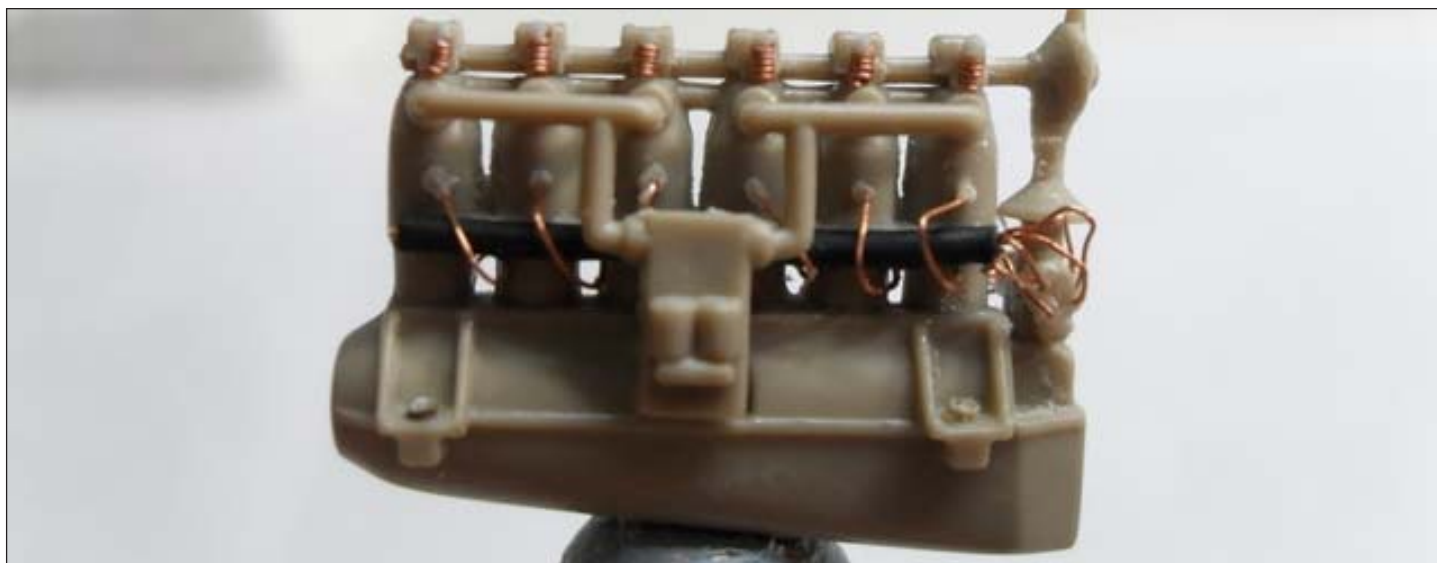
Y ahora unas de variedad de colores y diseños, será complicado decidirse.



El motor tal cual.



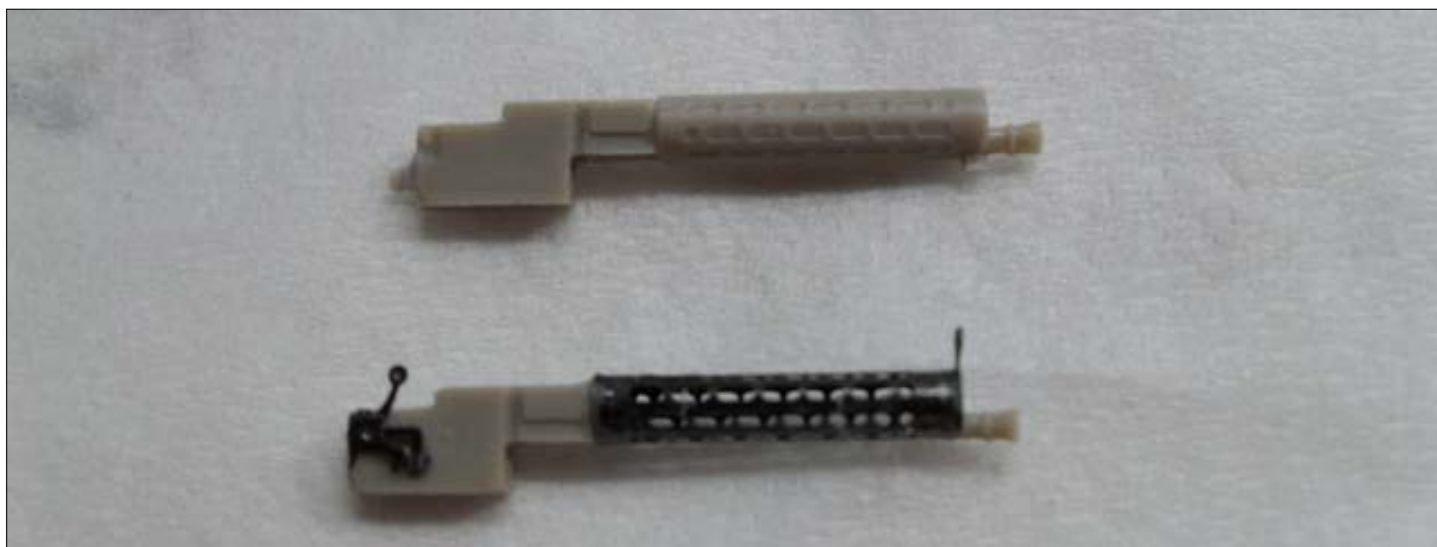
Como quería detallarlo un poco, pues me he dicho manos a la obra, he quitado el nervio principal y he simulado el tubo por donde van los cables de las bujías al delco. Ya puestos, hacemos los muelles de la tapa de balancines. He utilizado cable eléctrico enrollado en una broca de 0,3 mm. Y éste es, a falta de pintarlo, el resultado obtenido, no es como el real pero queda bien.



Montaje de las ametralladoras.



Con los fotograbados que suministra...



Pintura de las ametralladoras. Para no pintar de negro y después darle grafito y simular el metálico, la pintura ha sido realizada con **Plata de Lara** mezclado con negro de Gunze, el resultado me ha convencido bastante.



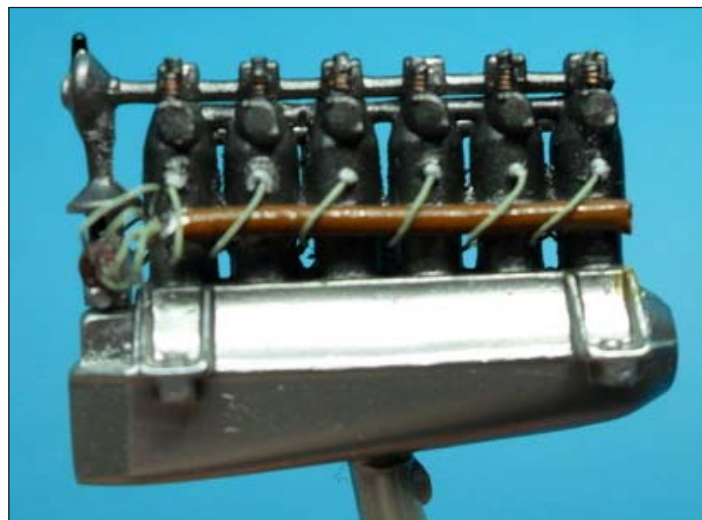
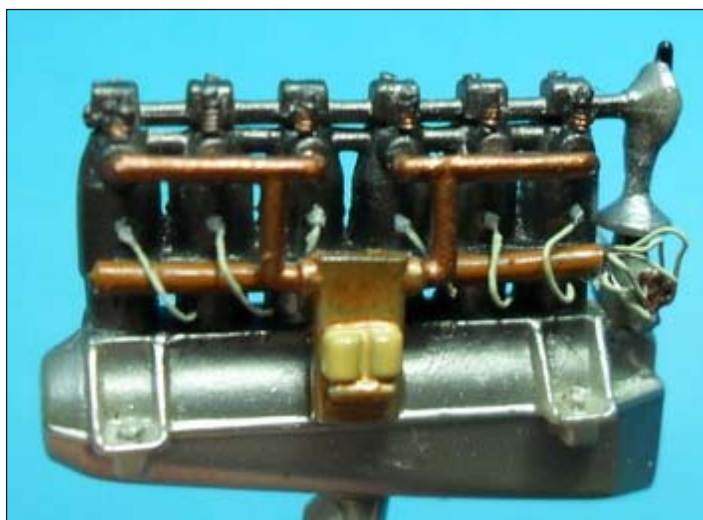
El motor real fotografiado.



Ha sido pintado igual, el carter con **Plata de lara** y con la mezcla de negro, los cilindros.



Y éste es el resultado final, a falta de engranar un poco el mismo con fluidos y demás.



En este paso, vamos con la madera. La base de la pintura utilizada es el **XF-59** y el óleo **umber siena**.



Para el veteado de la madera he utilizado una esponja.



Éste es el resultado. Falta darle los filtros de naranja y amarillo translúcido.

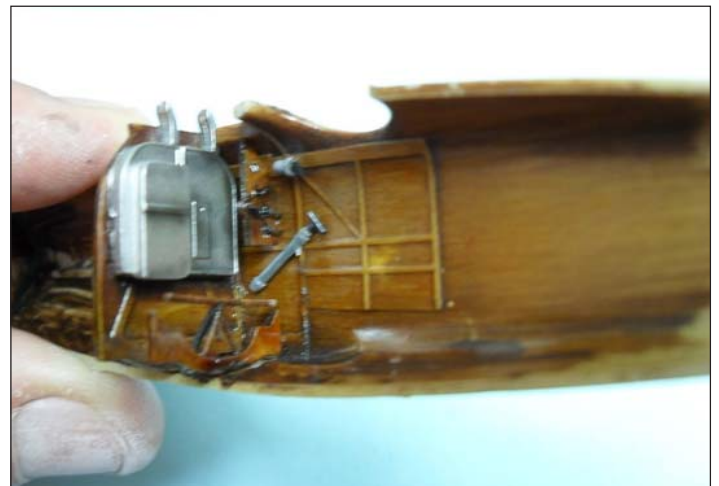


El ensuciado del motor está hecho con lápices acuarelados.

-El cojín. La pintura que véis no me gusta, pues el cojín era negro e intenté hacerlo desgastado.



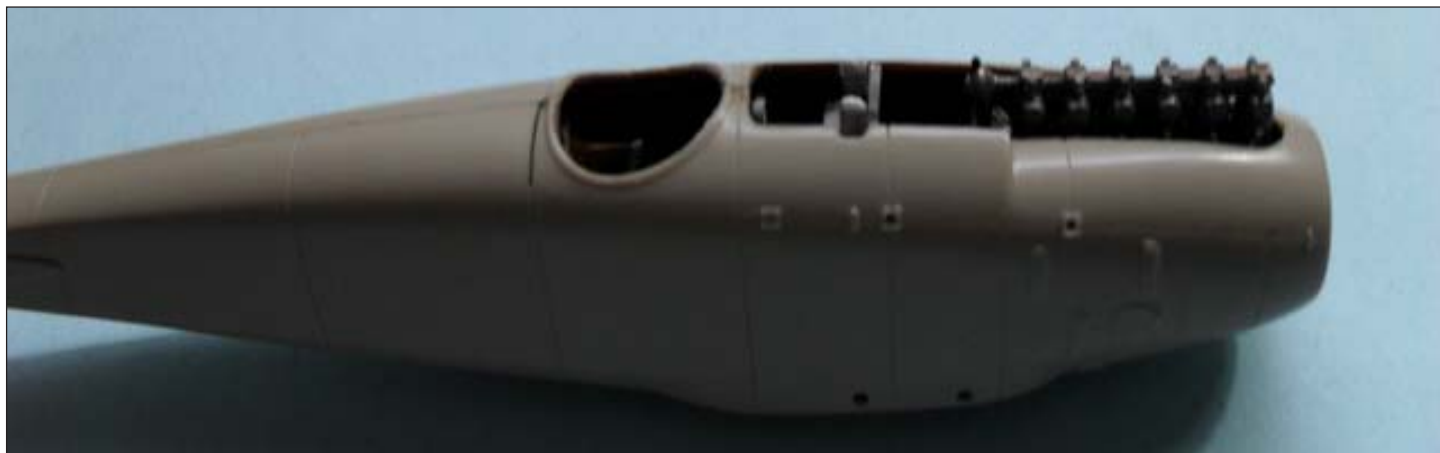
Depósito de munición pintado con **Lara**, y después la misma, mezclada con un poco de negro muy diluido para sacar matices.



La oficina acabada y con una mano de **Future**, para sacar unos pequeños matices y darle un poco de desgaste.



Puro cerrado y listo para el proceso de lija, no me ha gustado como queda la parte de abajo, pero un poco de lija y nuevo.



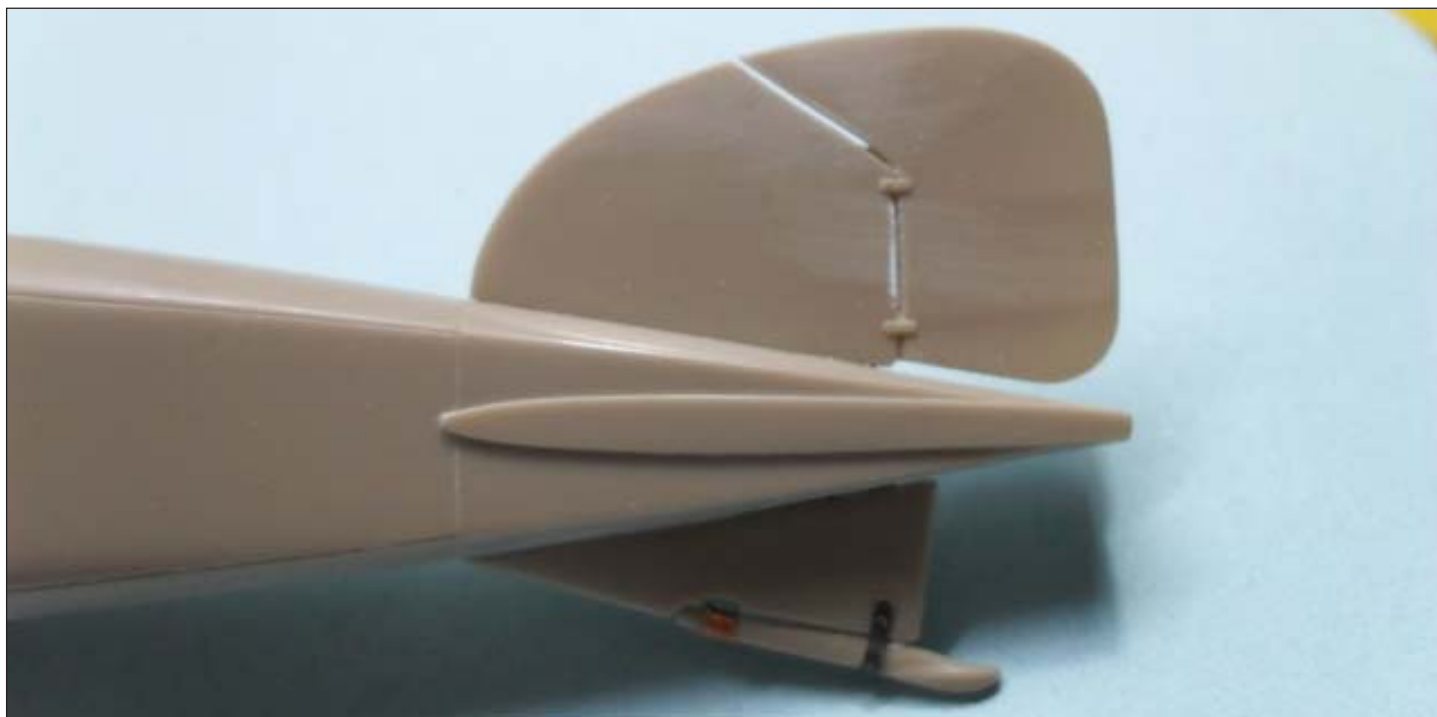
La sesión de lija ha ido bastante bien, además he remarcado las líneas con el scriber



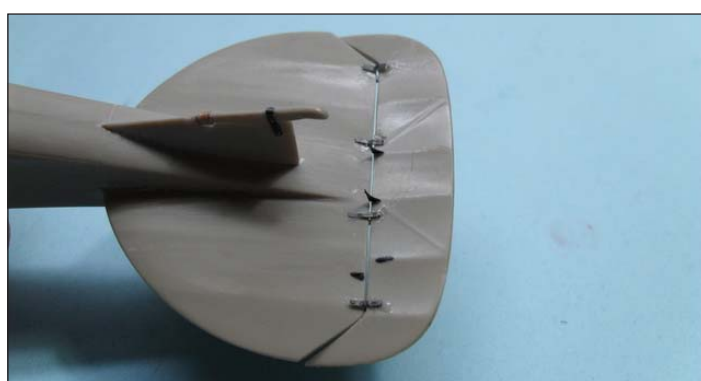
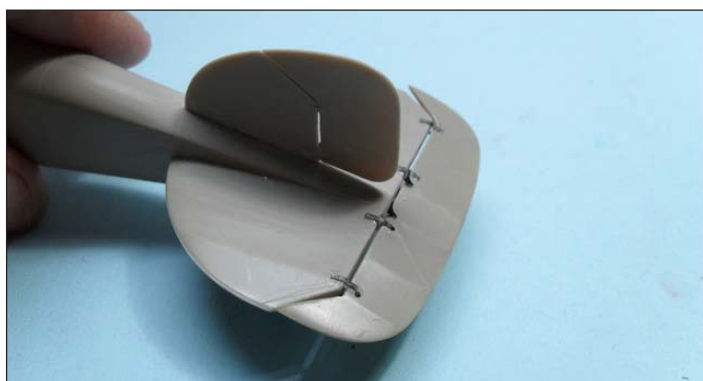
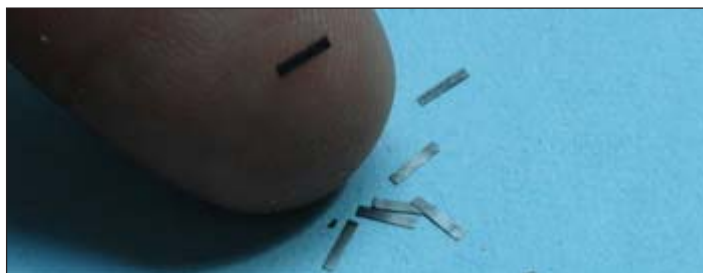
El patín de aterrizaje ha sido detallado un poco, para darle más realismo.



En el timón de cola he raspado la unión del mismo para dar sensación de separación, falta retocar un poco.



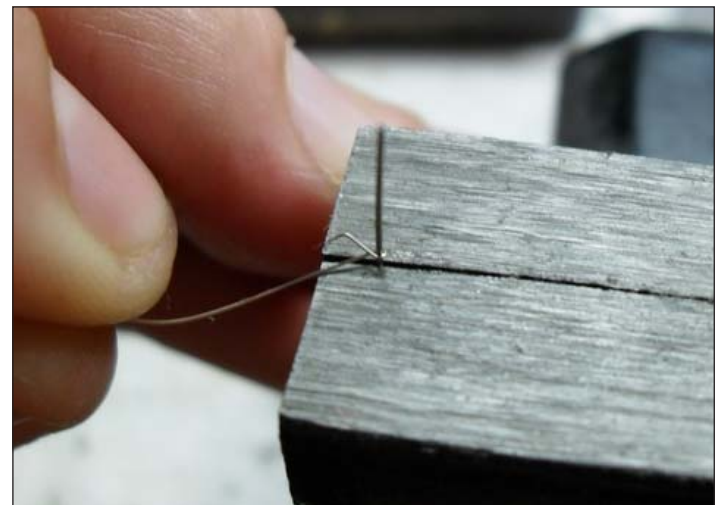
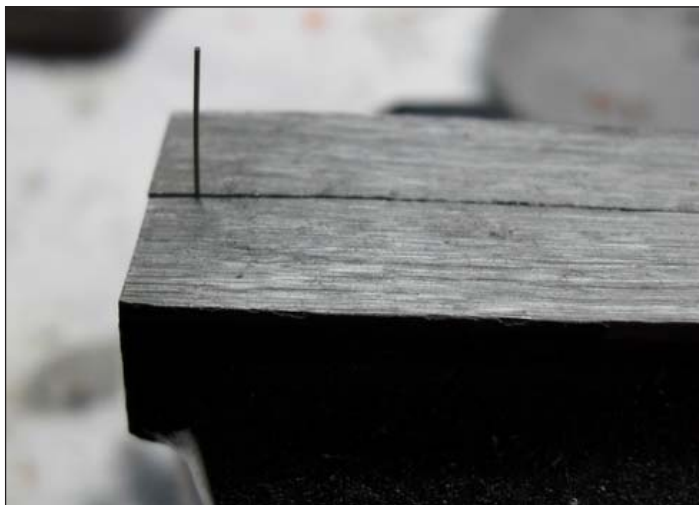
El alerón lo he cortado para dejarlo en posición baja. Los pequeños trozos de fotograbado para simular el enganche. Y el resultado final.



El siguiente paso es poner las riostras. Lo primero es realizar los anclajes con cable de 0,2 mm. acerado de la marca **Albion**, además hay que tener tubitos de 0,9 mm. He probado con hilo de cobre y los anclajes no aguantan la tensión.

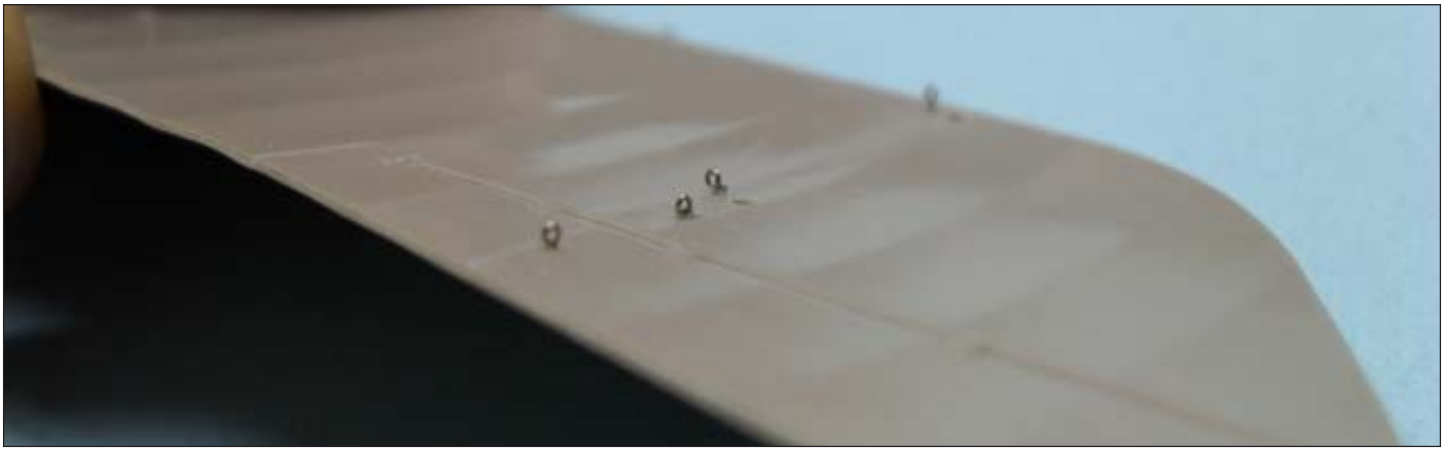


Para realizarlos he utilizado una broca de 0'3 mm. al cual se le enrolla el cable. Utilizar un pequeño tornillo de banco, al cual se coge la broca y con ayuda de unos mini-alcates de punta plana se le da la forma.



Bueno el siguiente paso es realizar los taladros en su ubicación y con paciencia y **Loctite**, ir colocándolos.

Los anclajes ubicados en las alas.

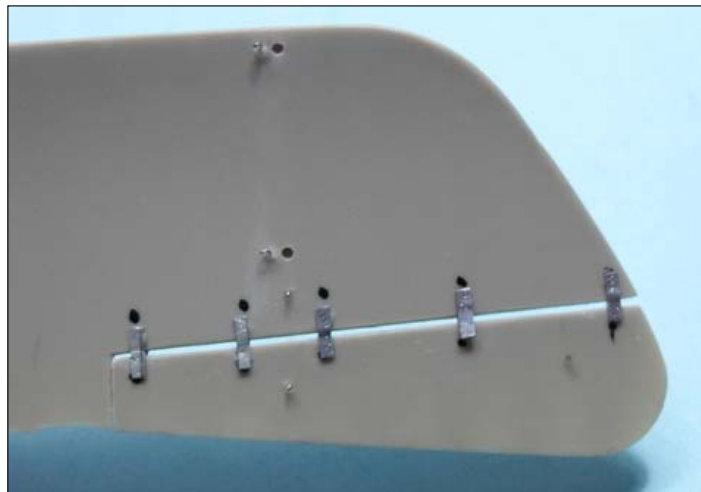


Estos han sido realizados igual, pero la broca utilizada para el paso es de 0,45 mm. porque pasan dos riostras.

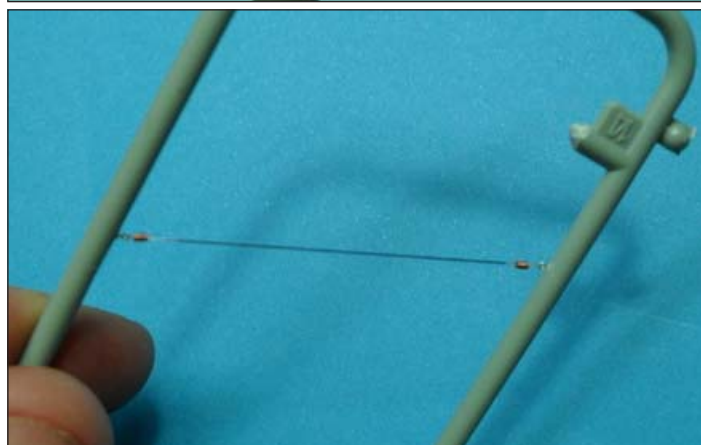
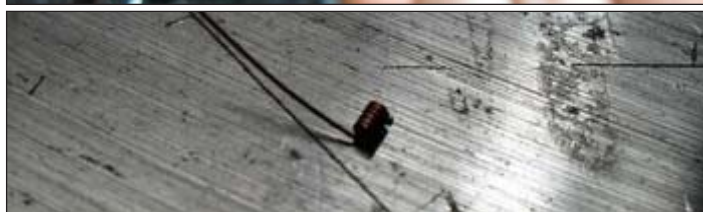
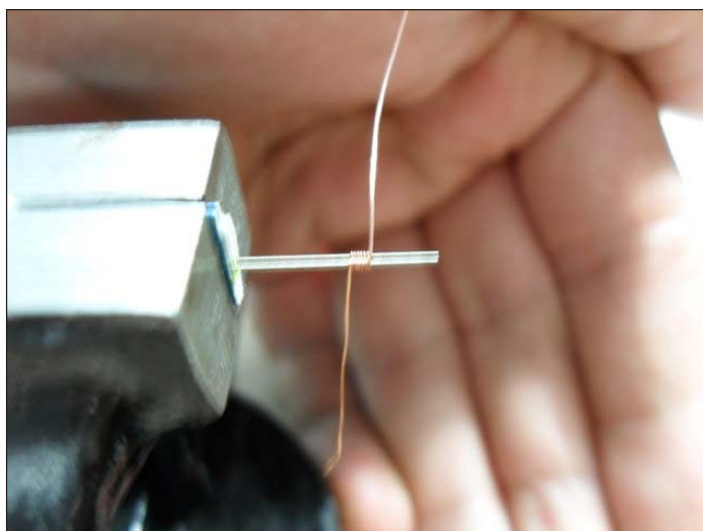


Ahora una lijadita para quitar el **loctite** sobrante y a ubicar las alas inferiores para la imprimación.

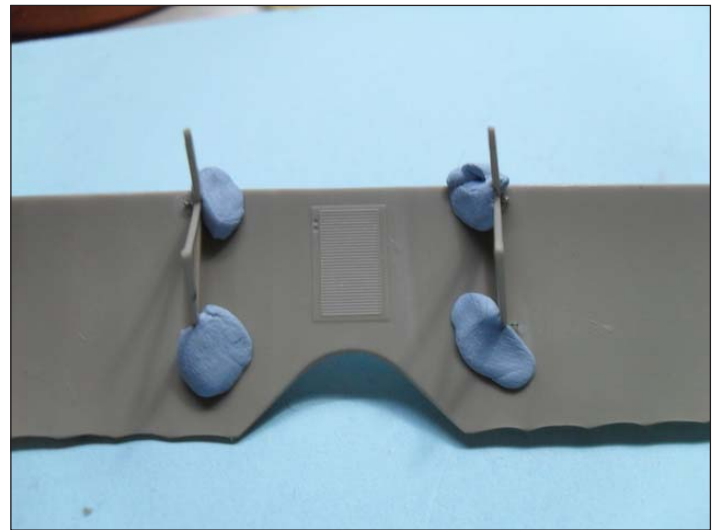
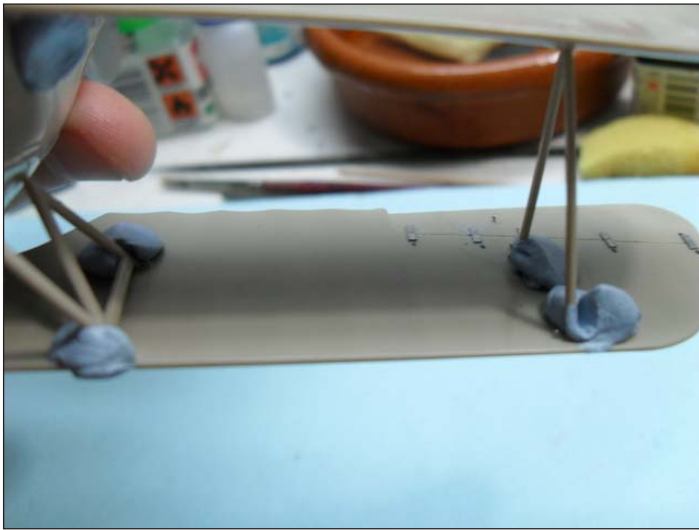
Después de realizar las bisagras en el timón, se tenían que realizar en los alerones. Éstas, con estaño.



Tenía pensado simular en las riostras el anclaje con el tubo de 0,9 mm pero se me ha ocurrido otra idea para darle más realismo que con el tubo. Al igual que cuando realizamos los anclajes, he utilizado el tornillo de mesa pero con la broca de 0,4 mm puesta en un lateral. Con cable de electricidad de muy pequeña sección, vamos hilillos del cable, se enrolla alrededor de la broca. Yo he contado 7 vueltas, para que salieran igual. Después, con hilo de pescar de 0,12 mm realizo el enganche y le pongo una gotita de **loctite**. A la hora de tensar el hilo, como lo pasas por la argolla y la pieza hace de cierre, queda bastante tenso.



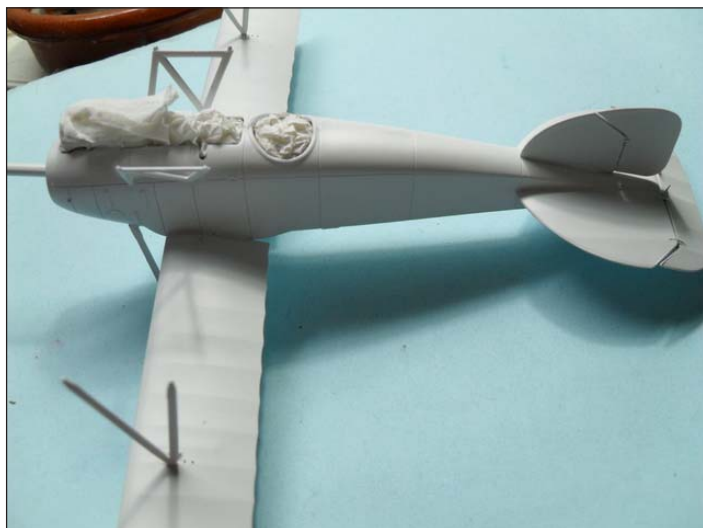
Hay una fase del montaje en los aviones de la WWI que siempre me saca de los nervios. Es el montaje de los tirantes de las alas, cabina y alas en sí, pues en total son 6 piezas y como se te descuadre alguna se lío. Yo utilizo un sistema en el que manejas todas las piezas a la vez, sin necesidad de pegarlas. Utilizo Blue-Ác, poniendo un poco alrededor de los puntos de unión, tal cual.



De esta manera puedo mover los tirantes y el ala para buscar el punto correcto de anclaje. Este es el resultado.



Imprimado a la espera de la fase de pintura.



He pintado el tubo de escape, le he dado una capa de **Lara** y después, con la misma y utilizando negro o marrón rojizo, he creado los efectos que os enseñé. Después le daré pigmentos.



Efecto madera del puro. Para la capa base he utilizado el color **H-27 Tan** de **Gunze**.



Después he utilizado estos óleos. He de comentaros que yo no embadurno la maqueta con el óleo y después lo voy quitando. Mojo una pequeña esponja y voy dándole poco a poco, creando el efecto que me parece adecuado.



Primero con el óleo ocre amarillo, y éste es el resultado.



He ido jugando con los otros dos, y éste es el resultado final.

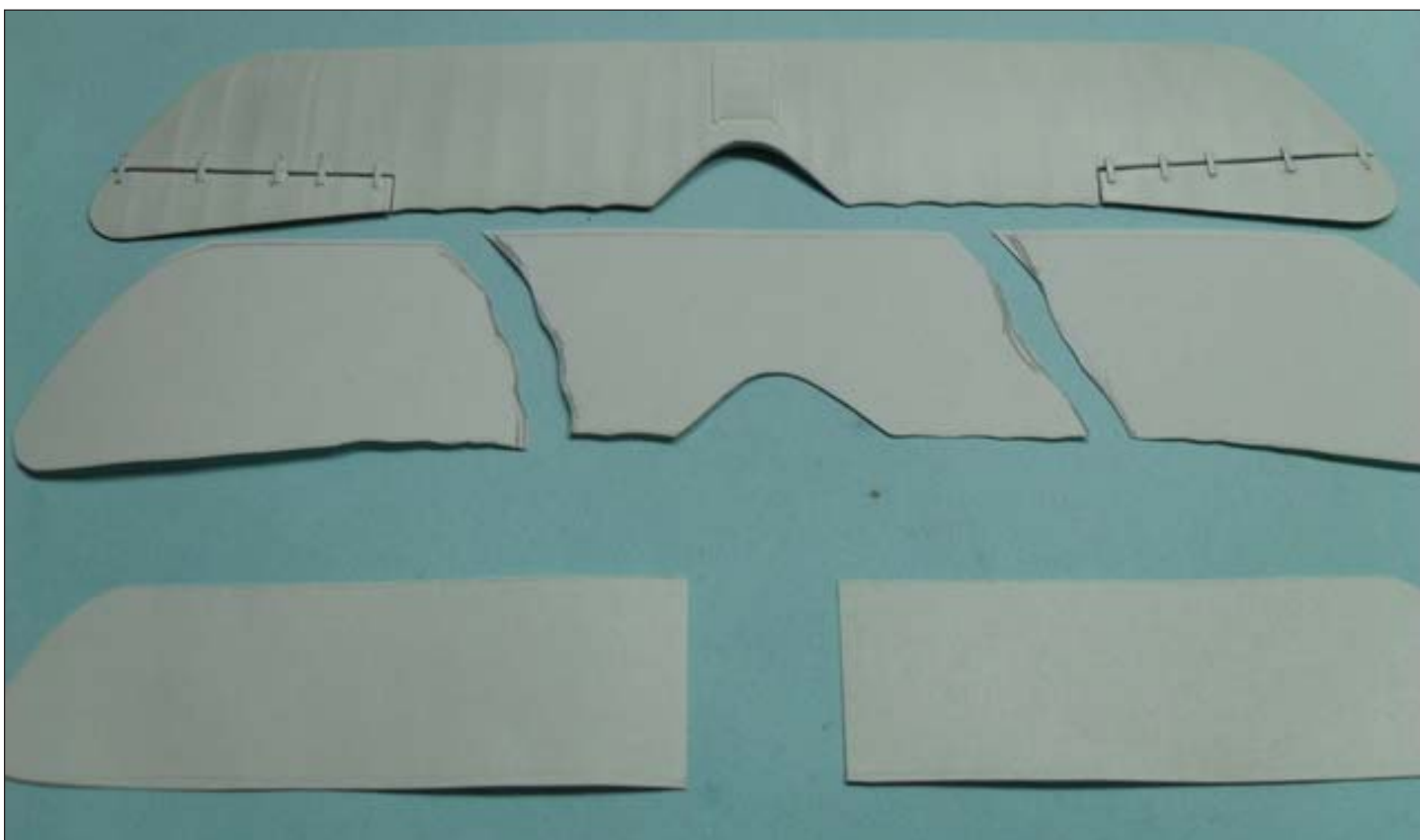


A cada panel le he dado en una dirección diferente en cuanto a las vetas, para que no quede uniforme.

Después del tiempo de secado, con el aero le he dado una pasada primero de **X-24 Amarillo translucido**, y en algunas zonas, para darle un pequeño tono más oscuro, con **X-26 naranja translúcido**.



La pintura de las alas. Os explico una forma que utilizo para que haya varias zonas de camuflaje. Hago unas máscaras, las cuales veréis cómo las utilizo. Lo primero, me dibujo el contorno del ala superior y las de abajo. En las de arriba me dibujo la silueta y la recorto.



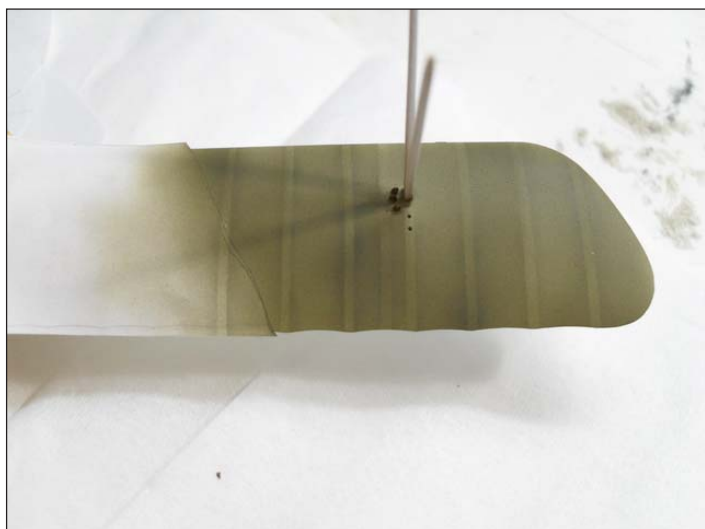
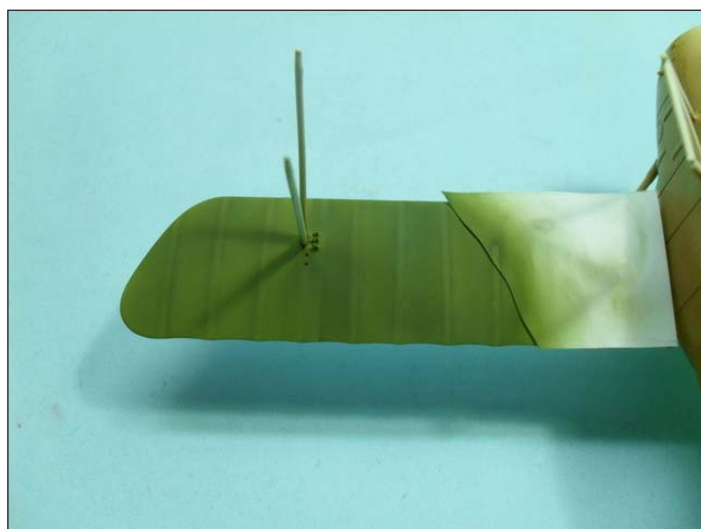
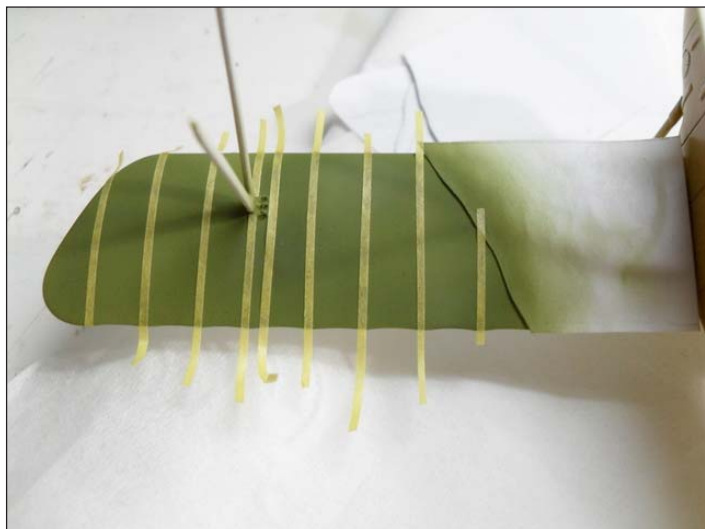
Ahora cojo la máscara central y la pego. Así voy a realizar los dos colores de los extremos del camuflaje.



El color de la izquierda es **H-303 Light green** y el de la derecha es **H-330 green Fs 34102**.



Las costillas. En mi caso, una vez dado el color base y enmascaradas, utilizo el mismo color base con un toque de negro para oscurecerlo. Prefiero este sistema que hacerlas todas después con negro o marrón.



Bien, ahora como tenemos la plantilla, solo se necesita proteger las parte pintadas pra realizar la parte central de las alas. Dicha parte va en color **XF-64 Red Brown** de Tamiya.



Y la técnica utilizada es la misma, máscaras en las costillas y color base con una pizca de negro para oscurecer y remarcar.



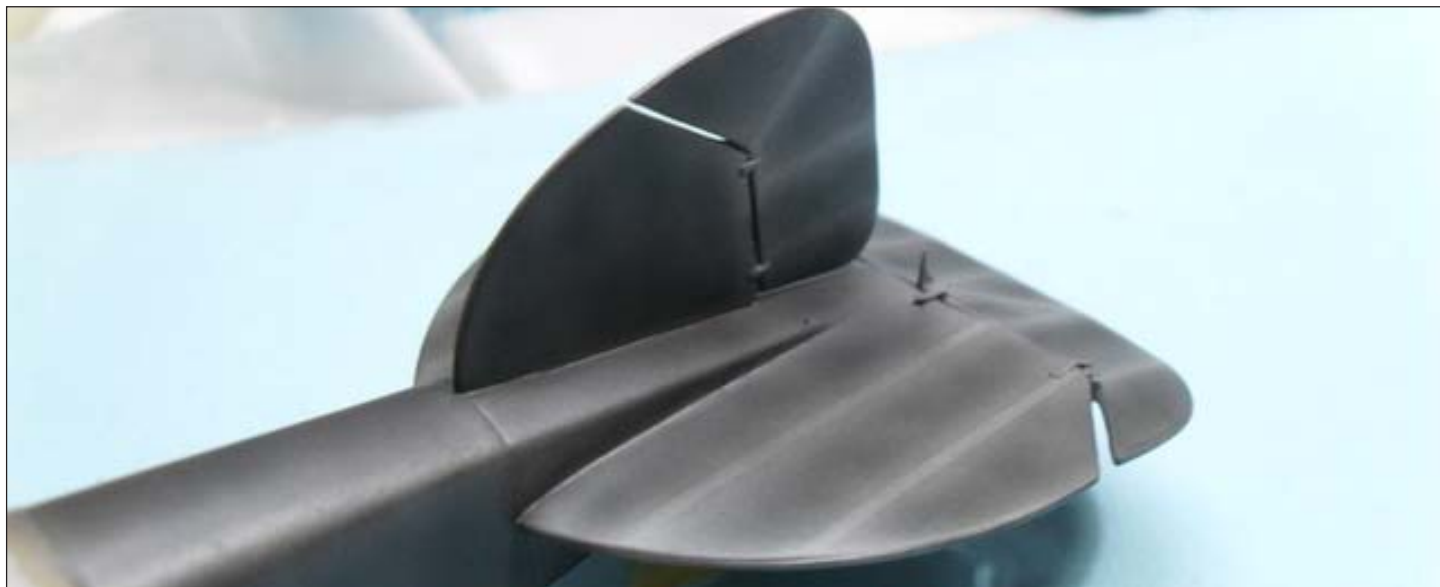
La parte inferior ha sido pintada con **H-417 RLM 76 Light blue**, y las costillas remarcadas con **H-67 rlm 65 Light blue**.



Fase de pintura de la cola. Primero le he dado con un gris, en este caso ha sido el **H-53 neutral gray**, y después las costillas las he remarcado con **H-416 RLM 66 Black Grey**.



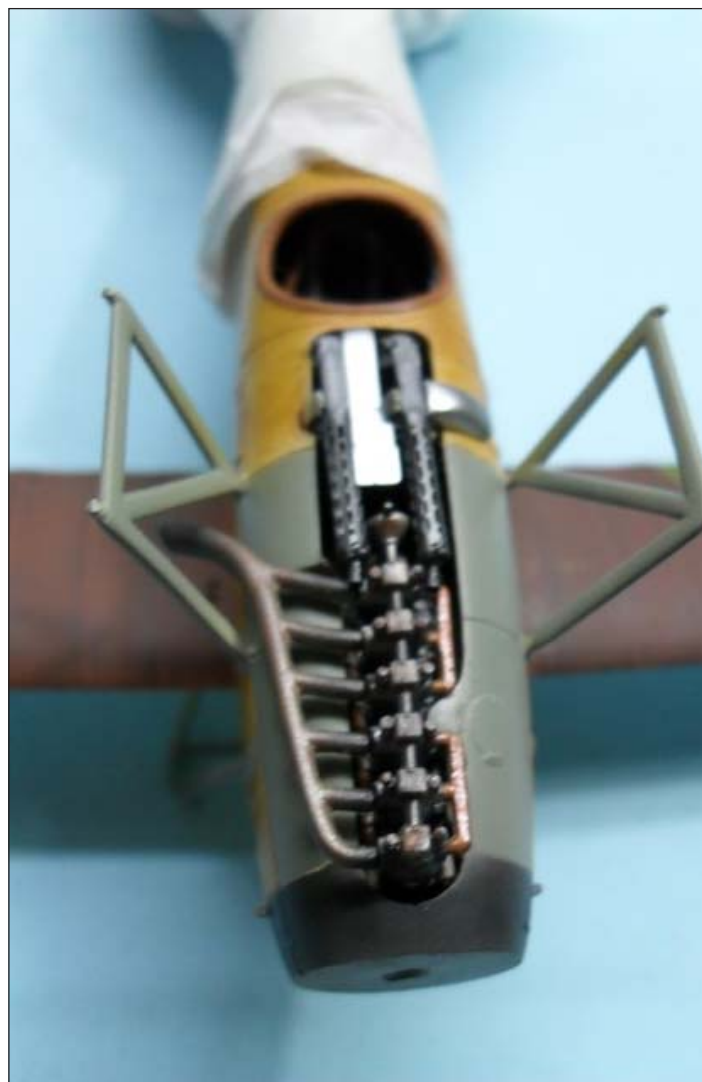
Ahora, teniendo la capa de gris es cuando con el negro le he ido dando pasadas, sin llegar a hacerlo opaco, y el resultado ha sido éste.



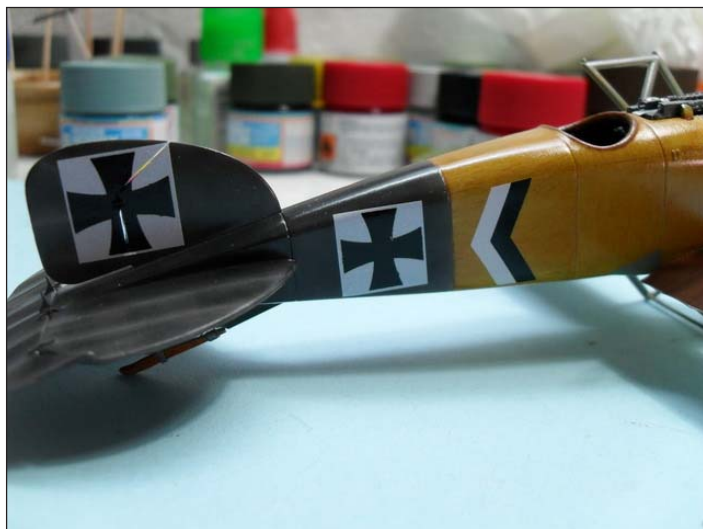
La hélice ha sido pintada con una mano de **H-27 de Gunze** y se le ha dado la primera capa de óleo, siguiendo la misma técnica aquí explicada, con ocre amarillo y las esponjitas.

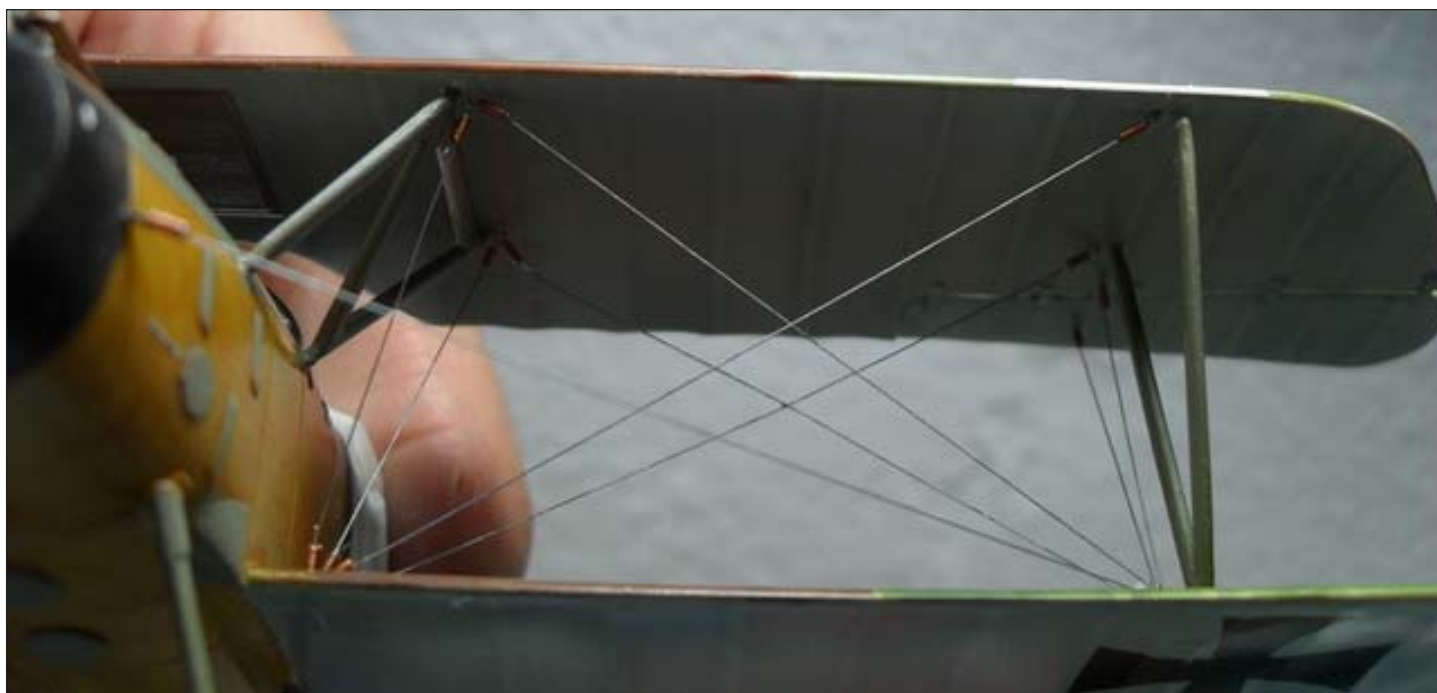


Un detalle del motor y el tubo de escape realizado con **metalizado de Lara**.



Capa de Klear (Future) y calcas.

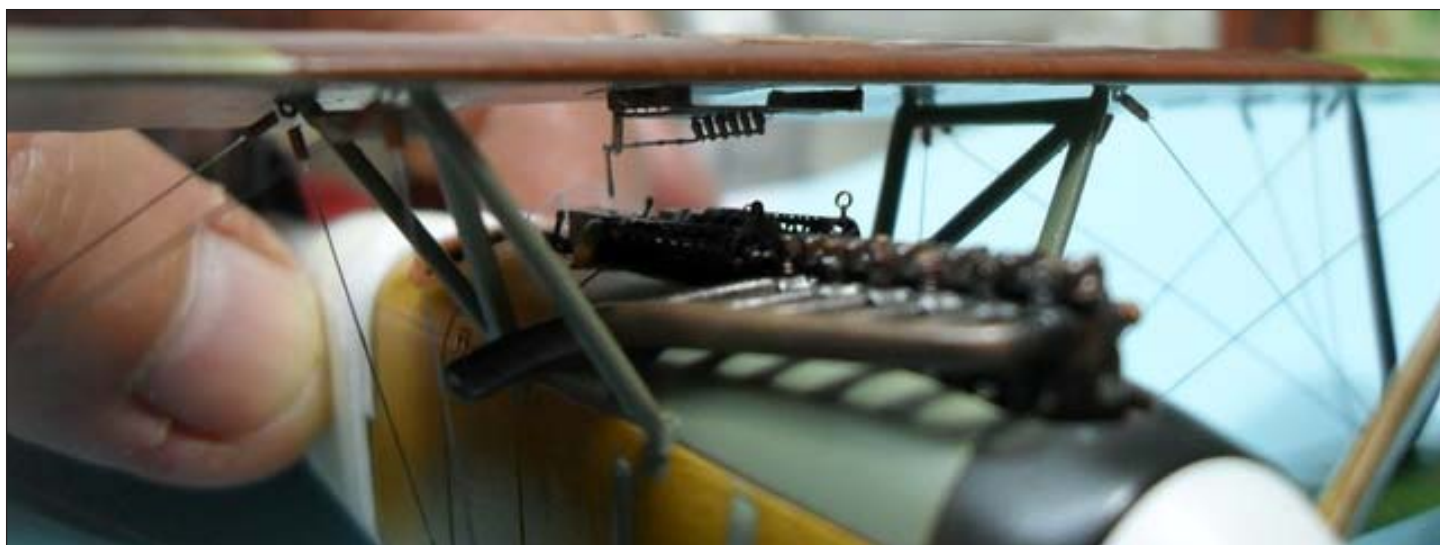




La hélice, una vez seca, con cinta tamiya recortada a 1 mm. le hago las vetas para proteger esa parte y con óleo más oscuro realizar el efecto sandwich de las maderas.



Ahora con el óleo más oscuro, y utilizando las esponjitas, realizo el otro color de la madera. Así queda.



Una cosa. Las instrucciones de **Eduard** vienen mal. El sistema de ventilación del radiador de aceite va abajo



Fokker D.VII de UDET (alemán)

Roden 1/72

por Jorge Esteve



Peazo-Gato



Historia

Como resultado del concurso de cazas de enero de 1918, el **Fokker D.VII** comenzó a ser construido en serie, ya que sus habilidades y prestaciones superaban con mucho a las del **Albatros D.V** que estaba en esos momentos en producción por Albatros GmbH en sus dos factorías y bajo subcontrato en otras firmas. A los tres meses de ganar el concurso, el **D.VII** había entrado ya en servicio y sus prestaciones sólo podían ser igualadas por el **Sopwith Snipe** británico y el **Spad XIII** francés.

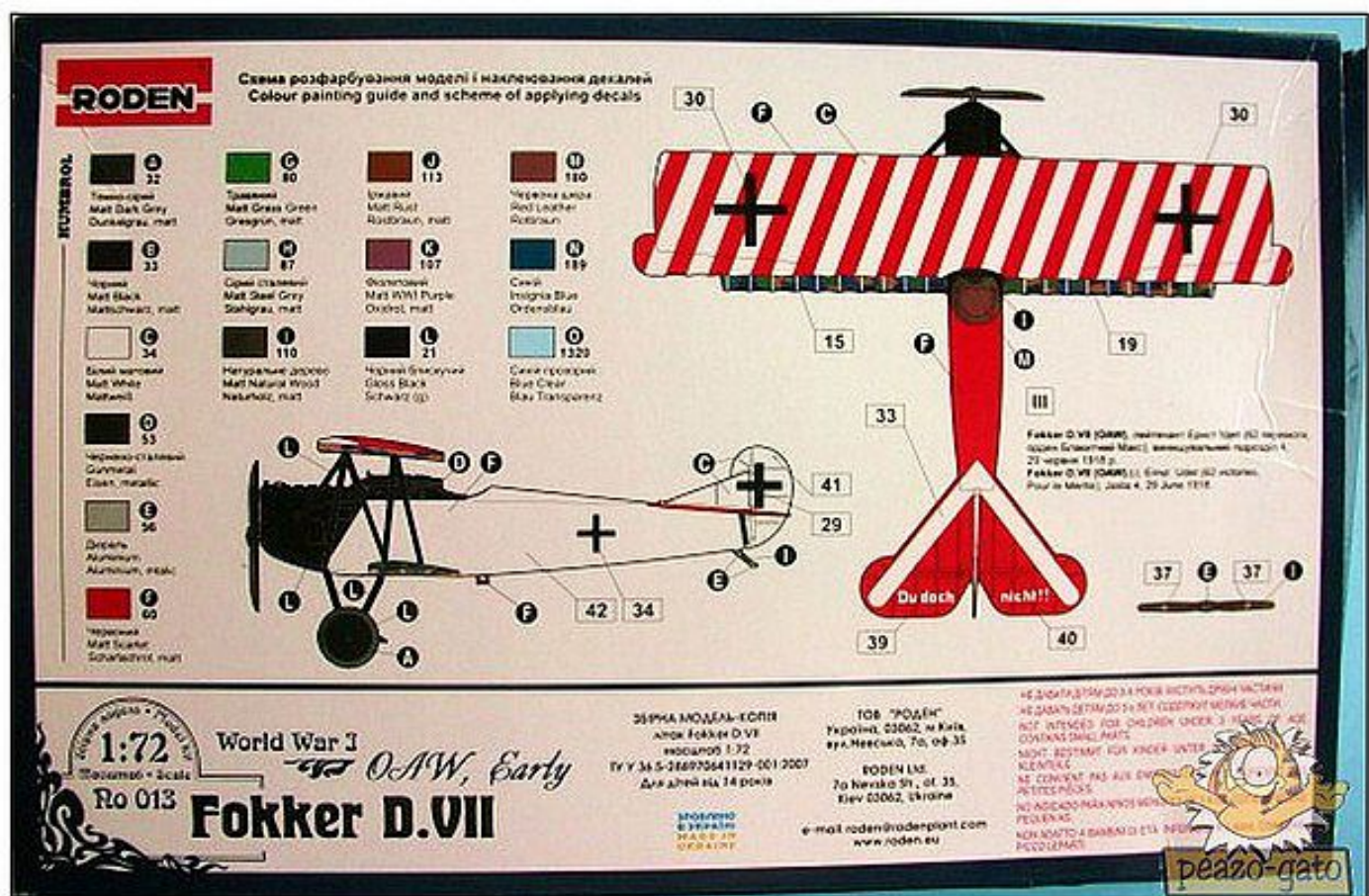
Era tal el potencial de este caza que en el texto de los tratados de paz se detalló específicamente que todos los ejemplares supervivientes debían pasar a manos aliadas y así los zeppelin y lo **D.VII** fueron los únicos aerodinámicos de la aviación militar alemana que fueron confiscados. El constructor A. Fokker consiguió escamotear a la comisión de control un cierto número de **D.VII** y algunos repuestos e instaló una nueva factoría en los Países Bajos para seguir fabricándolos. De esta manera durante los años inmediatos a la guerra siguieron apareciendo **D.VII** y ejemplares nuevos o requisados sirvieron con las fuerzas aéreas de muchas naciones europeas como Suiza, Países Bajos, Dinamarca y Suecia e incluso en EE UU.

Ernst Udet nació en Francfort el 26 de Abril de 1896. Fue piloto en la I Guerra Mundial. Al final de la guerra se había convertido en uno de los mayores héroes de la aviación alemana. En 1916 logró su primer derribo. A los pocos meses tuvo un enfrentamiento encarnizado con Georges Guynemer (as de la aviación francesa), en el cual se le encasquillaron las ametralladoras y tuvo que esquivar con movimientos difícilísimos las balas que le disparaba el piloto enemigo durante 8 minutos.

Durante 1917 logró 19 victorias, lo cual hizo que von Richtofen, el Barón Rojo, se fijara en él y lo incluyera en su "Circo Volante". En las misiones junto al Barón y el Jasta 11, llegó a ser condecorado con la Cruz de Hierro y la Cruz Pour le Mérite. Cuando murió el Barón, estuvo considerado temporalmente el líder de la aviación alemana, pero fue finalmente Wilhelm Reinhardt quien tomó el mando. Se hizo muy amigo de Hermann Göring. Se suicidó el 17 de noviembre de 1941 en Berlín después de una fuerte discusión con Hermann Göring tras el fracaso de la Operación León Marino.

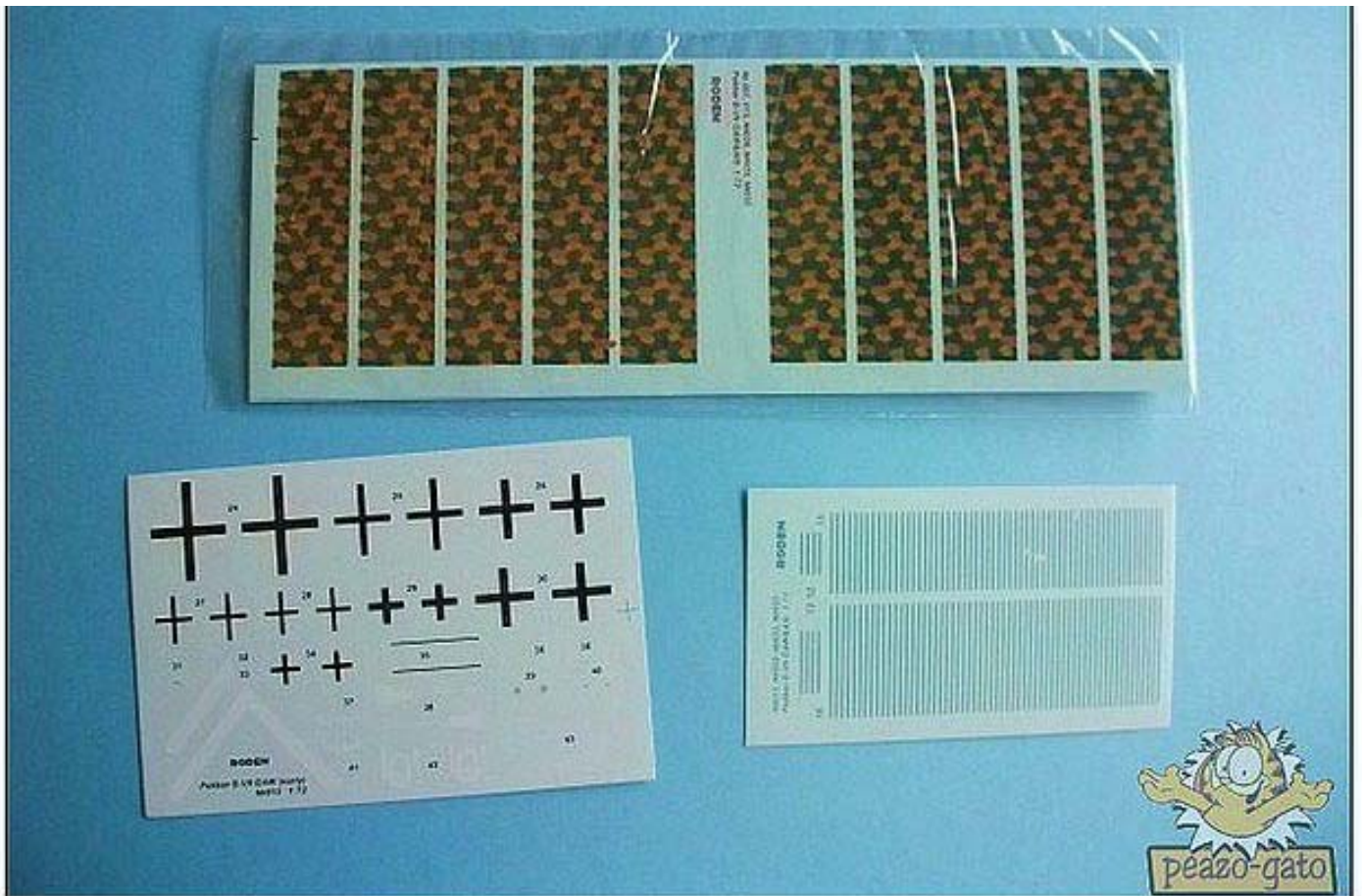
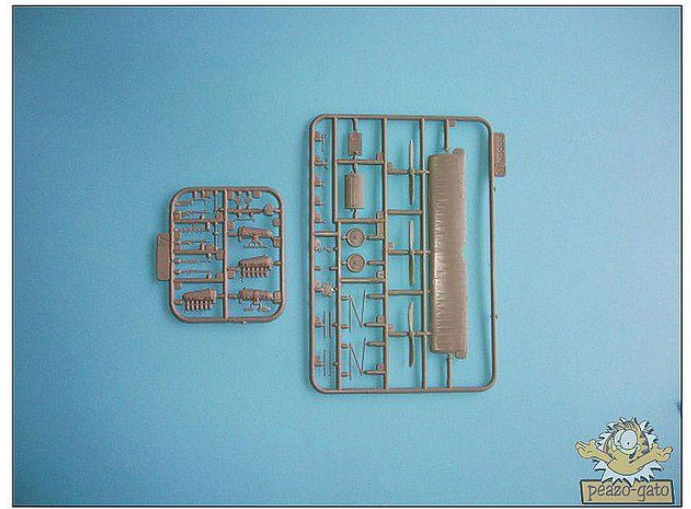
Desarrollo

Unas fotos de caja y grapas.

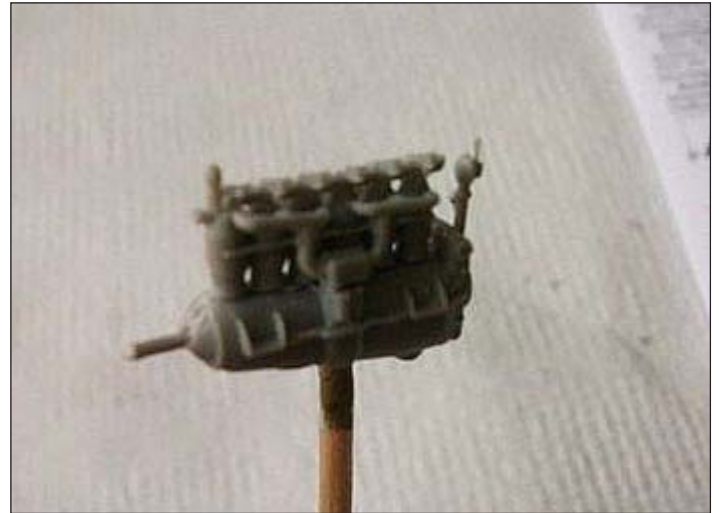




Fokker D.VII 227-526/18
 Lin Ernst Udet
 JAFU, Jasta 4
 Source: Dan-San Abbott



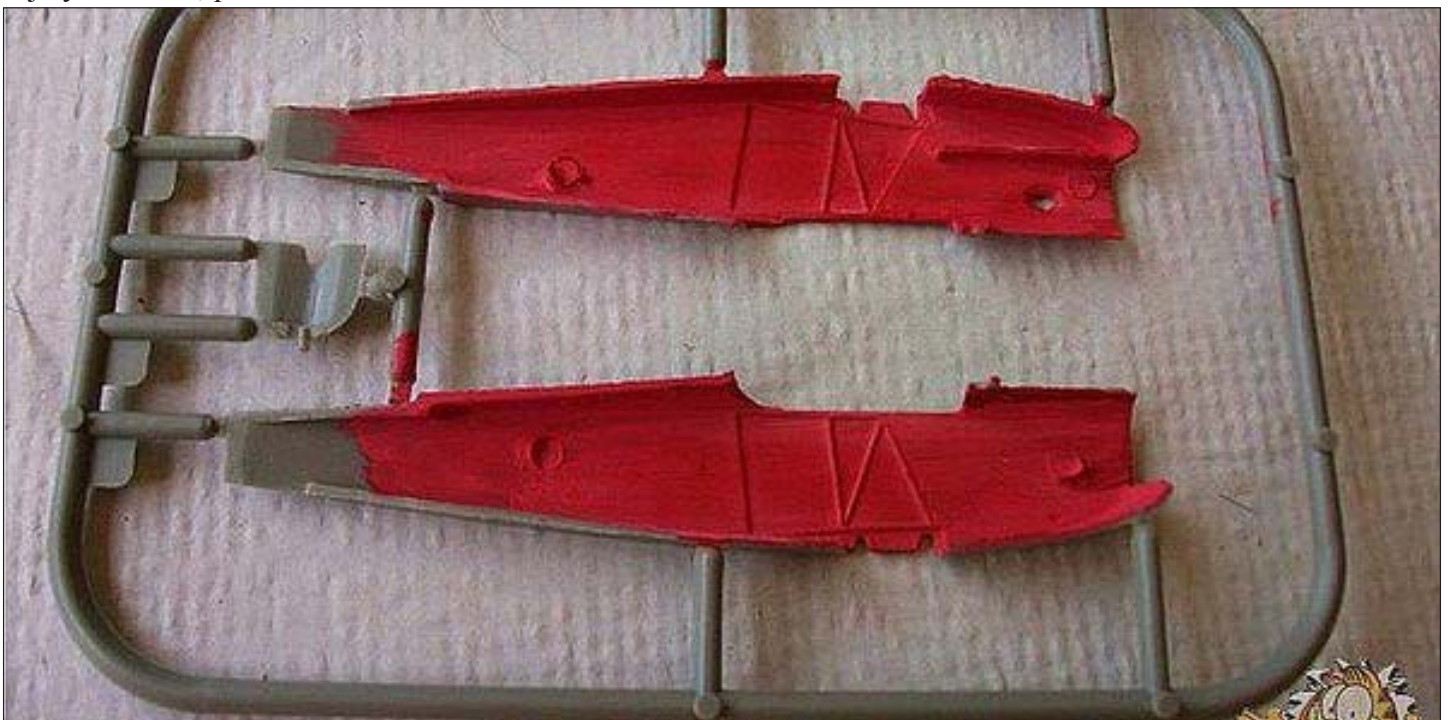
El motor... el cual me dio problemas, pues no encaja bien por debajo, pero bueno, no se verá.



Y aquí se partió una pieza y no la encontré, total tampoco se verá.



Como el exterior era rojo y entelado, el reverso de la tela podría verse asalmonado, así que añadido salmón al rojo y lo aclaro, pintando el interior.



A las varillas del esqueleto les doy con acero y unas luces en aluminio, después perfiló con siena.



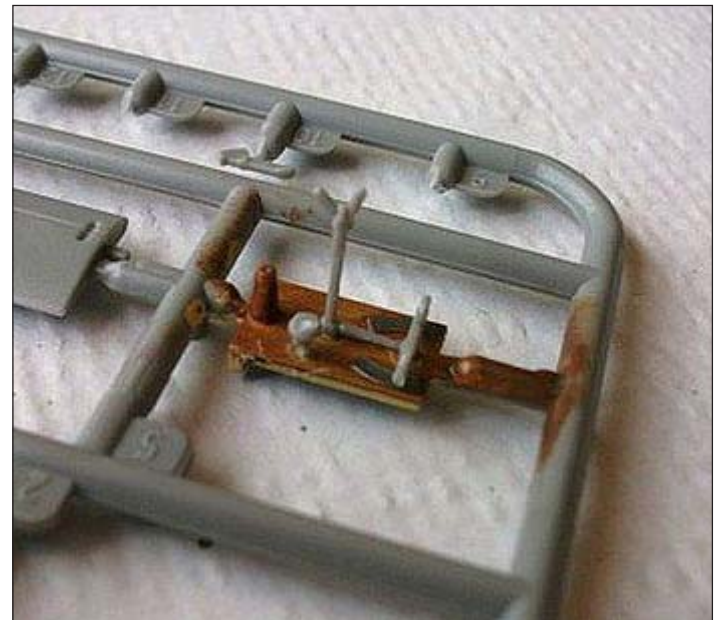
Damos un crema al suelo de la Office y pegamos el cuadro de mandos.



Lo siguiente, damos dos tonos de óleo y arrastramos con un trapo.



Ponemos la brújula, la palanca de mandos y los pedales.



Ahora separamos los dos trozos del puro, listo para su unión.



Ponemos dos intentos de cinto con cinta de carrocerero. Pintamos todo lo demás, hasta la brújula.



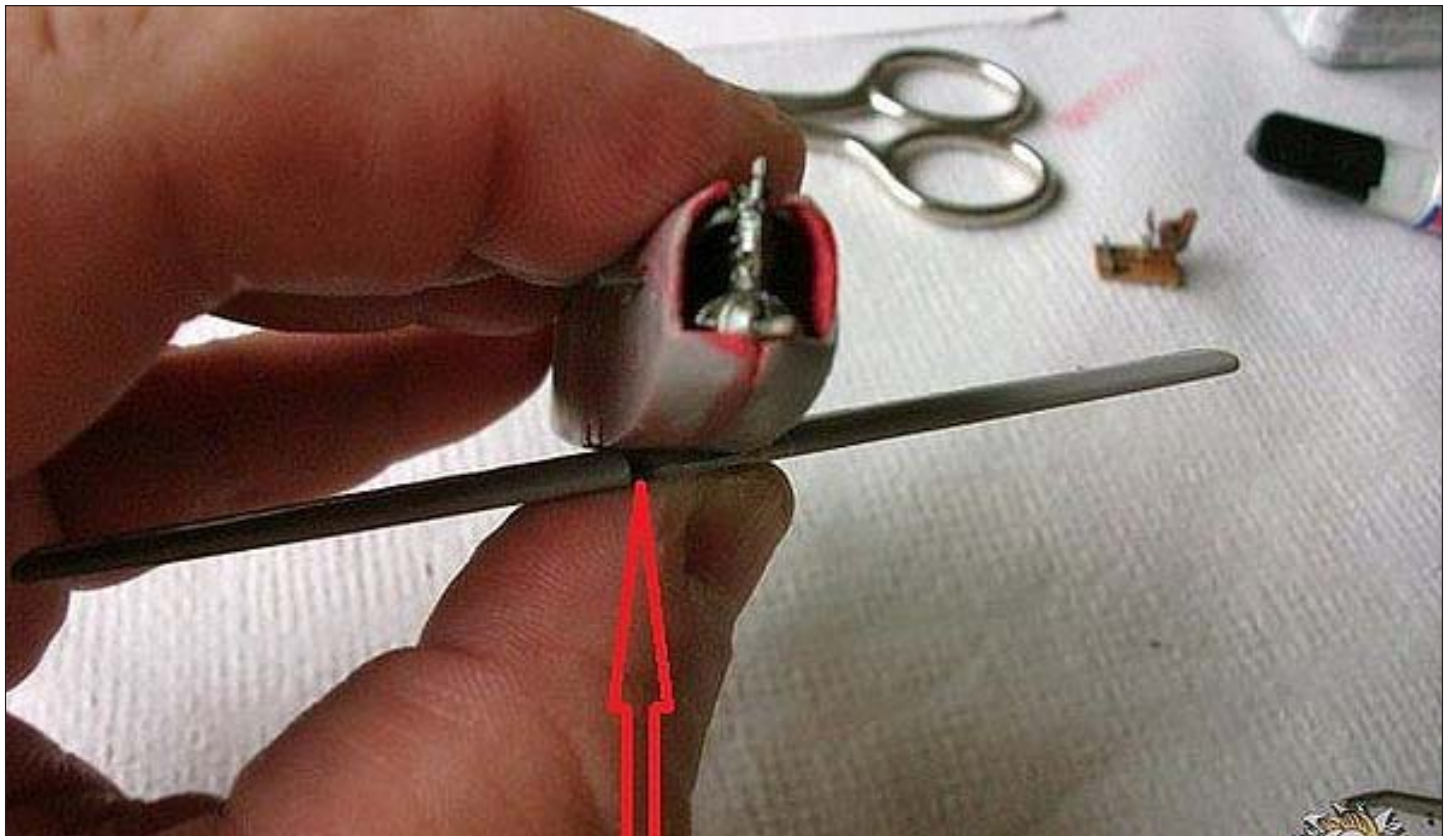
El motor, damos unos toques en aluminio, un wash en siena y algún retoque aquí y allá.



Cerramos el puro.



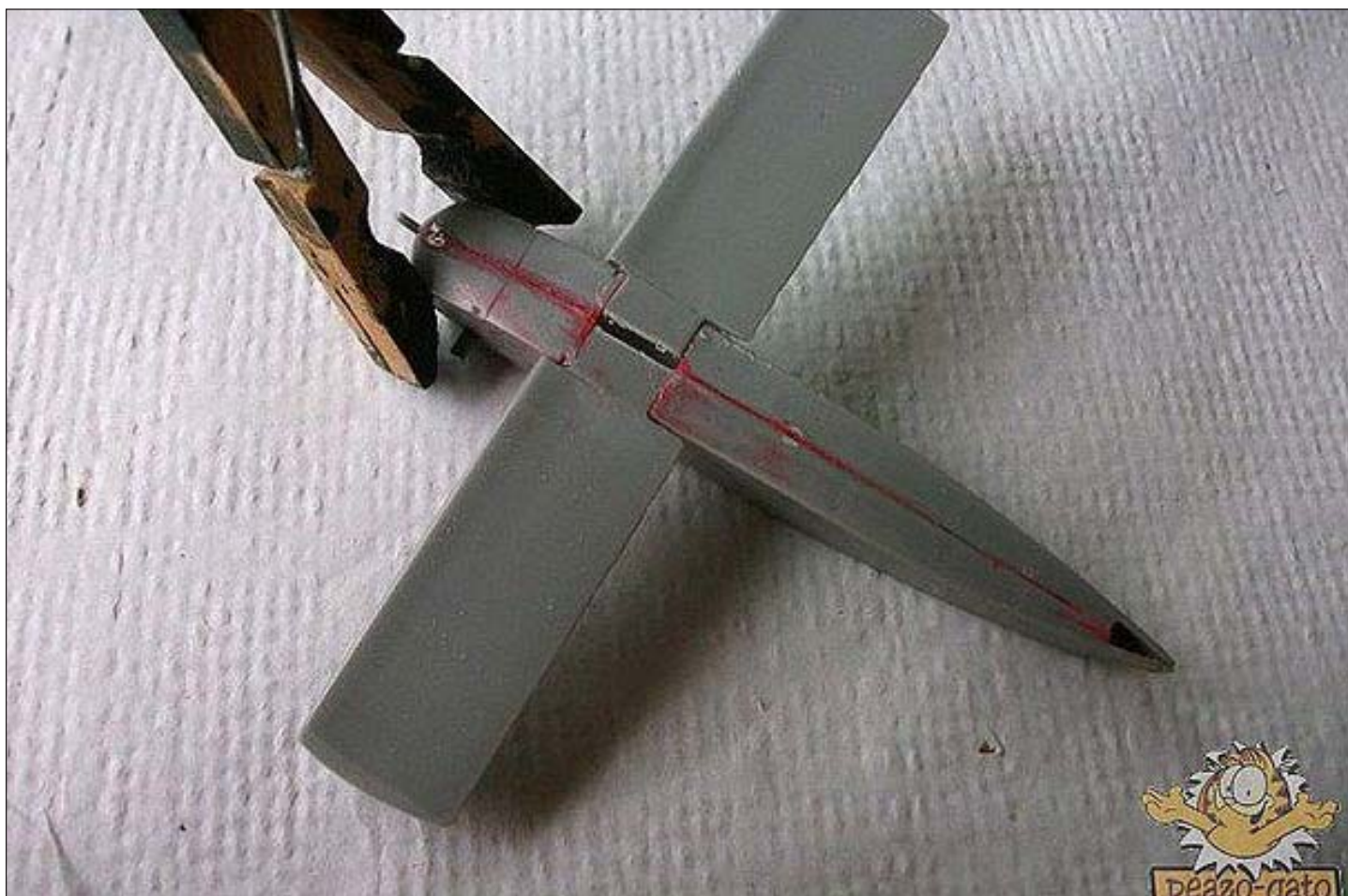
Y bien, el 1º problema. Al poner el plano superior, no entra. Es, o más ancho el puro, o son más grandes las alas.



No encaja en absoluto, así que la solución es más bien fácil. Corto por lo sano y limo, limo, limo y lijo.

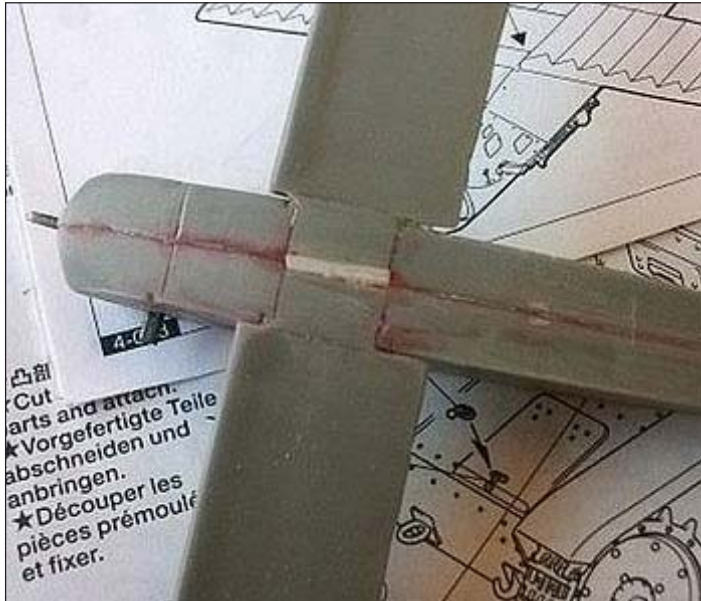


Y el resultado. Podéis ver el hueco, impresionante.



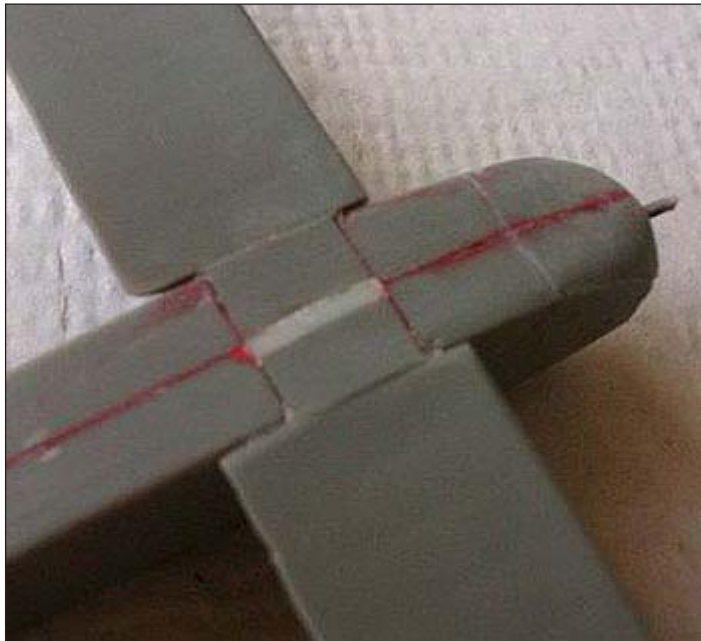
Bien seguimos...gracias a unas varillas, corto un trozo y tapo el agujero.

La zona del interior puesta.



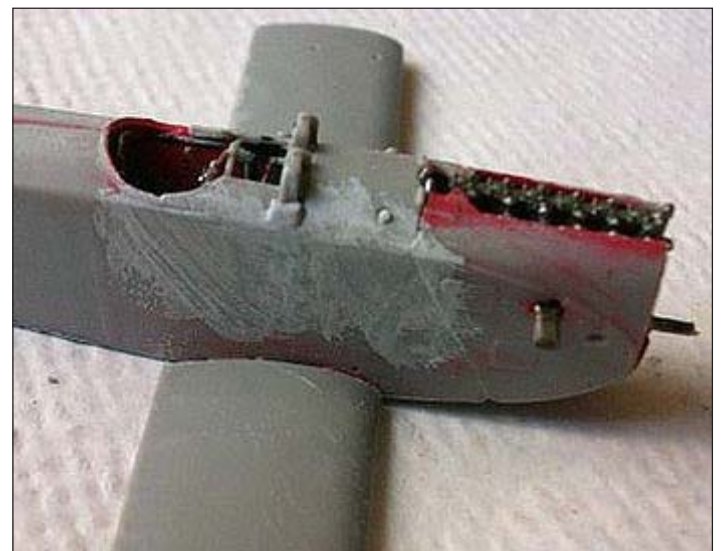
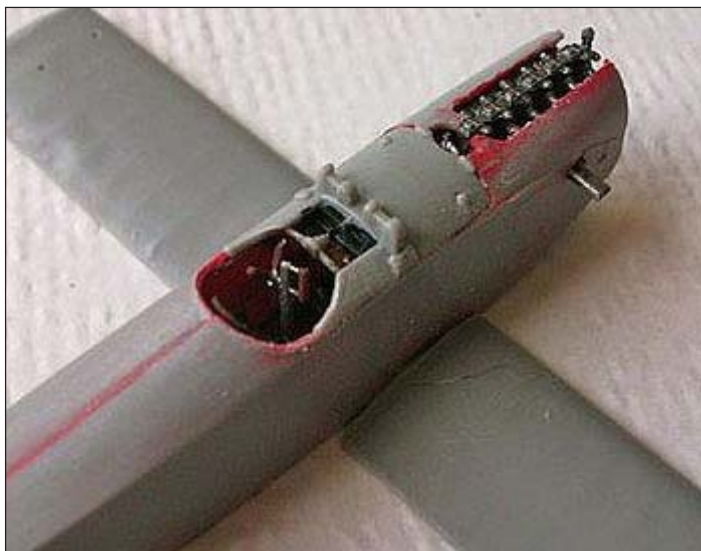
Y ya bien seco, lijo y lijo para alisar la zona del fallo.

Masilla por un tubo, nunca mejor dicho.

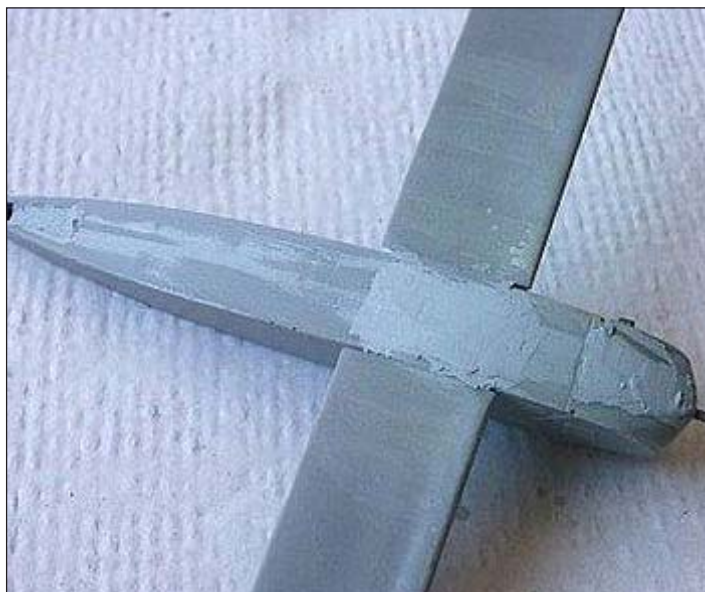


Pongo la pieza donde va el tablero y ametralladoras.

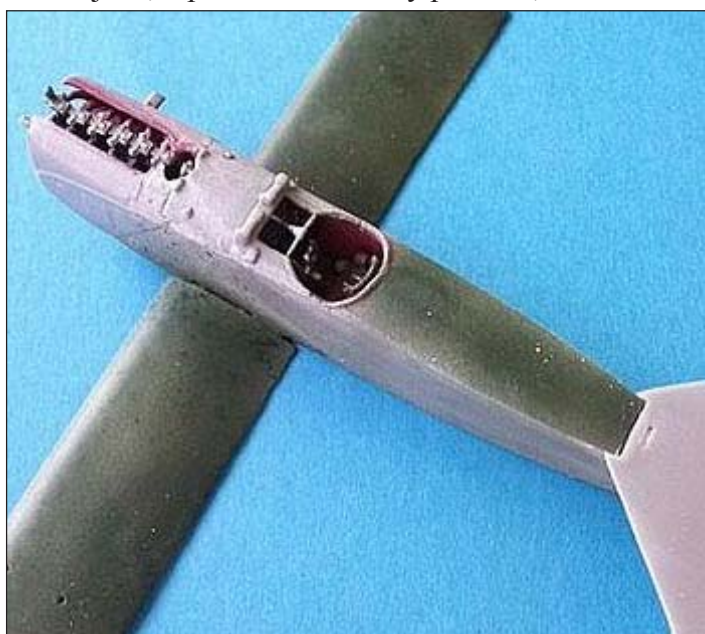
Enmasillo con cuidado de no llevarme algún relieve.



Vuelvo a dar masilla en algunas zonas.



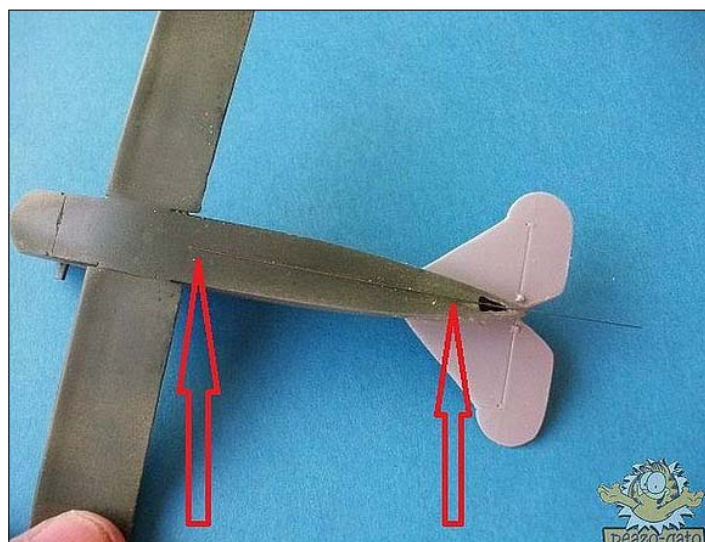
Ya lijado, repaso con acrílico y perfecto, ni una línea.



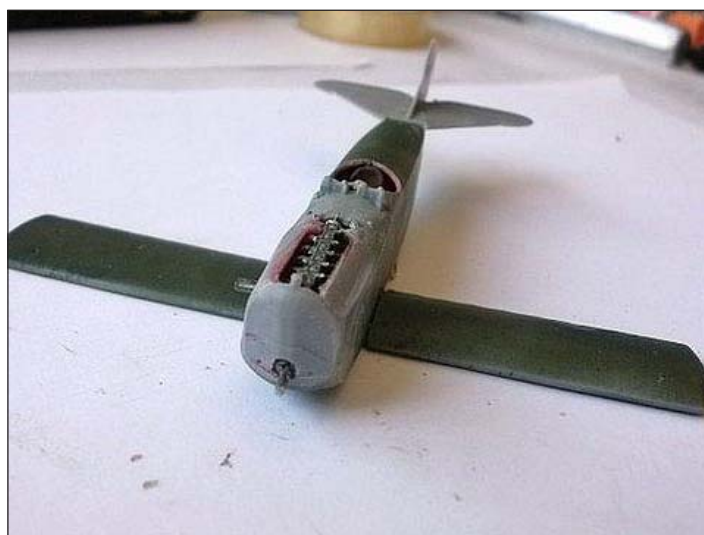
Ablandamos y damos forma a la costura.



Aahora ponemos un hilo estirado, simulando la zona de costura de la tela, que empieza en la zona metálica hasta la cola.



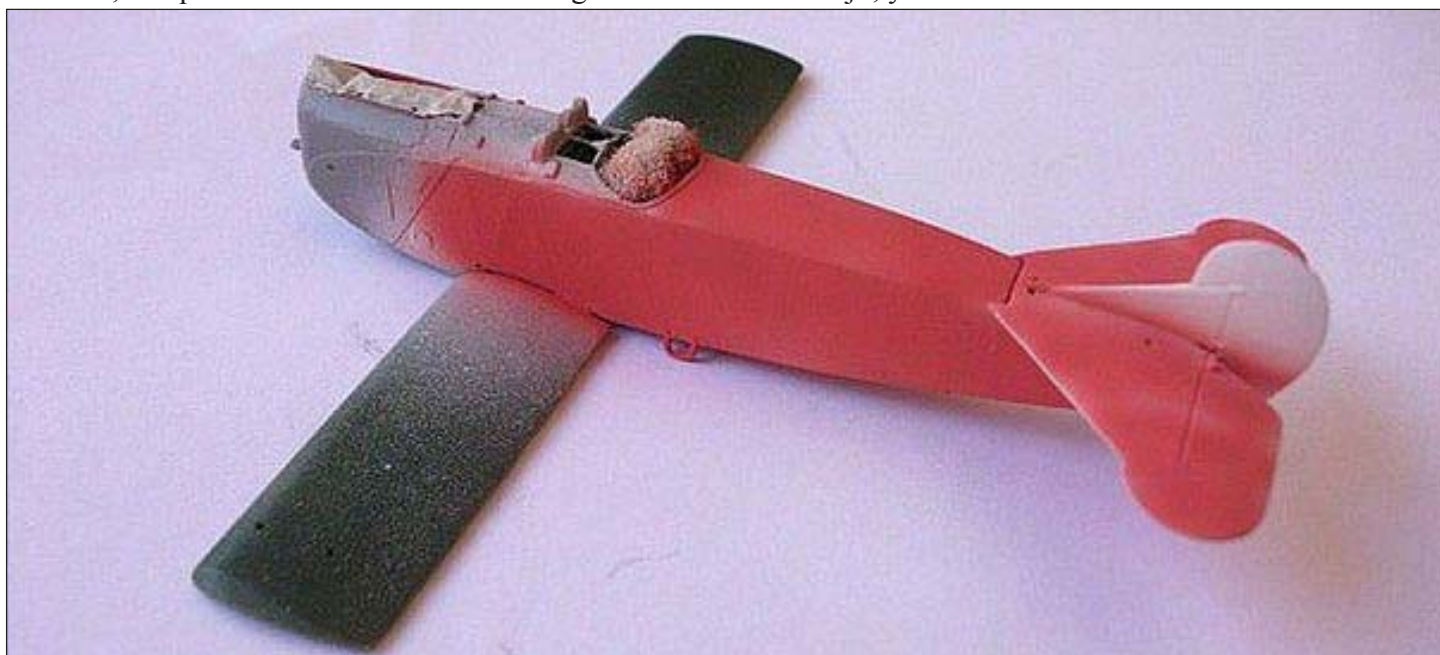
Ponemos el timón y el pedal de subida de cobre, y perforamos las entradas del cableado. También ponemos la parrilla del motor.



Pintamos con blanco el color base.



Ahora viene una retahila de trabajo un tanto lioso. Os explico. Como quería dejarlo bien, quise pintarle las costillas, así que se me ocurrió mezclar una gota de blanco con rojo, y con ese color di al Fokker



Salió muy asalmonado, entonces corto cinta y tapo por la linea de costillas.



Pinto de rojo, retiro la cinta y lo veo muy marcado.



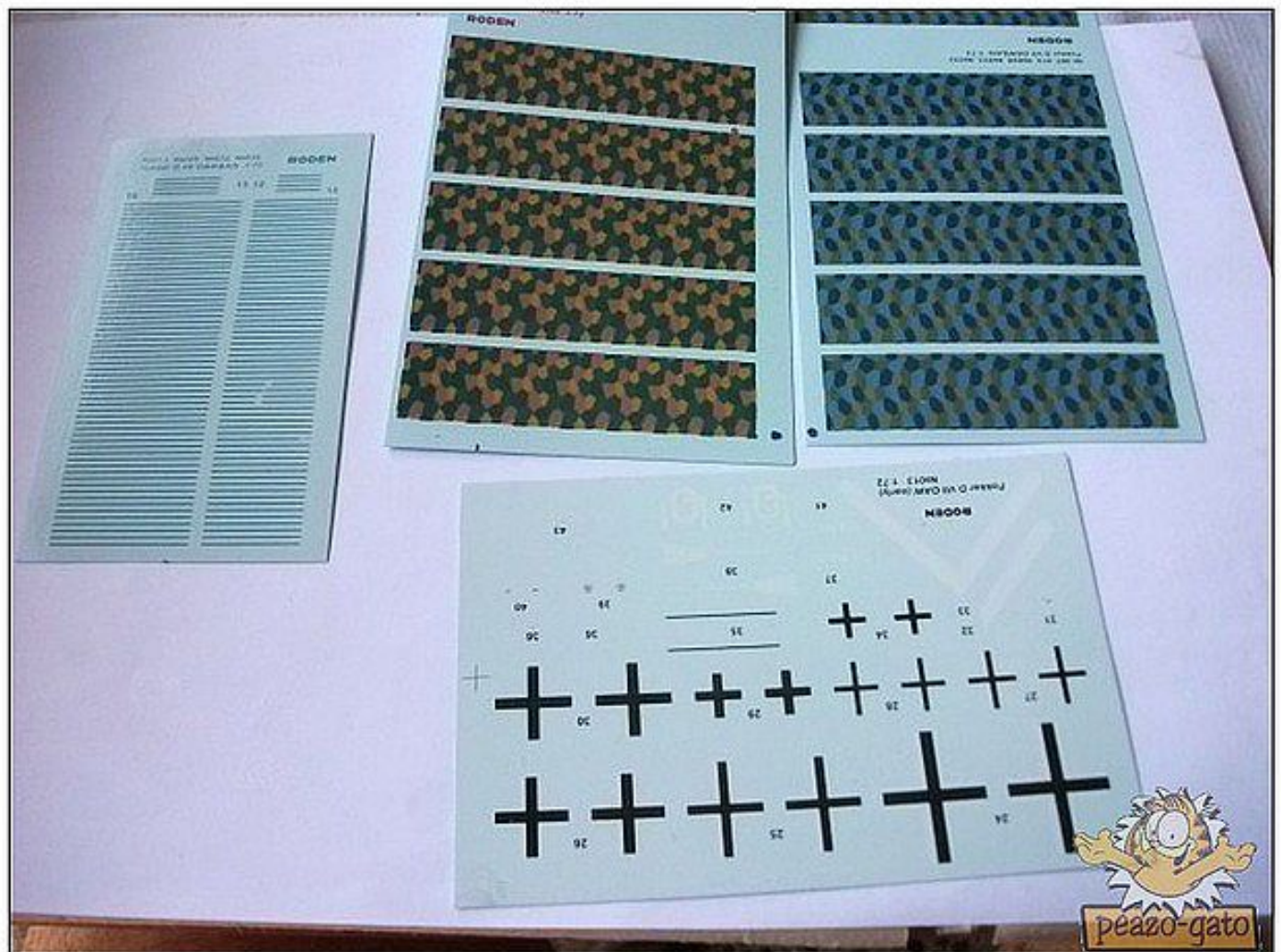
Así que no se me ocurre otra que darle otra vez un poco con el asalmonado, entre costillas, para aclarar.



El resultado me gustó, pero siendo coherente no es el rojo vivo de Udet, así que hago el rojo otra vez muy diluido y doy varias pasadas.



Aproveché para barnizarlo en brillo, para las calcas. Y de paso di una manita a las calcas de barniz, pues las Roden tienden a romperse.



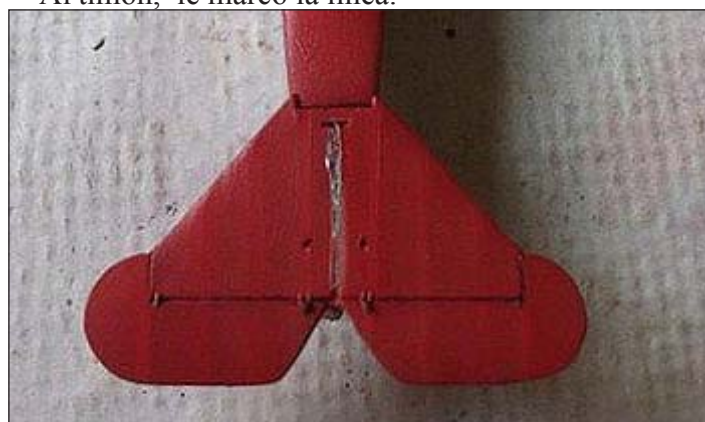
Pintamos el morro de negro.



A la parte del radiador le doy en acero y después un wash para ensuciarlo.



Al timón, le marco la línea.



Empiezo con las calcas y las de las sub-alares las puse mal, tenían que ir en vertical y puse solo una en horizontal. Bueno, ya se queda así. Por arriba lo haré mejor. La de la cola, si os fijáis, la corté para hacerla en dos trozos.



Empezamos a poner las tiras (eran los refuerzos sobre costillas, para evitar que se rajase la tela al roce con la madera)



La cola con su cruz.

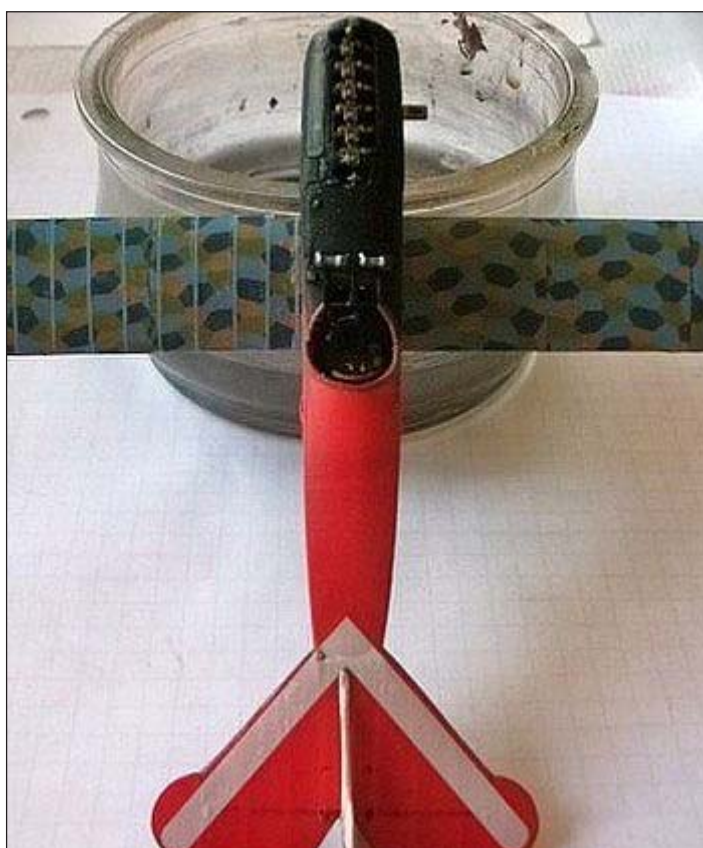


Ahora sí, voy cortando en tiras verticales y poniéndolas como debe ser

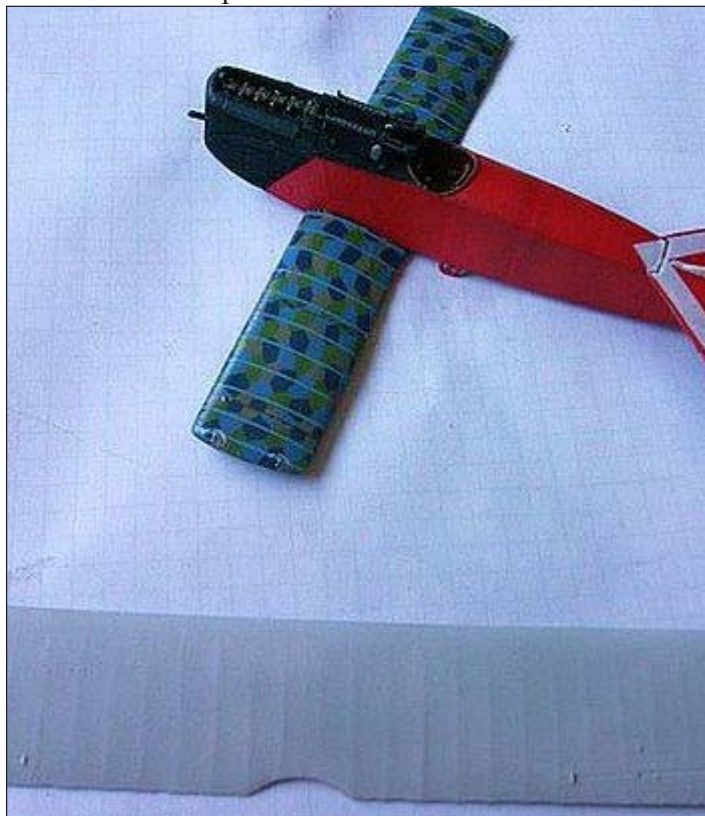


Las tiras azules.

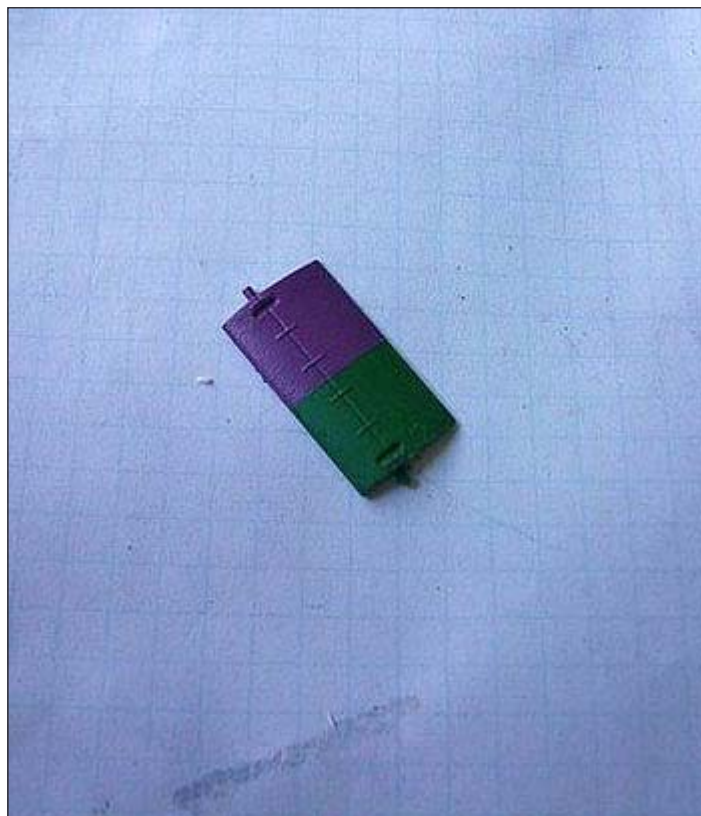
La calca del timón y le di óleo.



Pintamos el plano superior de blanco, lo ensuciaré y daré blanco más puro a las costillas.



La pieza donde encajan las ruedas va mitad morado, mitad verde.



Lo colocamos en su lugar. Lo del papel es para no ensuciar el puro.



Enmascaro el ala.

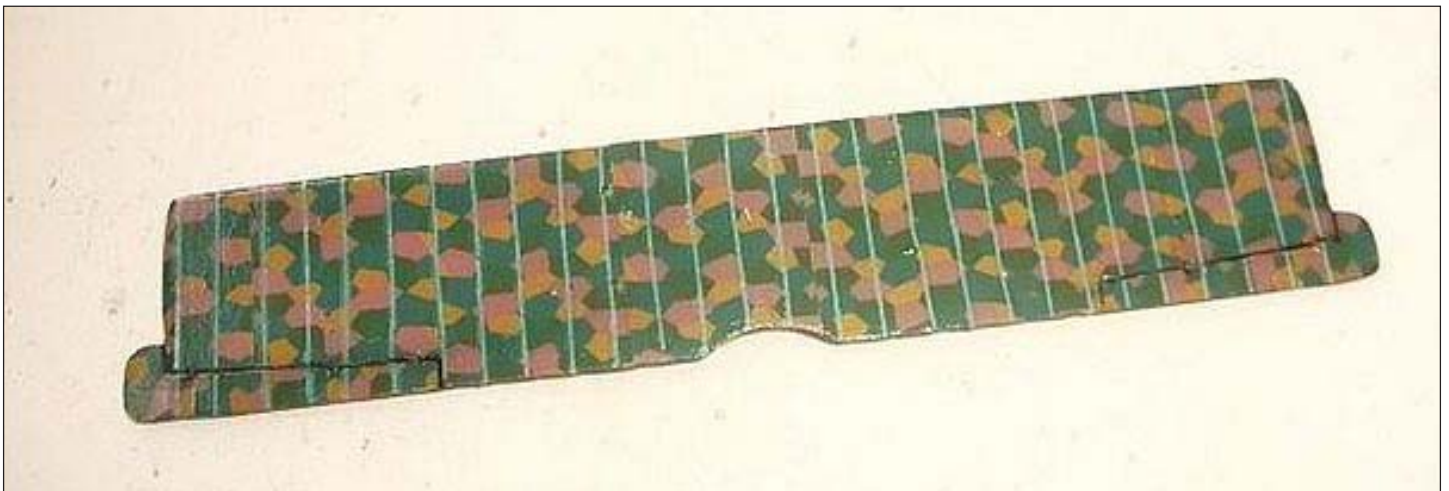
Tiras de 4 mm, pinto en rojo.



Empezamos con las calcas del ala superior, esta vez sí corto en vertical, y los alerones también.

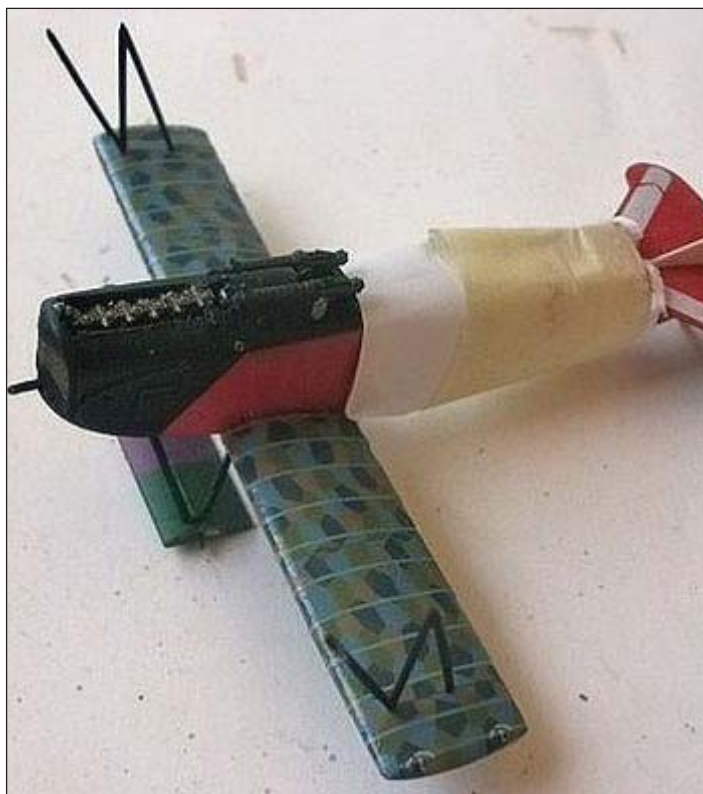


Ya terminado, con sus tiras azules, las cuales aquí sí me dieron más problema que las de abajo.



Ahora ponemos los puntales de los extremos.

Y los del puro al plano superior.



El punto de unión delantero del puntal marcado, no llega al ala. Si lo fuerzo, se levanta del otro lado. De ese mismo puntal, cortaré menos de 1 mm al punto trasero y así llegará, pero espero que no se note.



Al final arreglado. No se nota nada de nada.

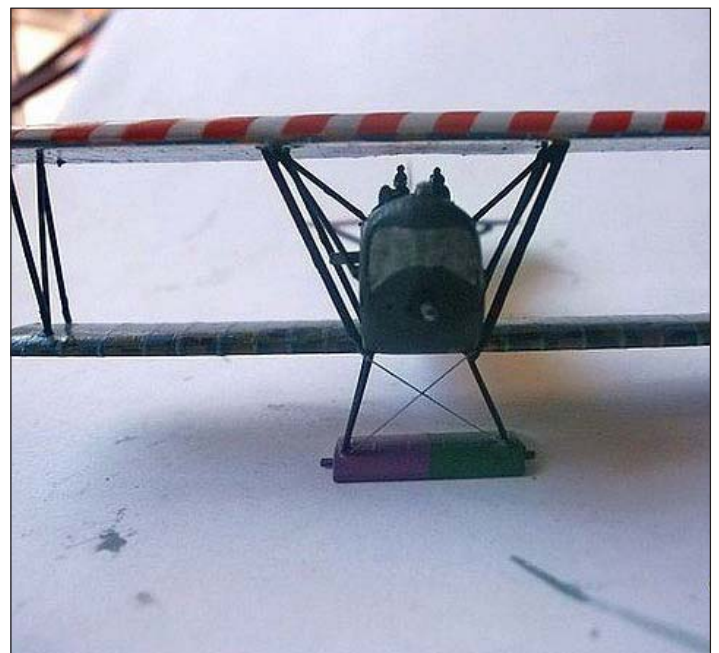


Ponemos las cruces del plano superior y las leyendas del timón. También las del puro.



Aquí, aunque no se vea bien, muestro los cables del timón. Tres en total. A ver si una vez terminado se ven mejor.

Y ya que estabamos con los cables, algunas de las pocas riostras que lleva.



Éste es el resultado.



Proyecto terminado - 2 de septiembre de 2011.

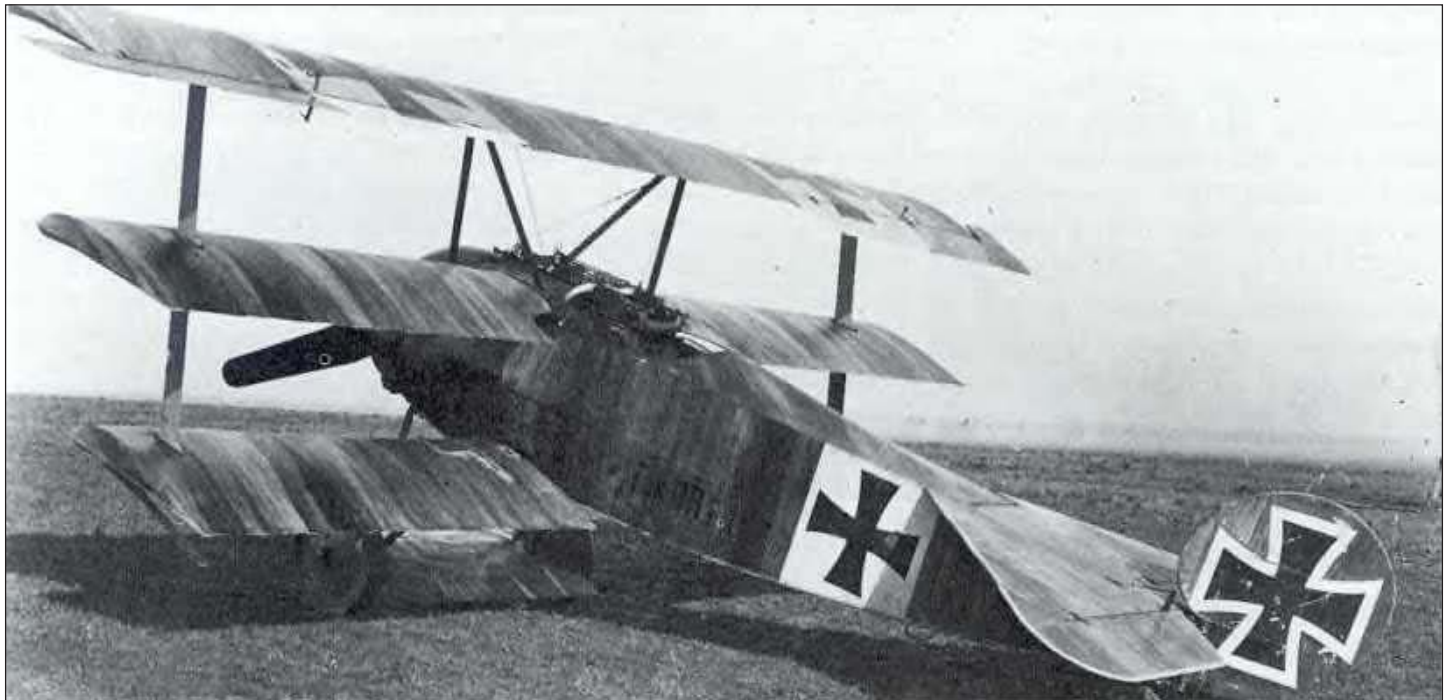
Fokker Dr.I (alemán)

Eduard 1/48

por Sergio Martínez



Cherlli



Historia

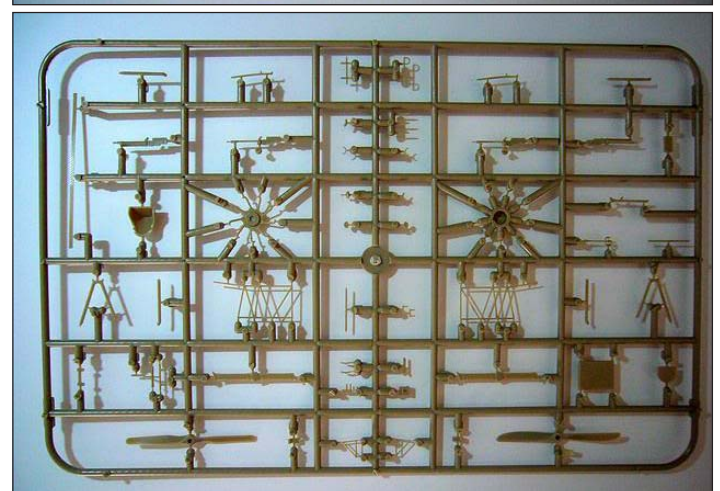
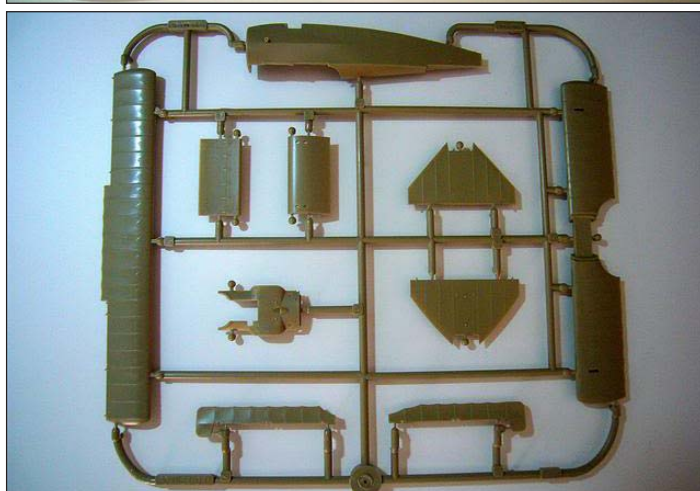
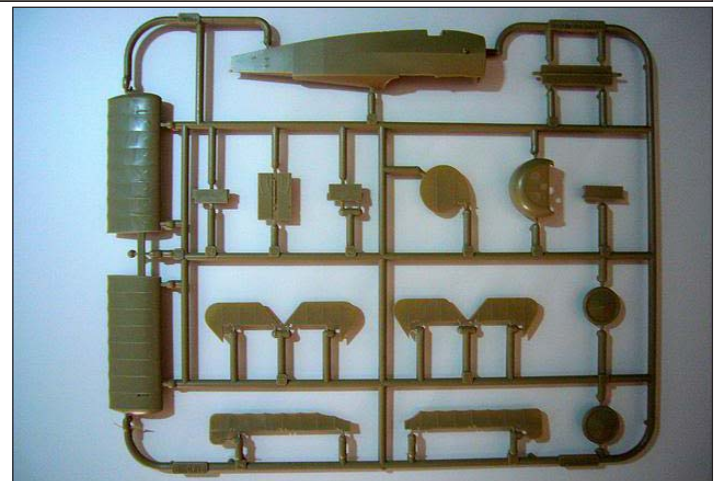
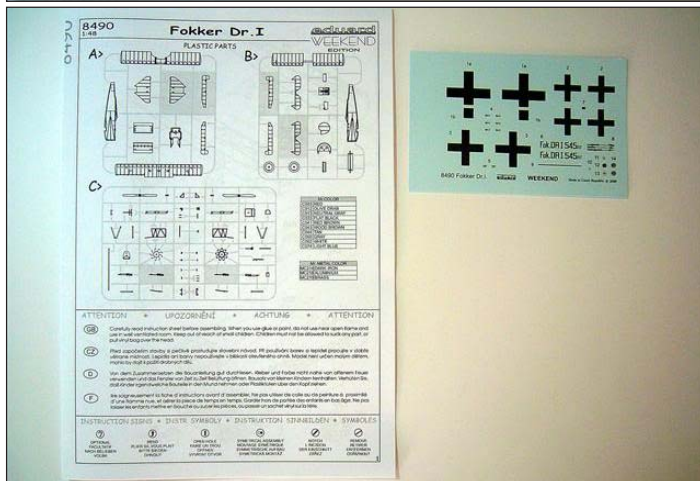
Los triplanos **Sopwith Triplane** entraron en servicio con el **Royal Naval Air Service RNAS** y, en no poca medida gracias a la tremenda agresividad y habilidad de sus pilotos, sembraron la inquietud entre los aviadores alemanes. Los triplanos entraron en acción durante la batalla de Arras, en abril de 1917. Cuando un triplano se estrelló tras las líneas alemanas, sus restos fueron estudiados hasta el menor detalle. Incluso el comandante del Servicio Aéreo Imperial alemán, el general von **Höppner**, elogió públicamente al caza británico. Hacia la primavera de 1917, casi todas las compañías importantes de aviación trataban de fabricar un caza triplano. Pero fue el astuto neerlandés **Anthony Fokker** quien consiguió el éxito. Estaba tan ansioso por aventajar a sus rivales que no sólo se dedicó a estudiar de cerca a los **Sopwith** triplanos volando en el frente, sino que consiguió apoderarse para su factoría de **Schwerin**, de forma completamente ilegal, de los restos del ejemplar estrellado.

El último prototipo de los talleres **Schwerin** era el D.VI (una designación de la compañía, no relacionada con el D.VI que más tarde se fabricaría) proyectado para la **Luftfahrttruppe** (fuerza aérea) del Imperio Austrohúngaro. En junio de 1917 el diseñador jefe **Reinhold Platz** con la colaboración del ingeniero jefe **Möser** rehízo rápidamente los planos, y el D.VI surgió a la luz hacia primeros de julio de 1917. Era el primer triplano alemán, y fue inmediatamente evaluado por el teniente **Werner Voss**, ya por entonces un famoso as.

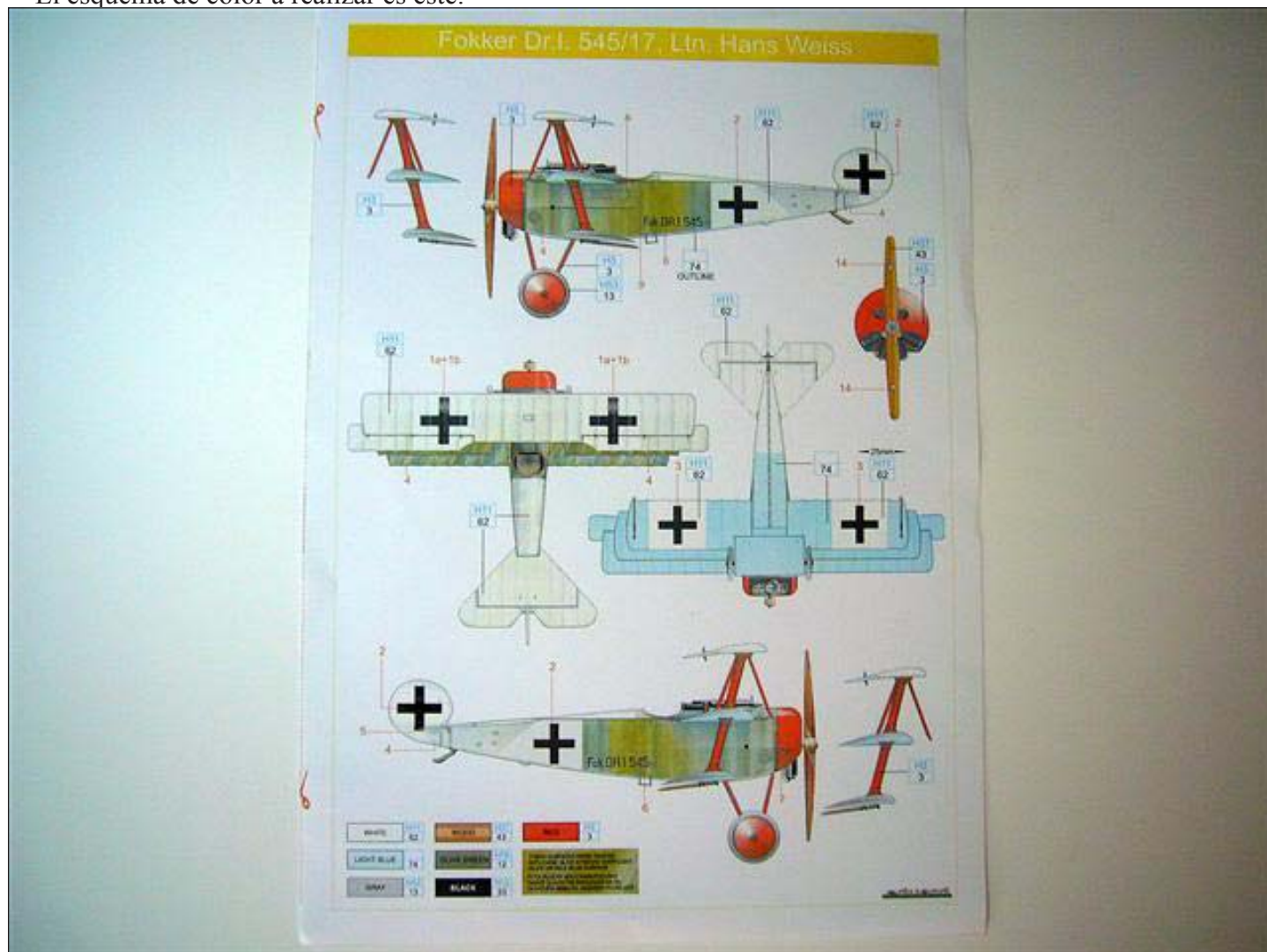
Fokker recibió un pedido inmediato de 318 triplanos, designados DrI (Dr. de *Dreidecker*, triplano), excepto los tres primeros, denominados F.I.

Desarrollo

La caja y su contenido.



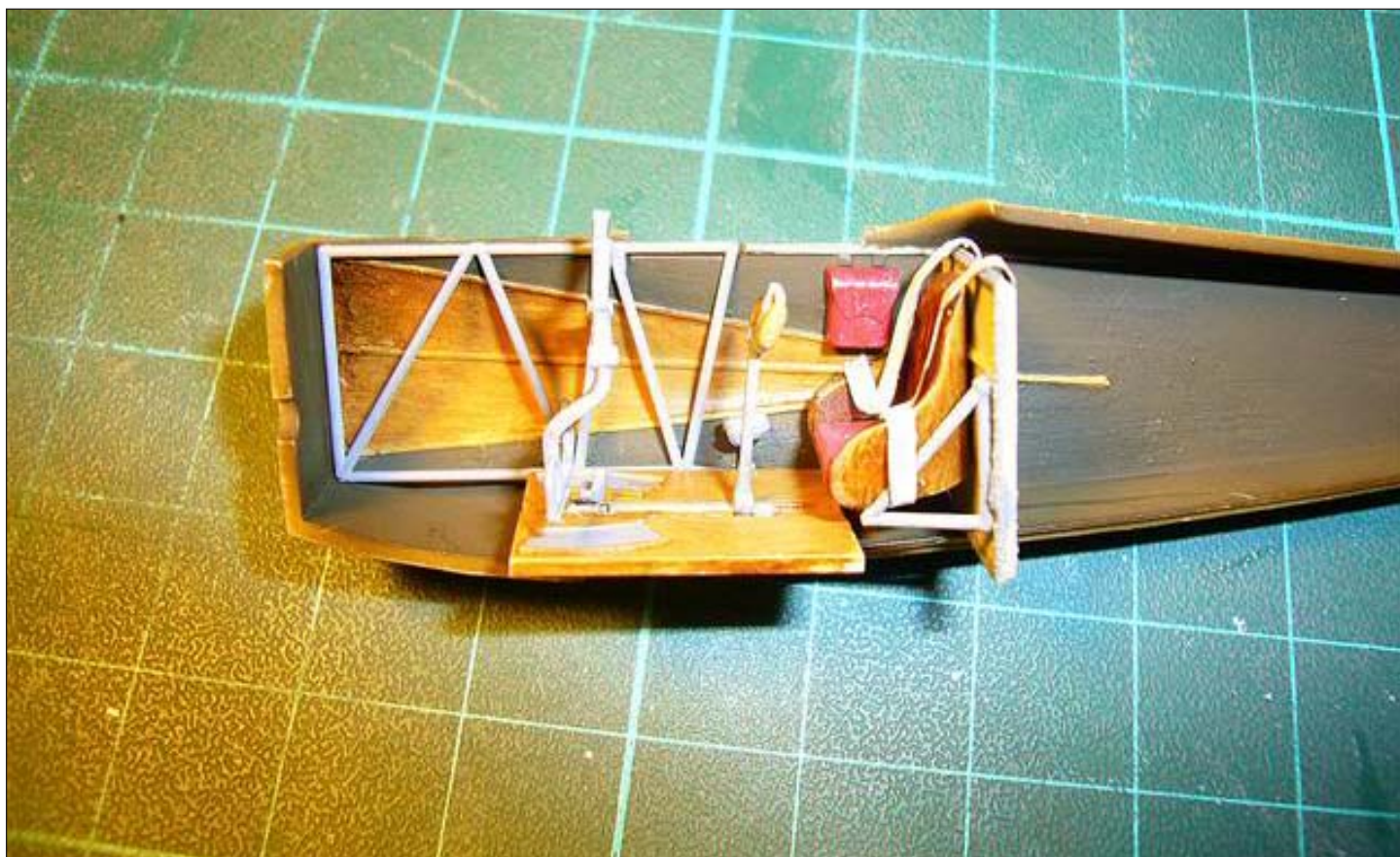
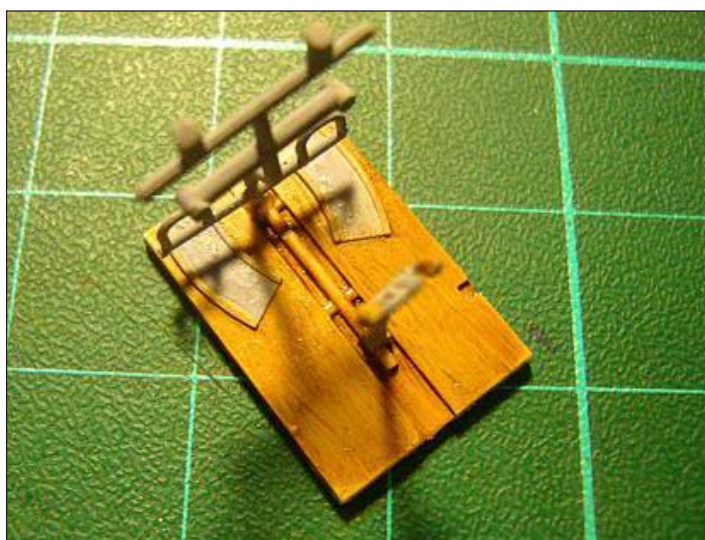
El esquema de color a realizar es éste.

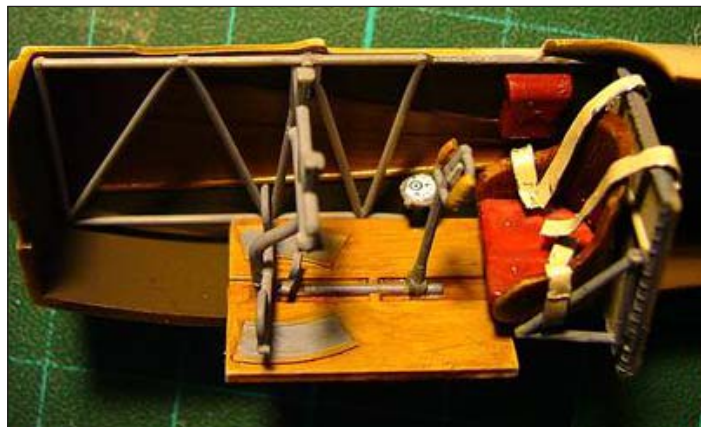
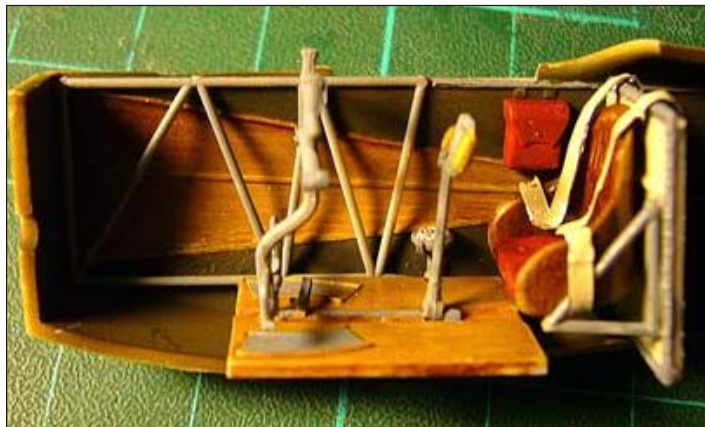


El interior.

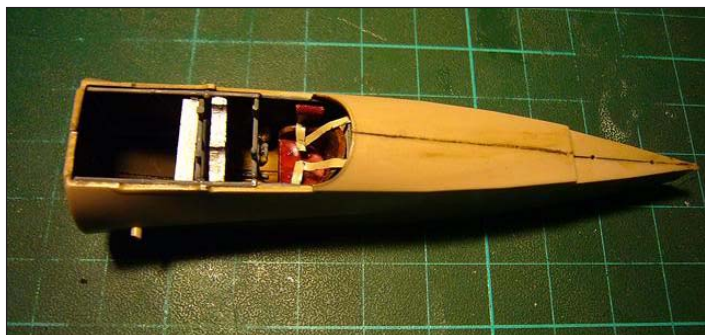


Aplicación del óleo para imitar la madera.

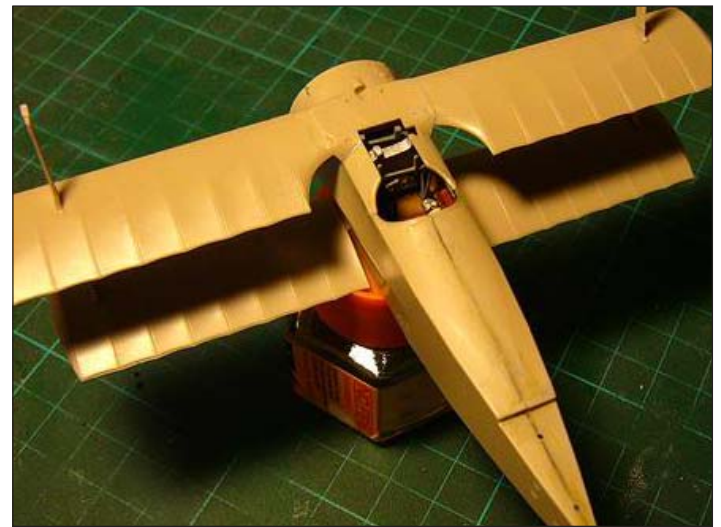
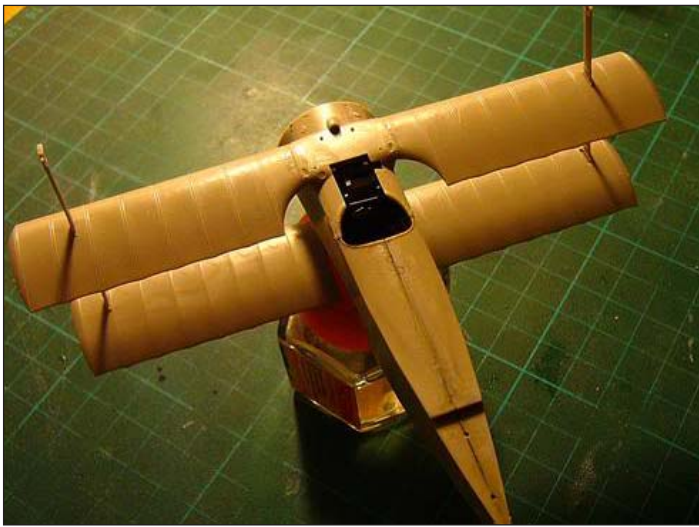




Cerrando el puro.



Poniendo las alas.

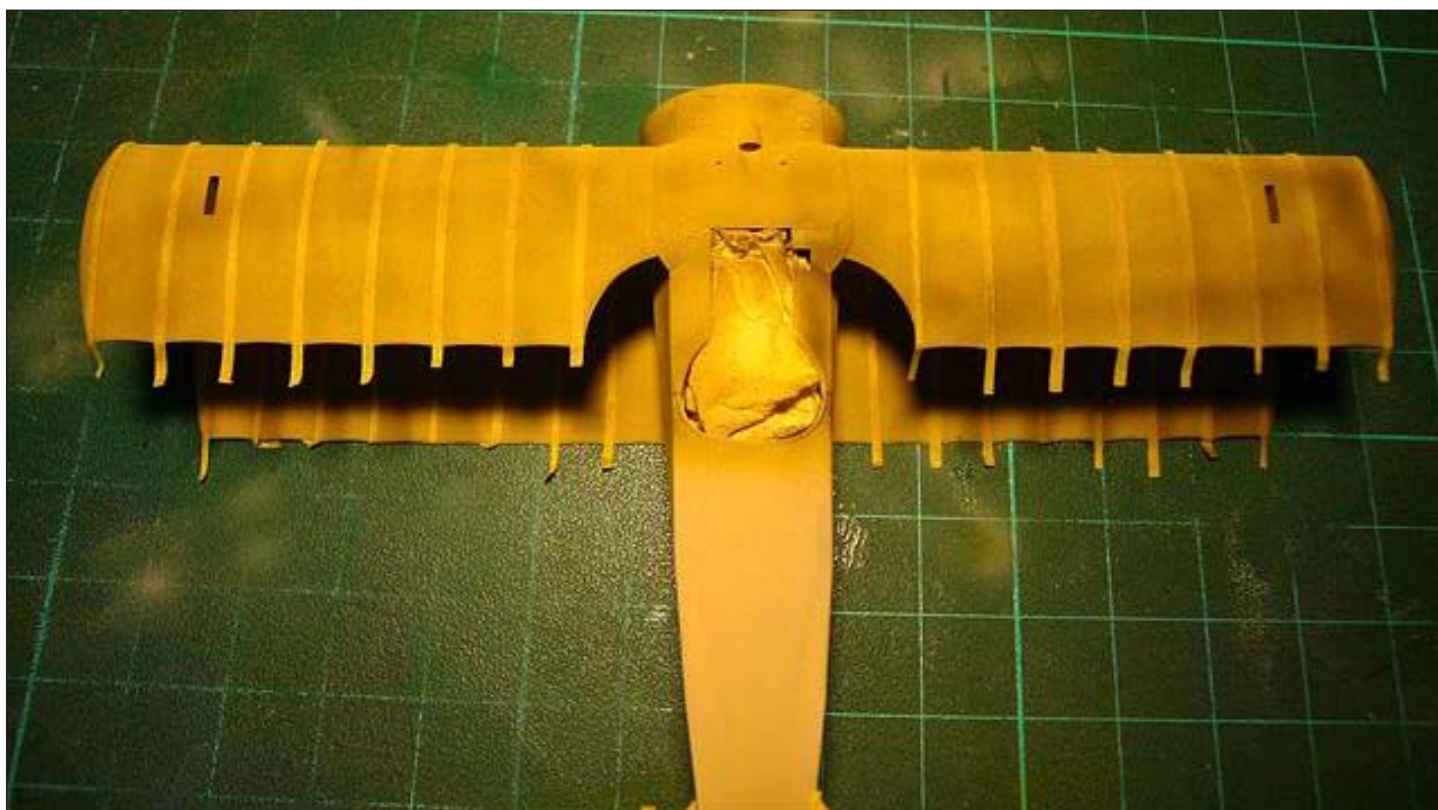
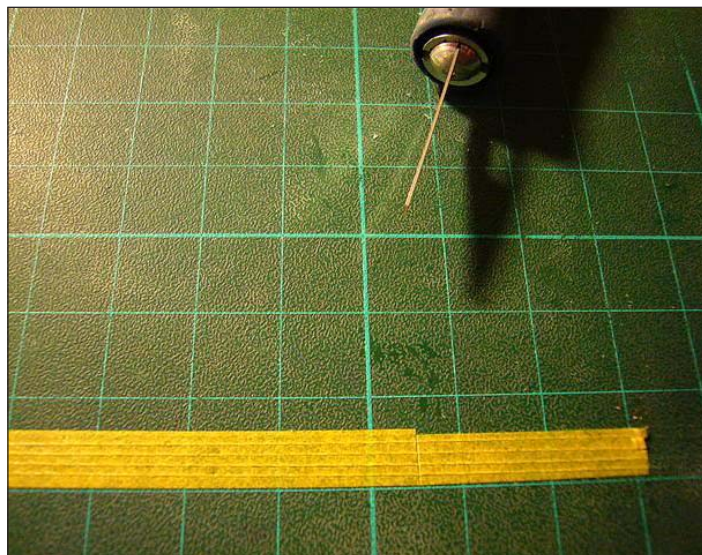
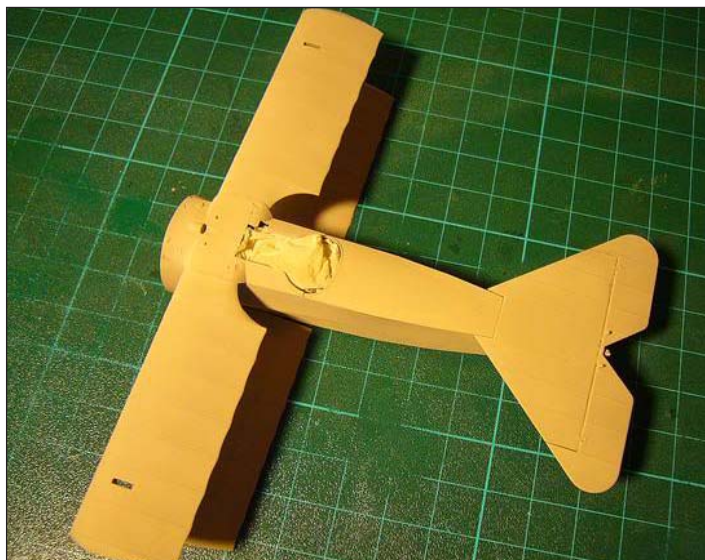


Ahora, el motor.

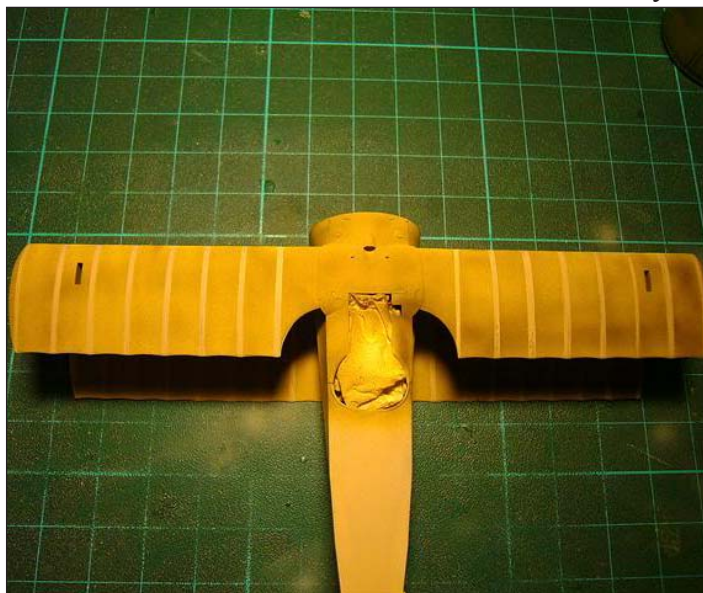


Le he dado una base con color ante de **Tamiya**.

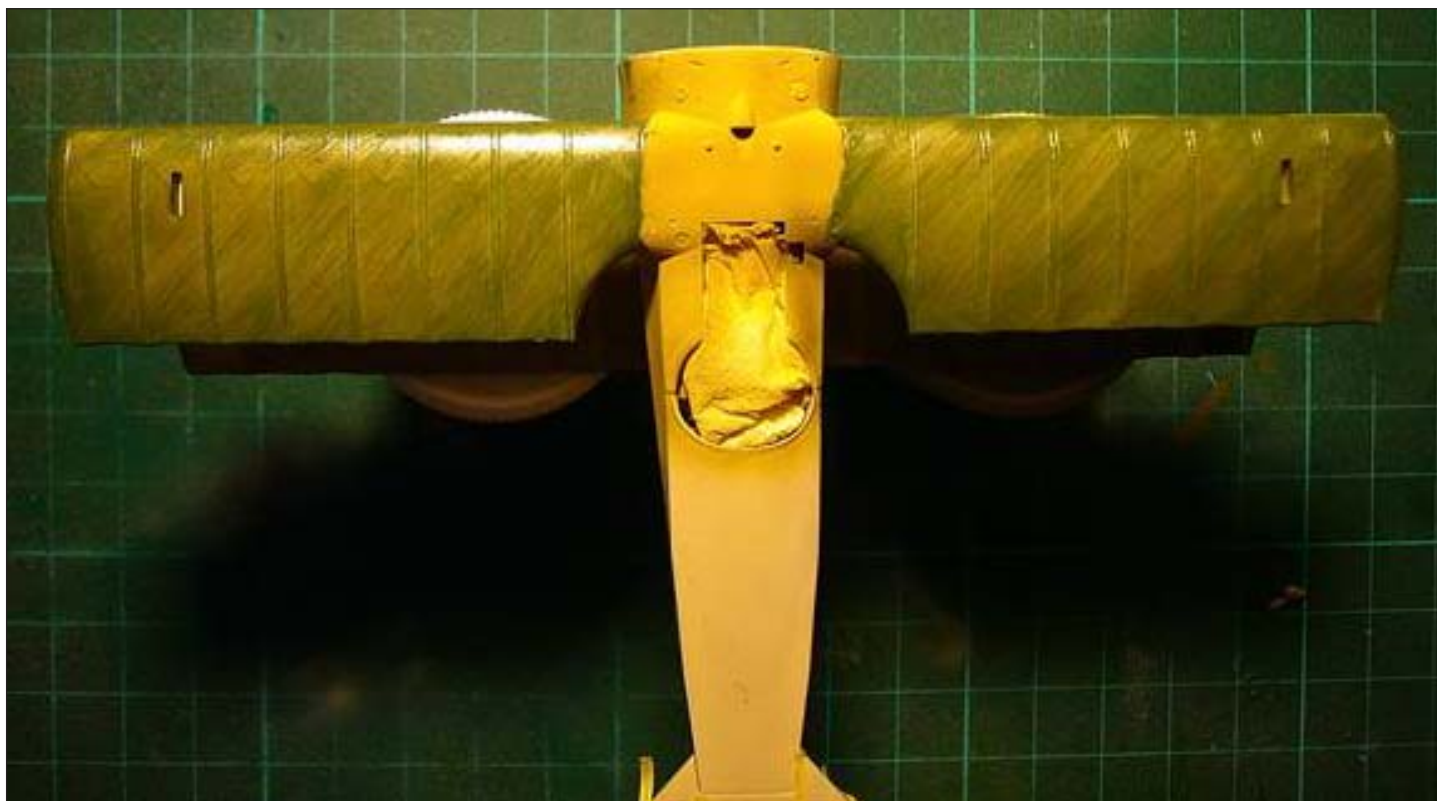
Tiras de cinta para las costillas.



Le he dado a las alas una mezcla de verde oliva y amarillo, deTamiya.



Y con verde oliva esmalte de **Humbrol**, he intentado hacer el veteado del entretelado.



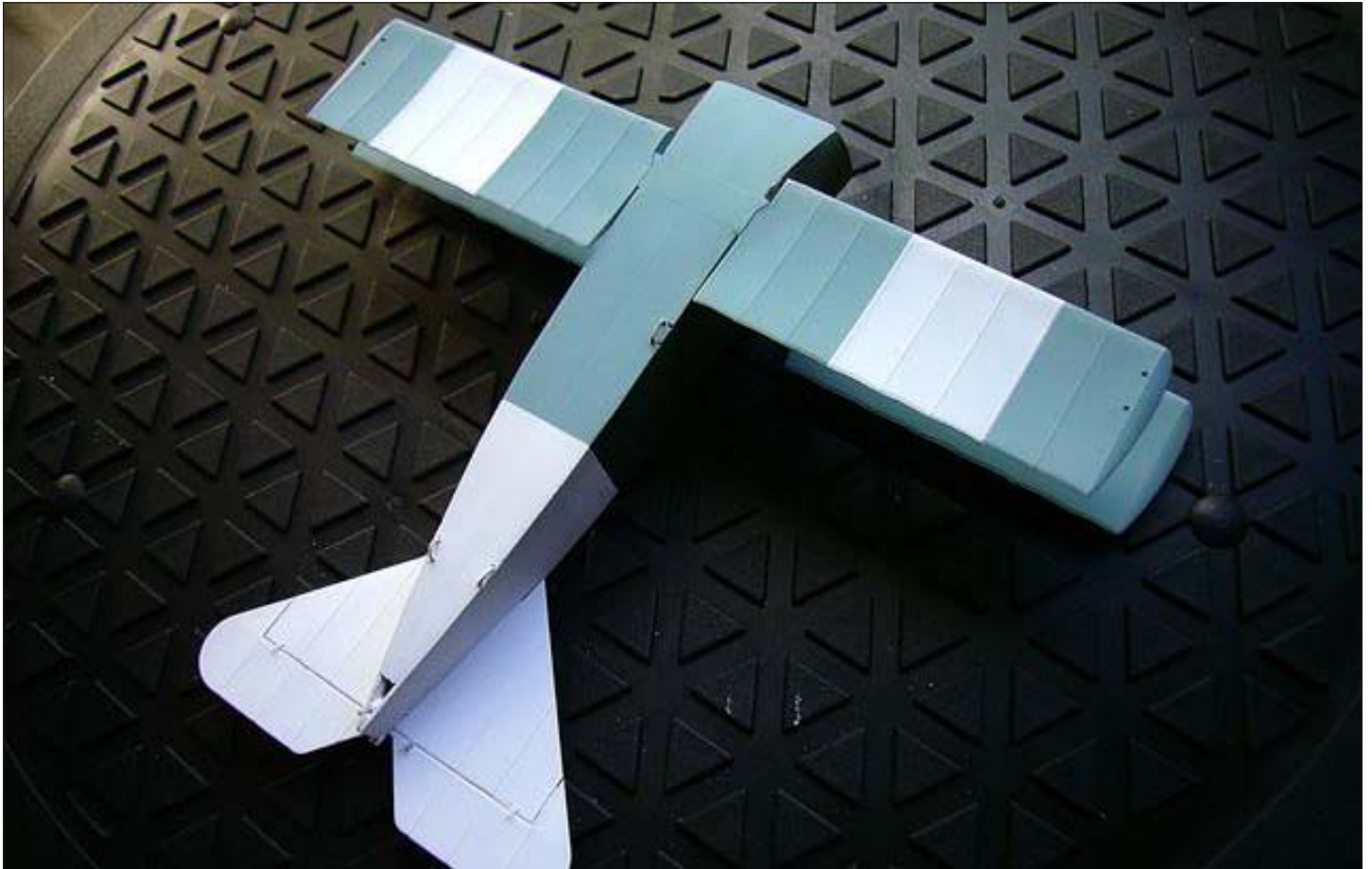
Veteado en blanco.



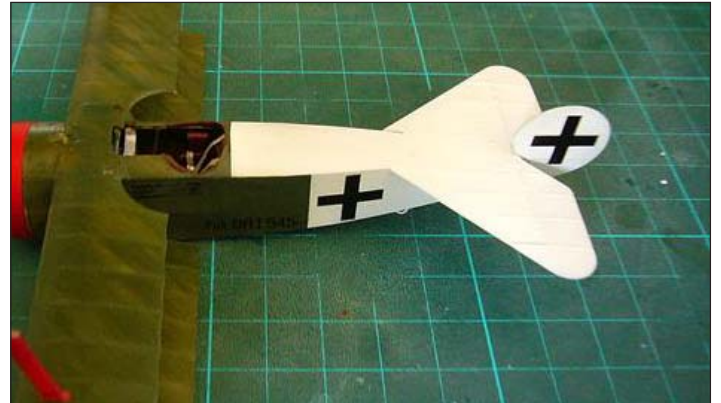
La hélice.

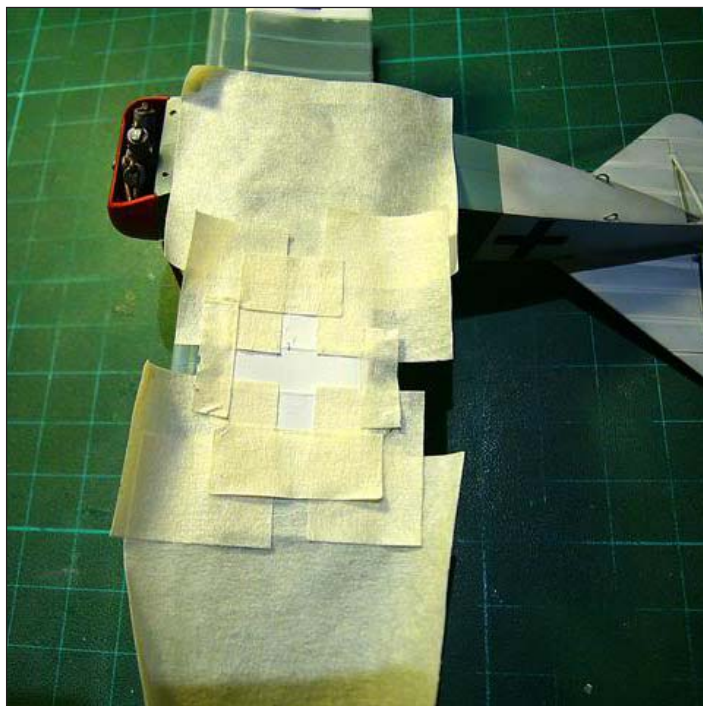


La parete de abajo.



Las calcas.





Y éste es el resultado. Le he hecho también una peana.



Proyecto terminado - 1 de marzo de 2012.

EXPOSICIÓN

MODELISMO ESTÁTICO



SALA ANTIGUA LONJA MEDIEVAL- PLZ.DE BAIX

Del 20 de diciembre de 2013 al 6 de enero de 2014

Horario de visitas

De martes a viernes: de 10:00 a 14:00 h y de 15:00 a 18:00 h

Sábados: de 10:00 a 14:00 h y de 17:00 a 20:00 h

Domingos y festivos: de 10:00 a 14:00 h

Lunes: cerrado

Organizan:



WWW.AIME-ELCHE.ES



Ayuntamiento de Elche



Patrimoni Cultural Elx

Albatros D.V (alemán)

Eduard 1/48

por Gabriel Sánchez Sala



Gabymaq



Historia

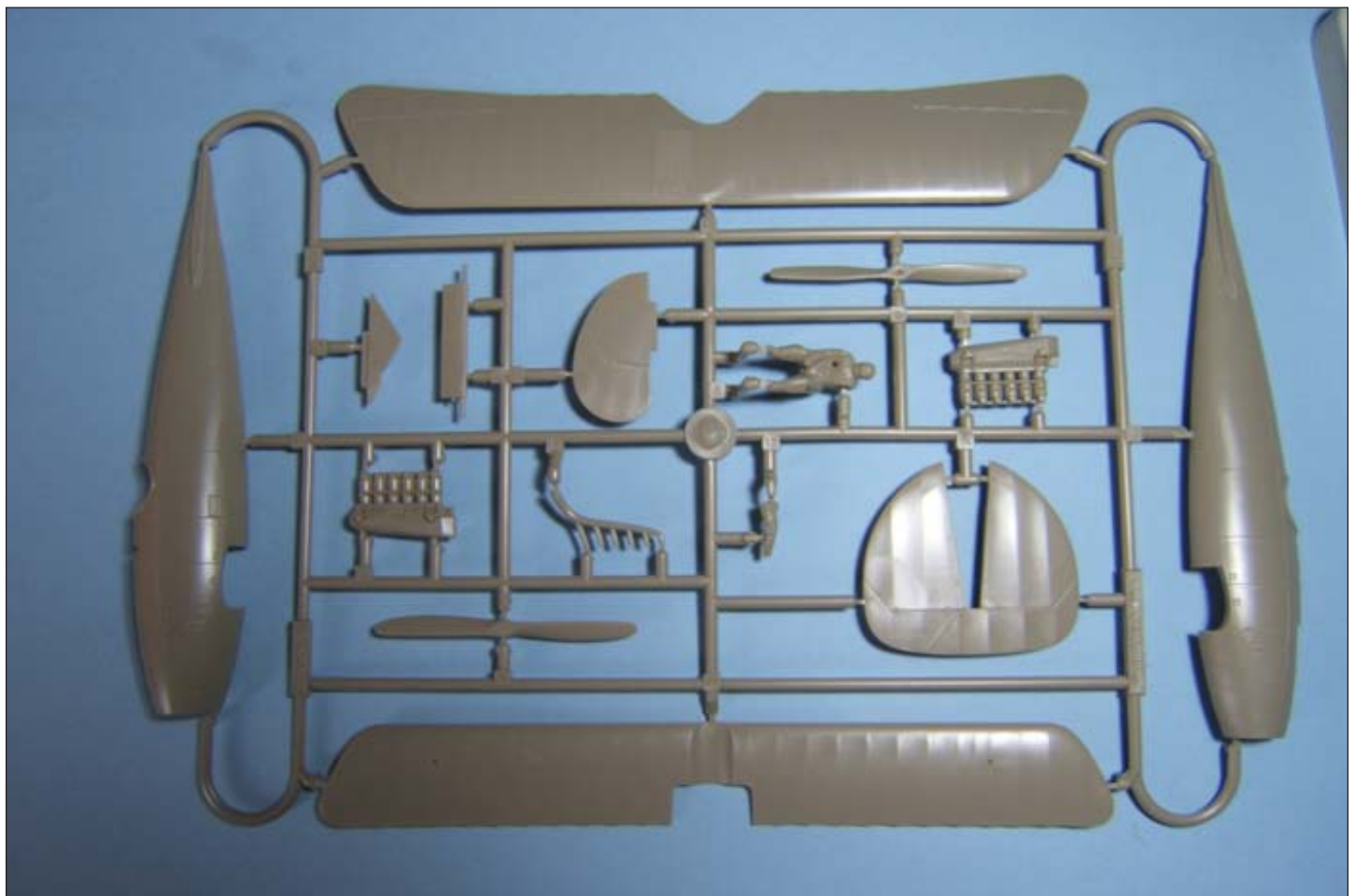
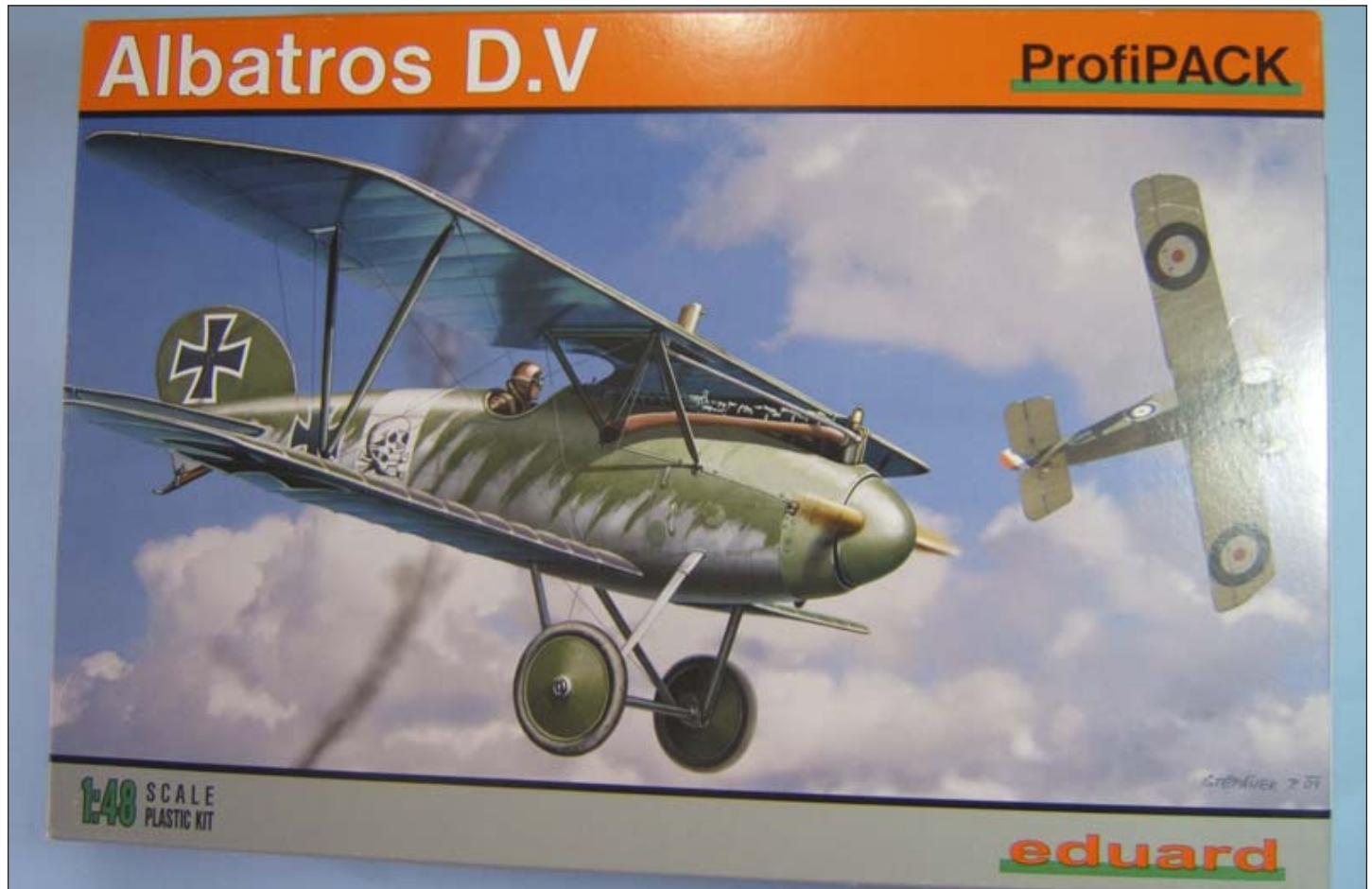
El **Albatros D.V** era un biplano de caza alemán de la Primera Guerra Mundial utilizado por Servicio Aéreo del Ejército Imperial Alemán (Luftstreitkräfte). El **D.V** fue el desarrollo final de la familia de aeronaves Albatros D.I y Albatros D.III y el último caza Albatros en participar en servicio operacional. A pesar de sus bien conocidas deficiencias y su obsolescencia, aproximadamente 900 Albatros D.V y 1.612 Albatros D.Va fueron construidos.

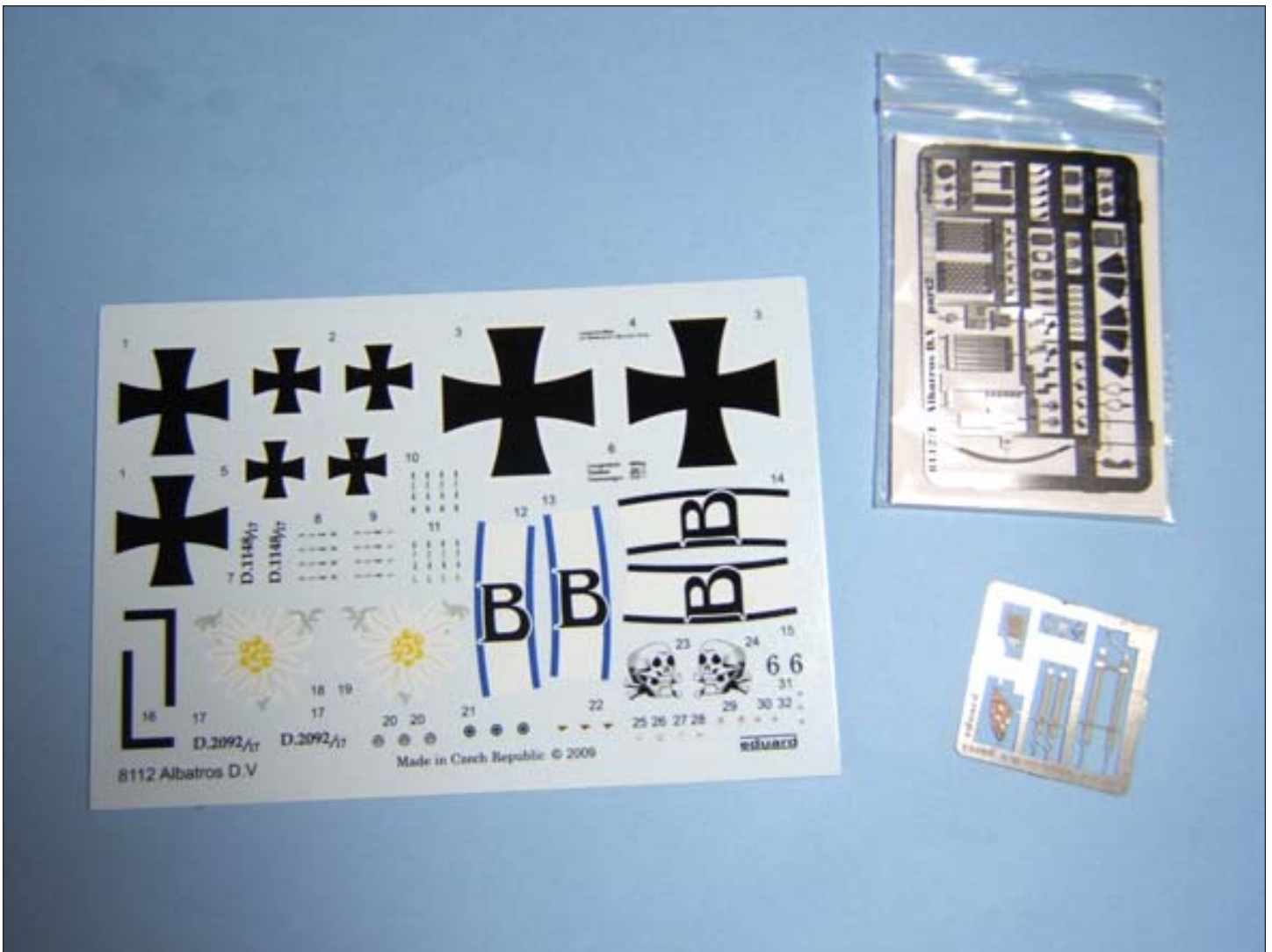
El **Albatros D.V** entró en servicio en mayo de 1917 y, como el D.III que lo antecedió, empezó a mostrar fallas estructurales en el ala inferior casi inmediatamente. De hecho, la evidencia circunstancial sugiere que el **D.V** era aún más proclive a fallas en el ala inferior que el D.III. Más aún, el **D.V** ofrecía muy poca mejora en el desempeño. Este hecho causó una considerable baja de la moral de los pilotos de la línea del frente. Manfred von Richthofen era particularmente crítico de la nueva aeronave. En una carta fechada en julio de 1917, él describía al **D.V** como “tan obsoleto y tan ridículamente inferior a los ingleses que uno casi no podía hacer nada con esta aeronave”.

Los problemas estructurales del nuevo Fokker Dr.I y el mediocre desempeño del Pfalz D.III no le dejaron a la Luftstreitkräfte alternativa alguna para el D.Va, hasta que el Fokker D.VII entró al servicio en el verano de 1918. Para mayo de 1918, 131 aeronaves **D.V** y 928 aeronaves D.Va estaban en servicio en el Frente Occidental, en Italia y en Palestina. Las cantidades empezaron a declinar a medida que se terminaba la producción; sin embargo, el D.Va permanecería en amplio uso en el frente hasta la firma del Armisticio.

Desarrollo

La caja y su contenido.





Esquemas del avión.



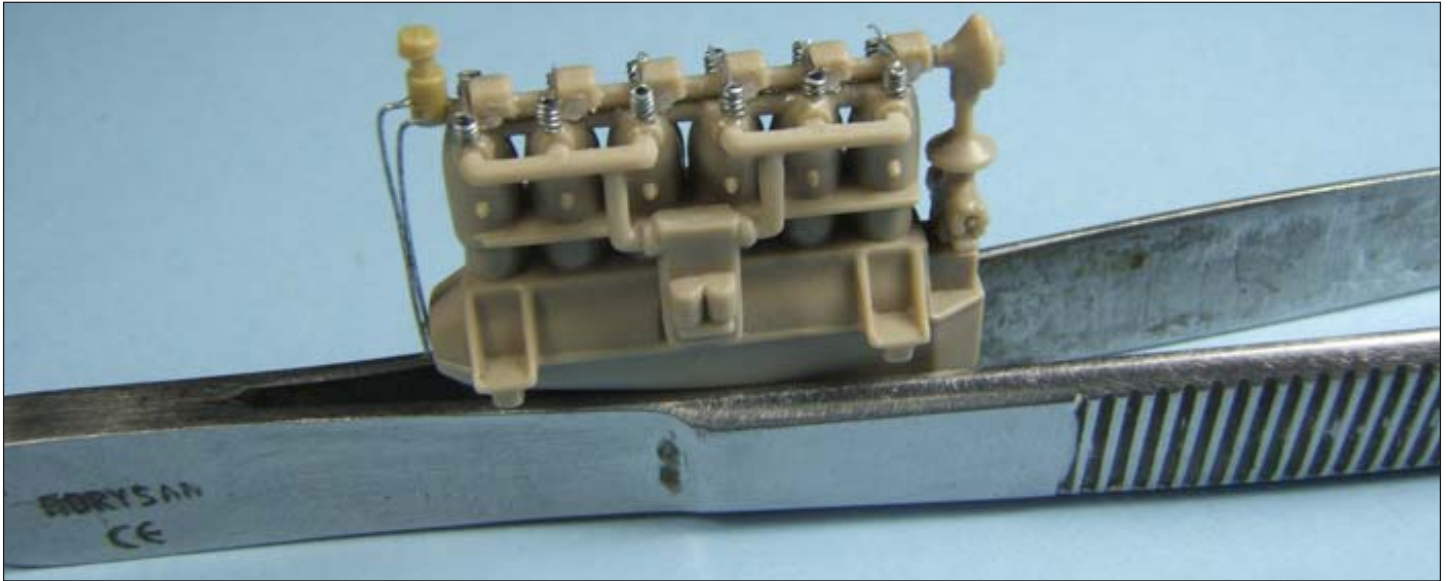
El motor. Montamos las dos mitades y me fijo que la pieza de arriba no concuerda con fotos que tengo reales, así que corto y la pego al revés, así queda desplazada que es lo que pretendo.



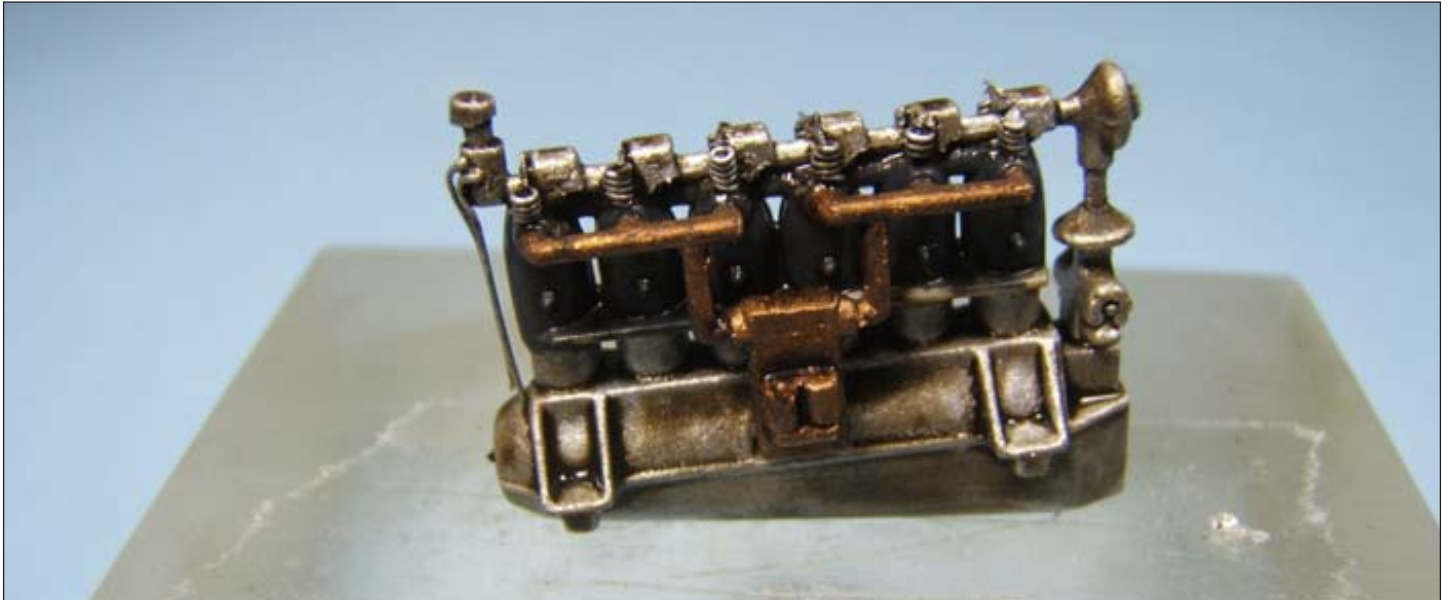
Aprovecho y elimino los soportes de los muelles, ya que los sustituiré.



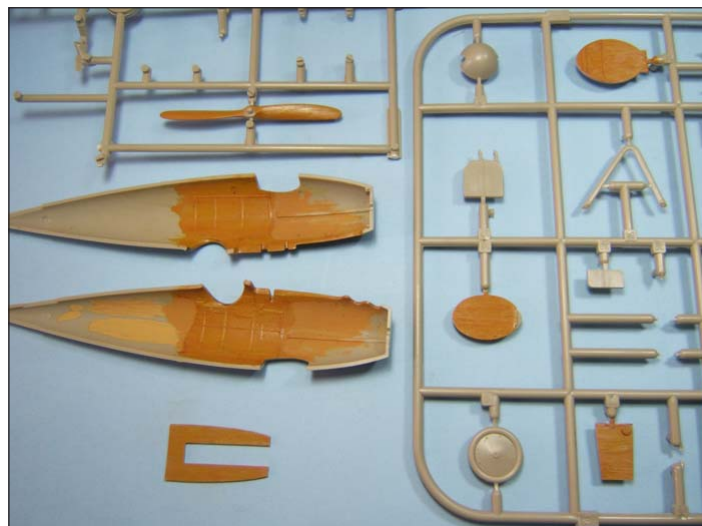
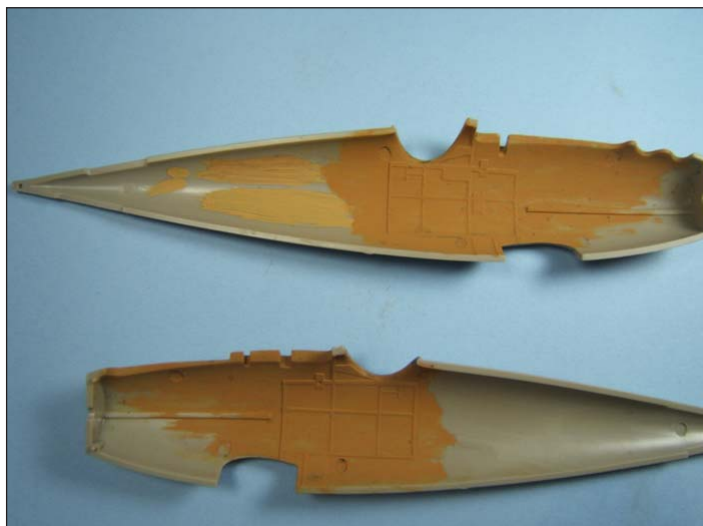
Le añadimos una pieza (a la izquierda de la foto) que no lleva la maqueta, con sobrantes de grapas. Ponemos dos cables en esa pieza.



Pinto de Gris oscuro (**Vallejo**), el bloque motor de Acero (**Vallejo**) y los cilindros y tapa en Aluminio de **Tamiya**. Los escapes son en Bronce Antiguo (**Enamel**). Le doy un filtro en Darck Brown (**AK Interactive**)



Para el tono madera utilizo una mezcla de **Vallejo** 129 (marrón claro) y 009 (sand yellow) y *futureo*. Con puntitos de óleo - Yellow Ocre, Burnt Sienna. Dándoles en una dirección.



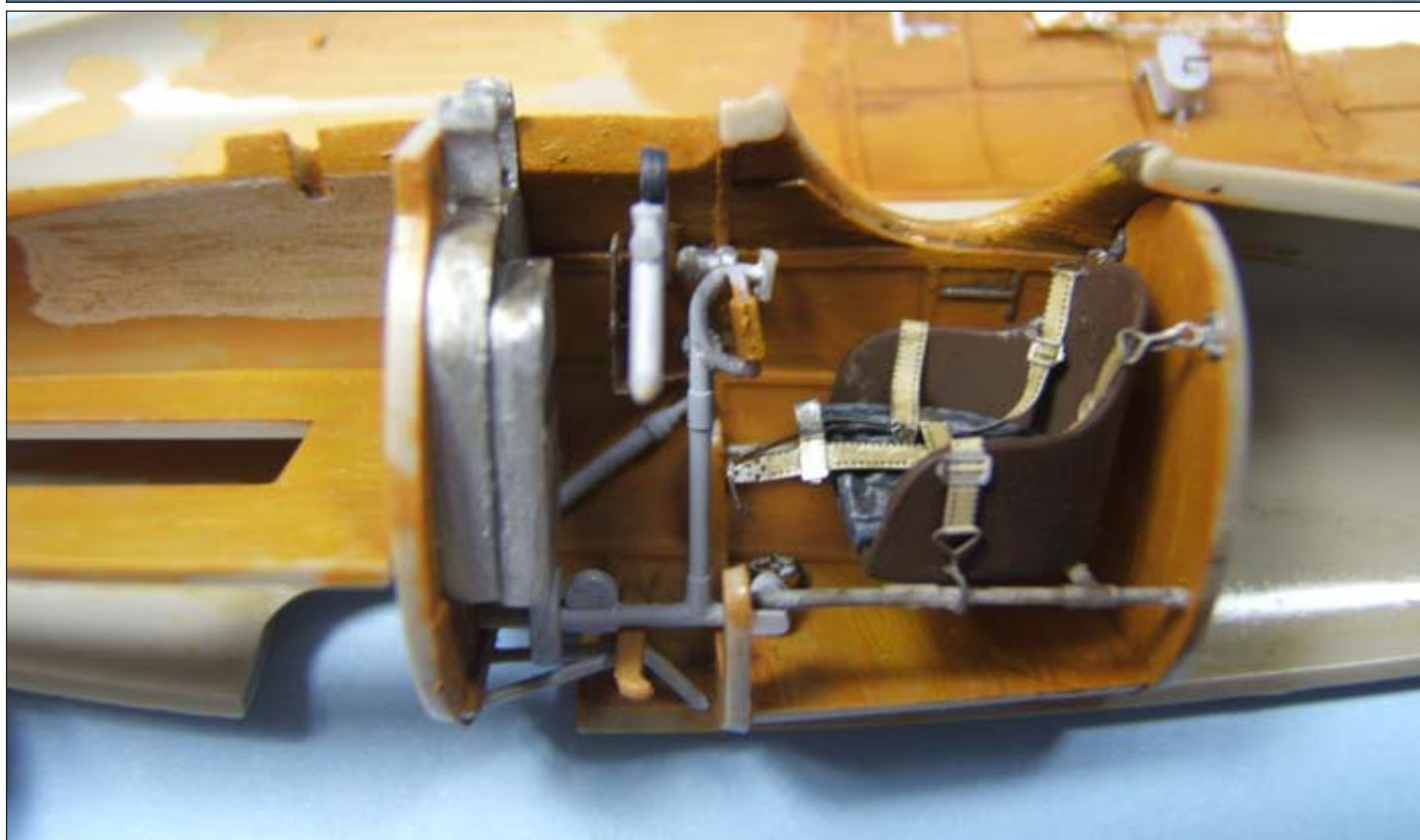
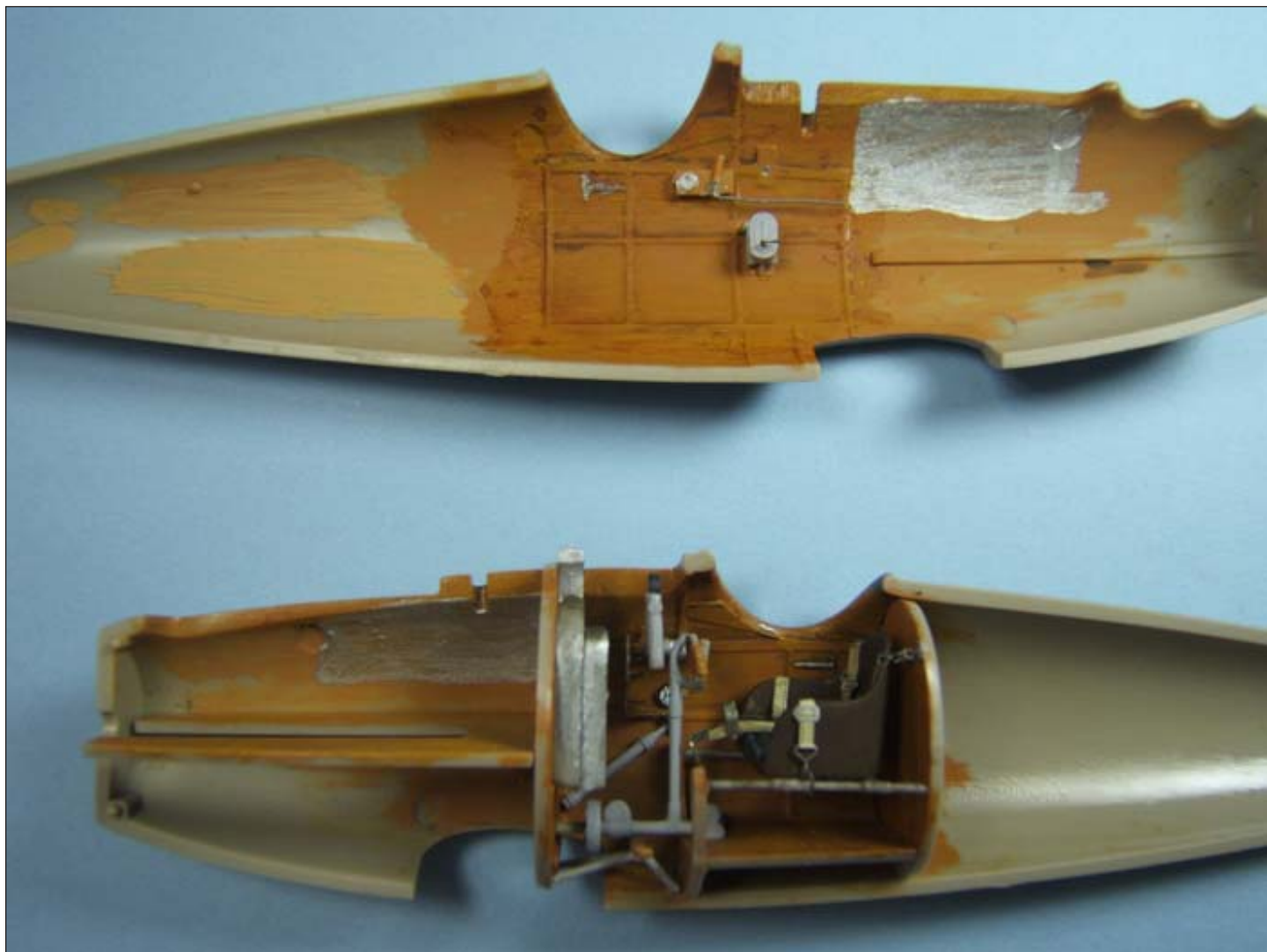
Confecciono el cojín con un trozito de PVC espumado (o Fores) y le hago los hundidos de los botones con un simple destornillador.



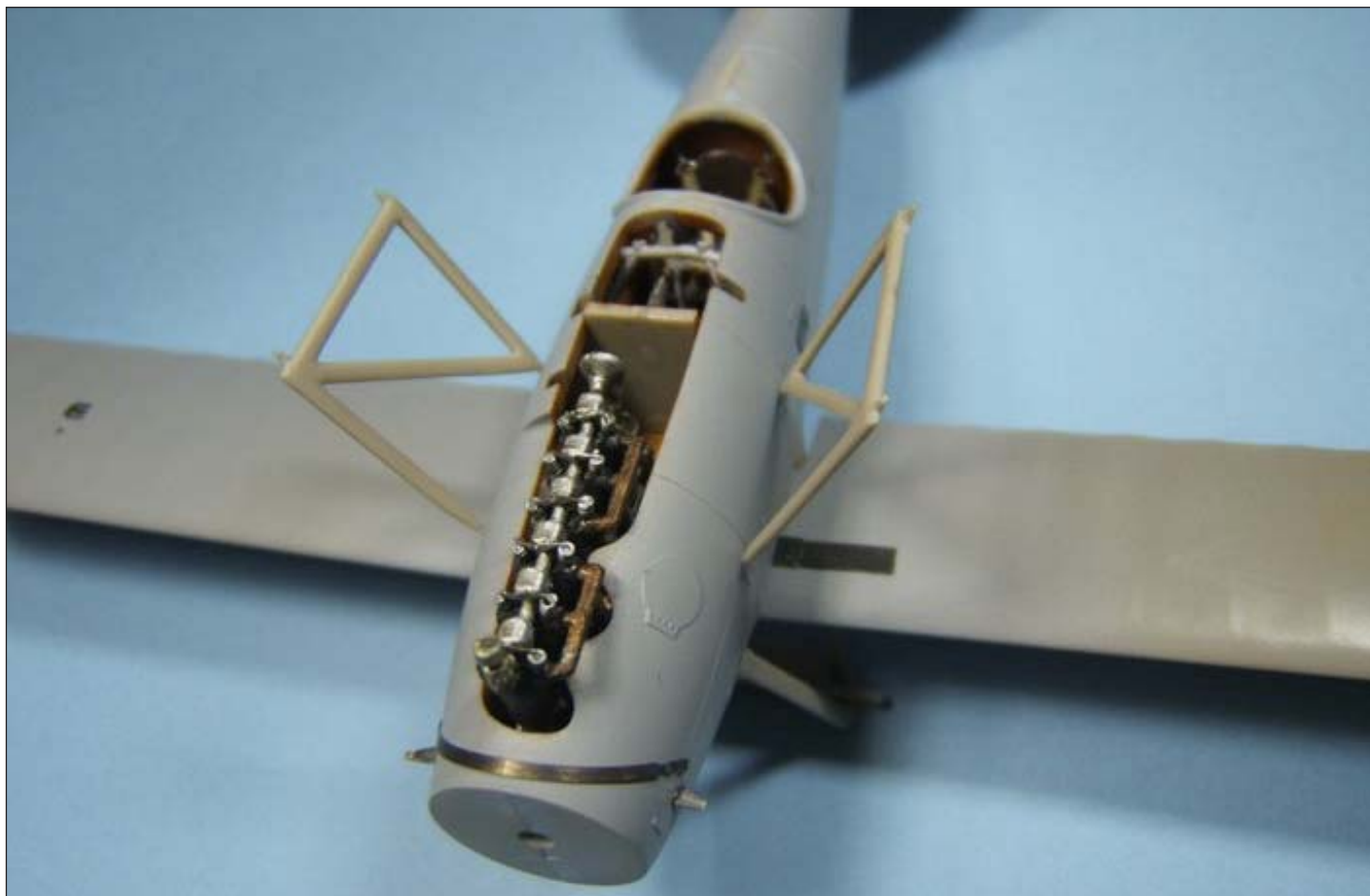
Lo pinto de gris oscuro con un toque de luz en gris claro. Aquí, puesto y montado el conjunto; el asiento es de color Red Hull.



Montado en su sitio, y le he puesto un cable (se ve en la parte de arriba) que creo que era para la munición de las ametralladoras.



He cerrado el puro, enmasillado y le he dado una pasada de imprimación. Pego fotografados y demás partes.



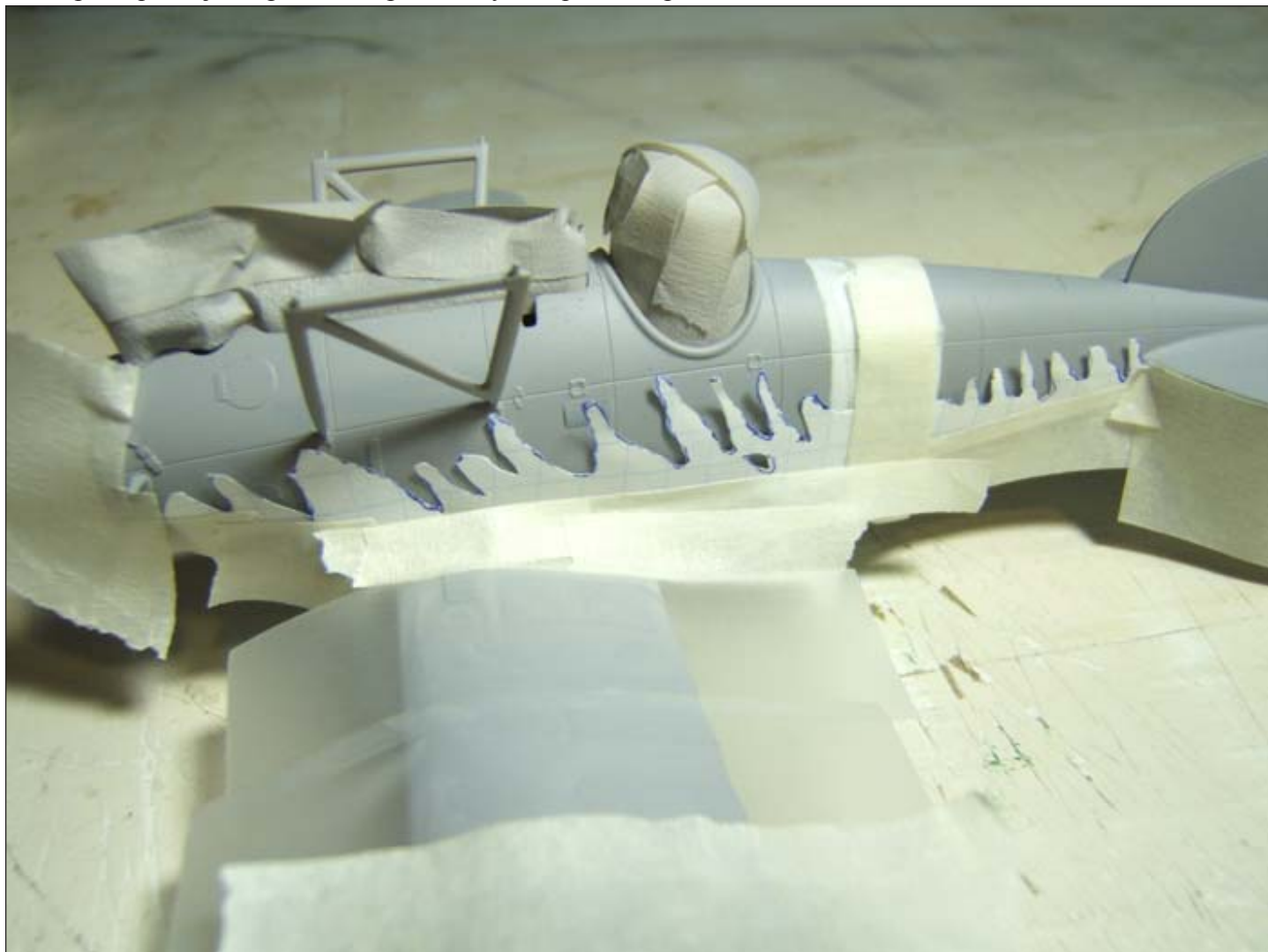
La cola del avión.



Los enganches del cable, utilizaré como riostras un cable eléctrico muy fino.



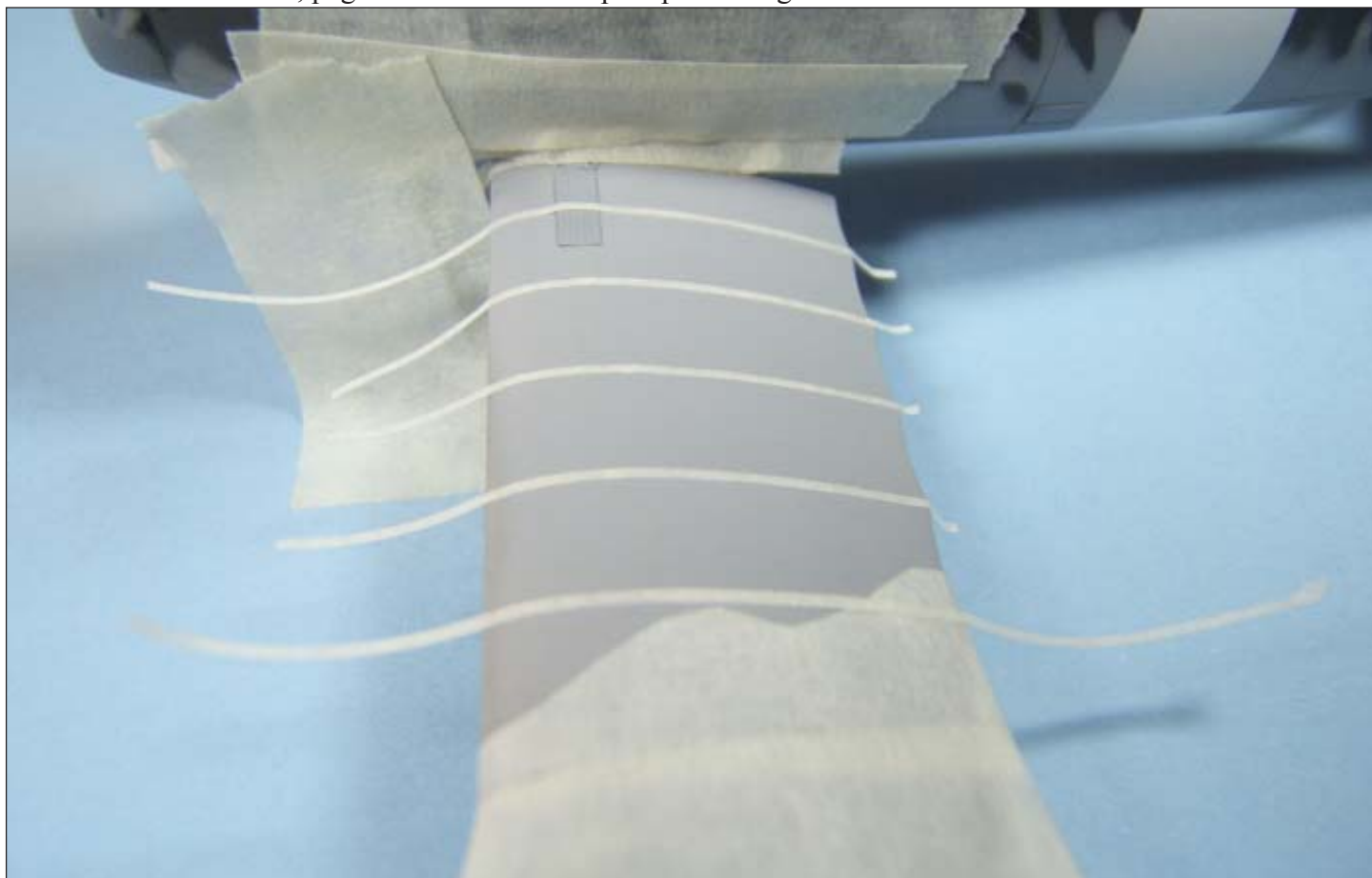
Imprimado suavemente, pinto después el gris base con **Hobby Color** N° 306. Dibujo en un papel las líneas del color gris oscuro y las recorto, las máscaras resultantes las adapto al puro con unos trozos de cinta de enmascarar, para que coja un poco de separación y me quede un poco difuminado el contorno.

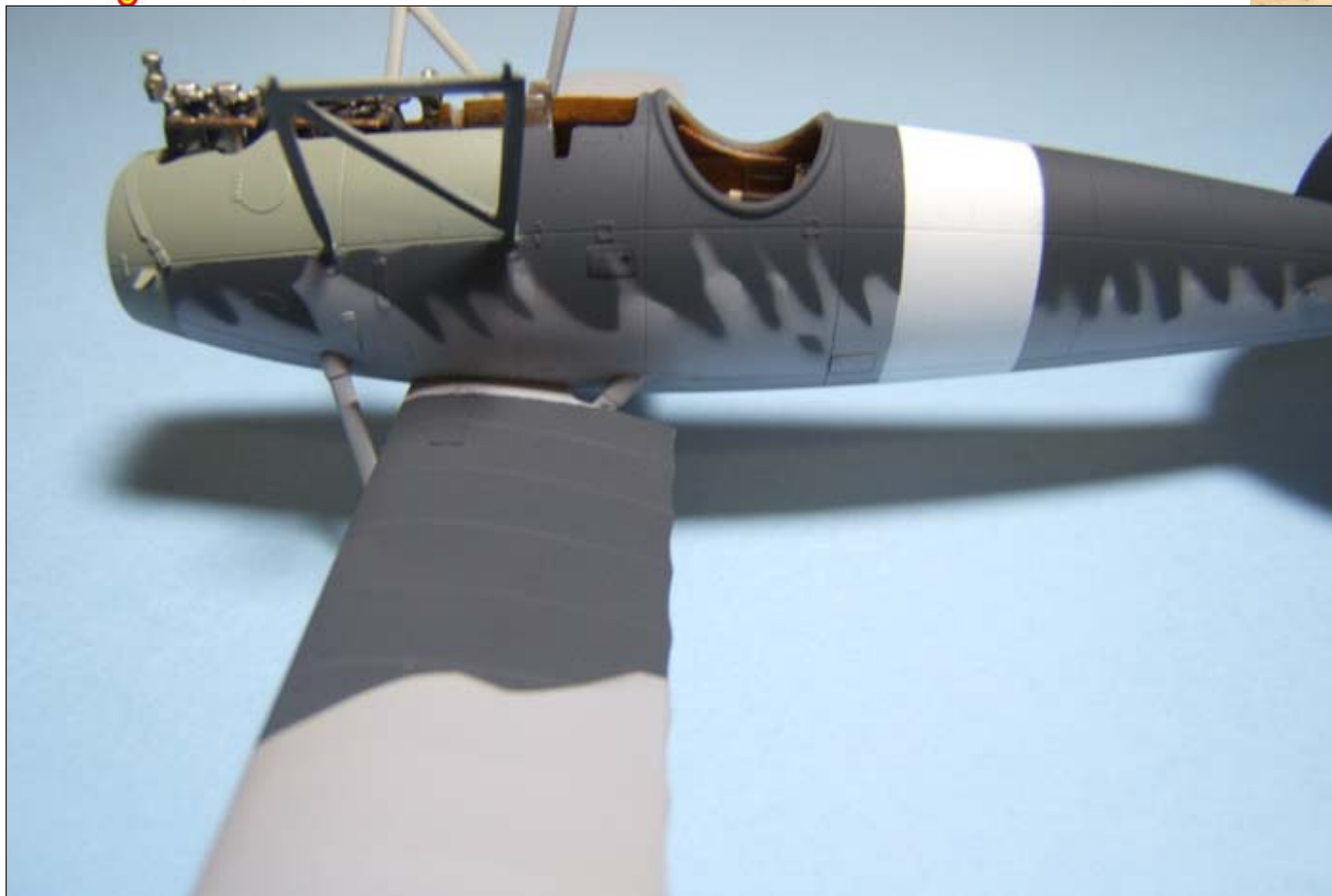


El resultado.

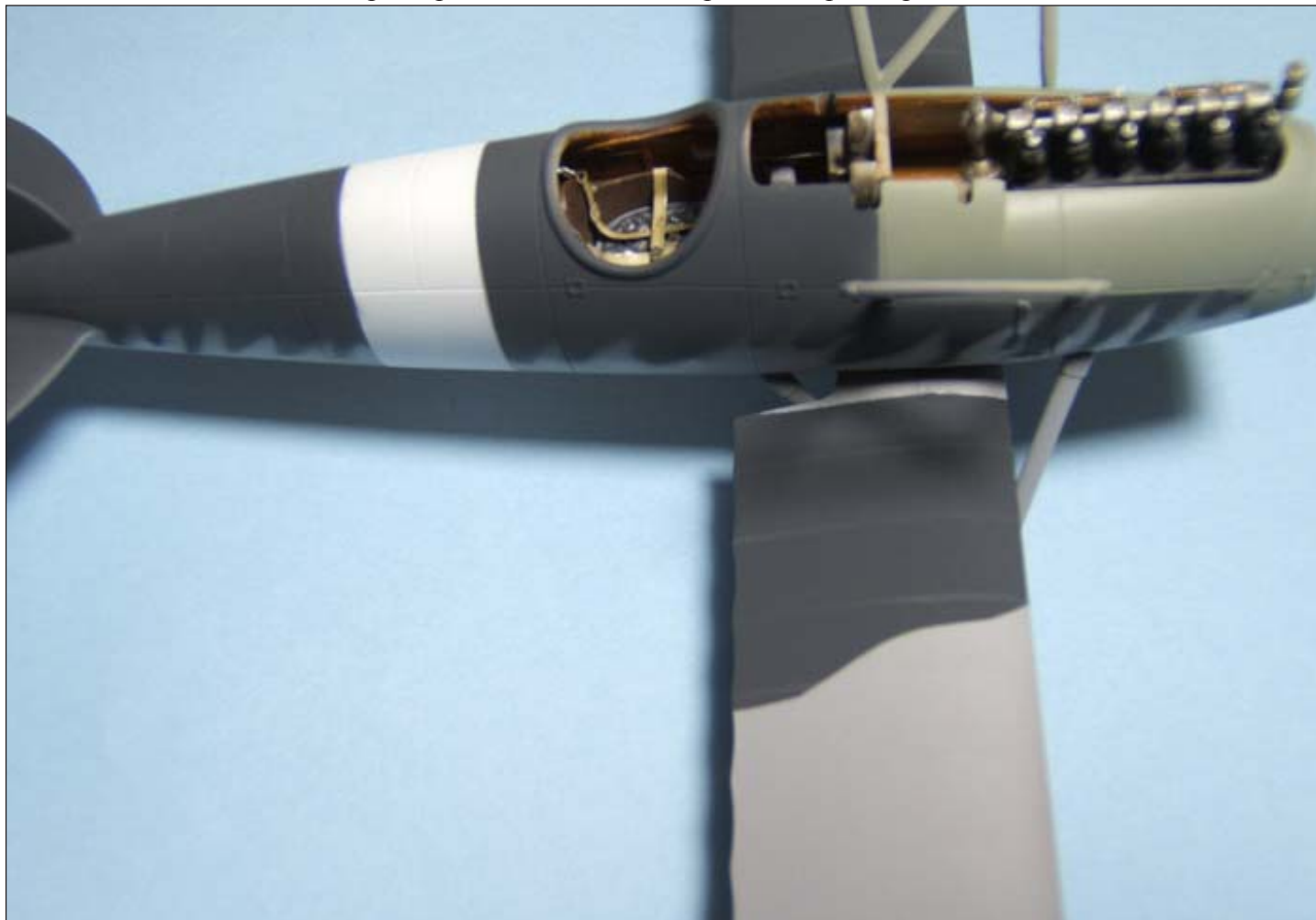


Continúo con las alas, pego las tiritas de cinta para pintar de gris oscuro.

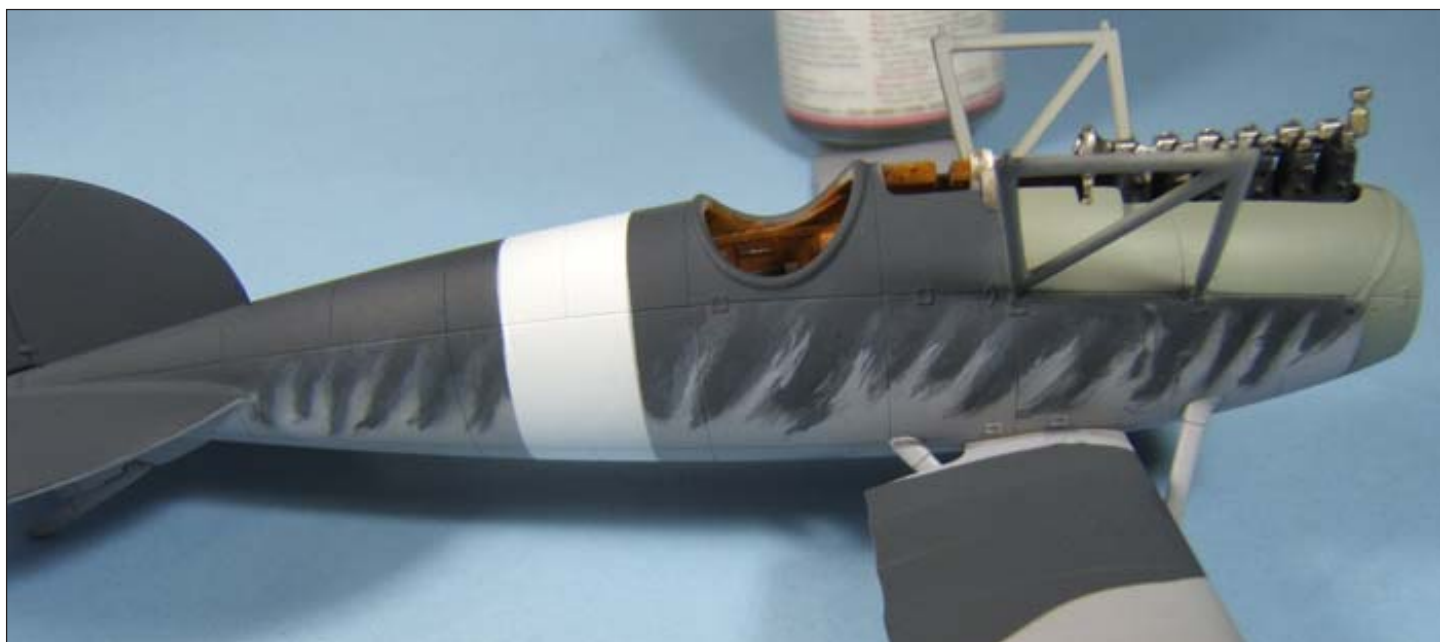




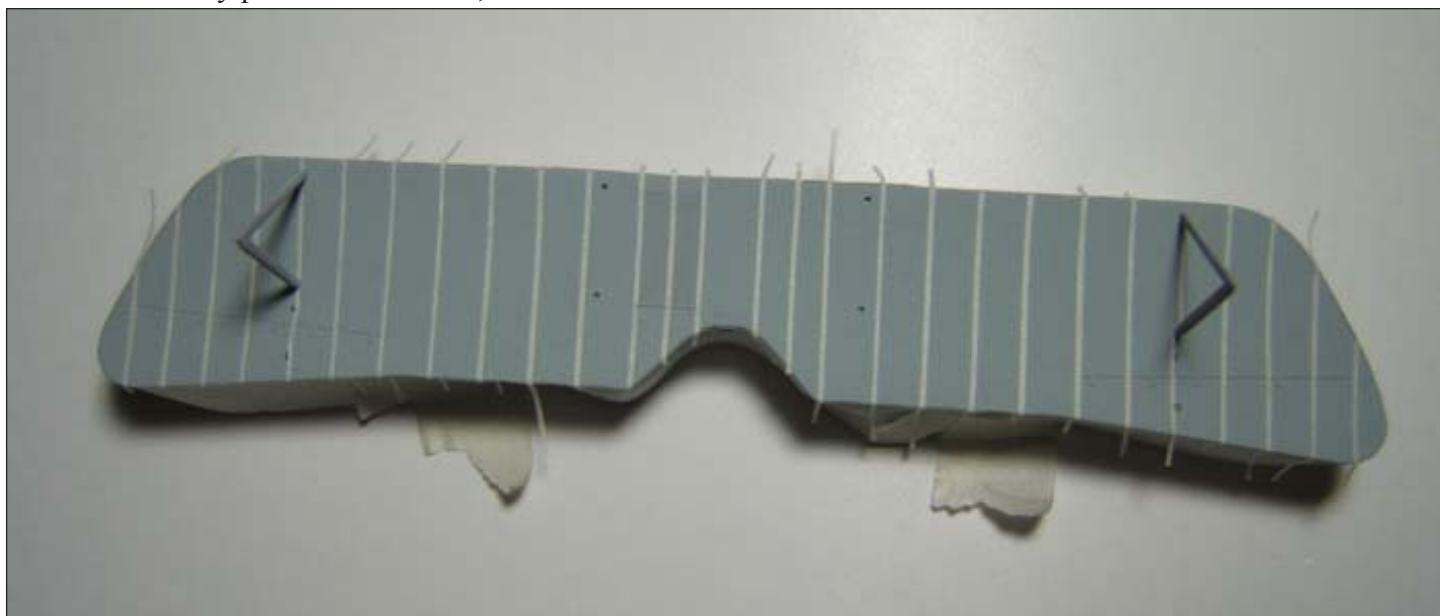
Una vez retiradas las tiritas, pinto por encima dando una pasadas rápidas, para suavizar el contraste.



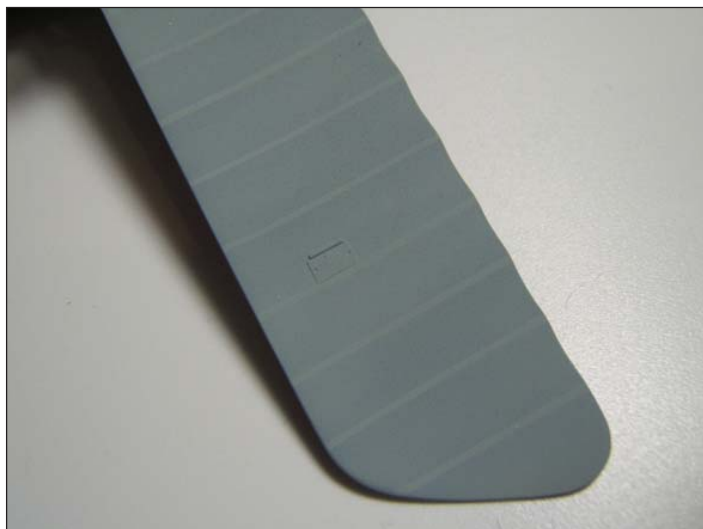
Con un pincel muy fino y el color gris claro bastante disuelto, le voy dando pinceladas en las tiras oscuras. Poco a poco se va notando la diferencia, después repito la misma operación con el color oscuro diluido en las zonas de gris claro.



Tiras de cinta y pinto de azul cielo, intento hacer el difuminado.



Le doy otra pasada general.



Pinto el lila y el gris oscuro, esta vez difumino por dentro, entre costillas.



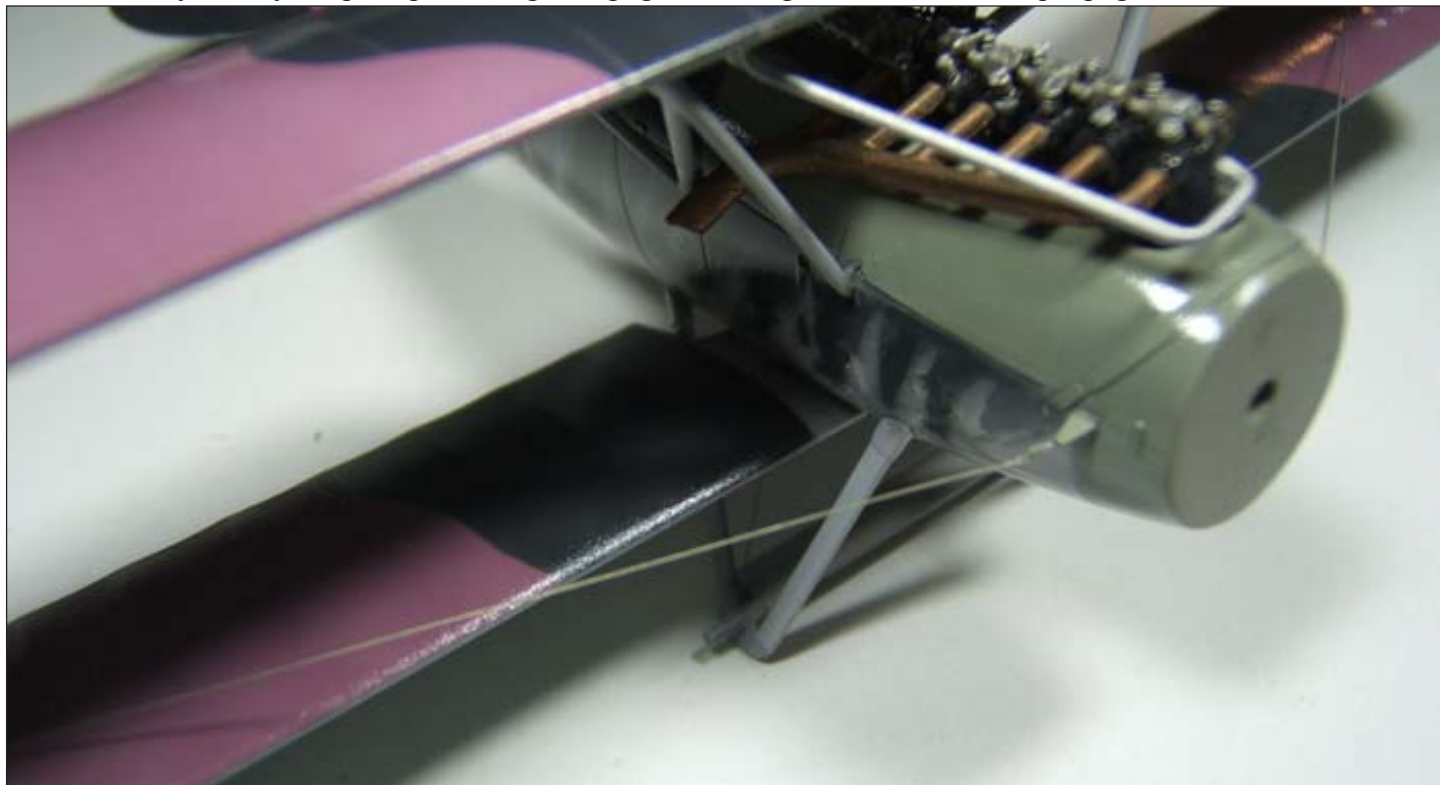
Barnizo con acrílico de **Vallejo** y me pongo a poner calcas.



Y aquí vista del puro y cola, las ametralladoras puestas.



Montadas el ala superior y sus soportes, escapes. Además un intento de riostra, utilizo dos cables eléctricos trenzados muy finos y los paso por las argollas pegando con glue. Tenso a la vez que pego.



Al final he desistido de poner las riostras metálicas. Las he realizado con hilo de pescar de 0,14 y muelle tensor. La verdad es que corre mucho mejor, aunque el cable metálico es más real, pero no queda tenso.



He hecho un terreno diferente, quería plasmar un suelo encharcado.



Proyecto terminado - 26 de enero de 2012.

Albatros D.III (alemán)

Revell 1/72

por Marcelino



Magoga



Historia

El **Albatros D.III** era un caza biplano alemán fabricado por la firma Albatros Flugzeugwerke y usado durante Primera Guerra Mundial por el Servicio Aéreo del Ejército Imperial Alemán (Luftstreitkräfte) y por el Servicio Aéreo Austro-Húngaro (Luftfahrtruppen). Los **Albatros D.III** entraron en servicio en los primeros meses de 1917 y no tardaron en hacer acto de presencia en el campo de batalla.

En el otoño de 1916, la fábrica Oeffag obtuvo una licencia para construir el **Albatros D.III** en Wiener-Neustadt. Las entregas empezaron en mayo de 1917. Las aeronaves de Oeffag eran fabricadas utilizando los motores Austro-Daimler. Los motores Austro-Daimler probaron otorgar un mejor desempeño que el motor Mercedes D.IIIa.

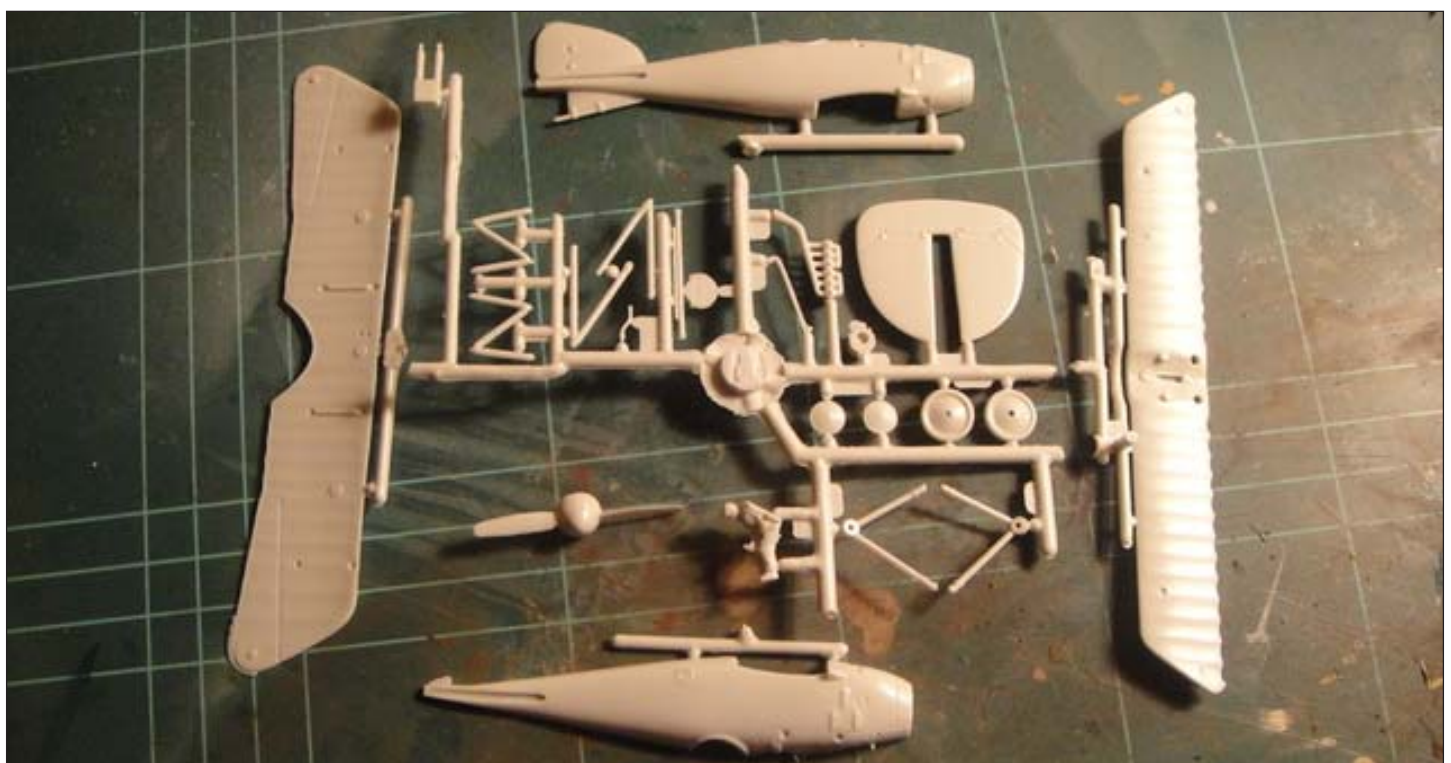
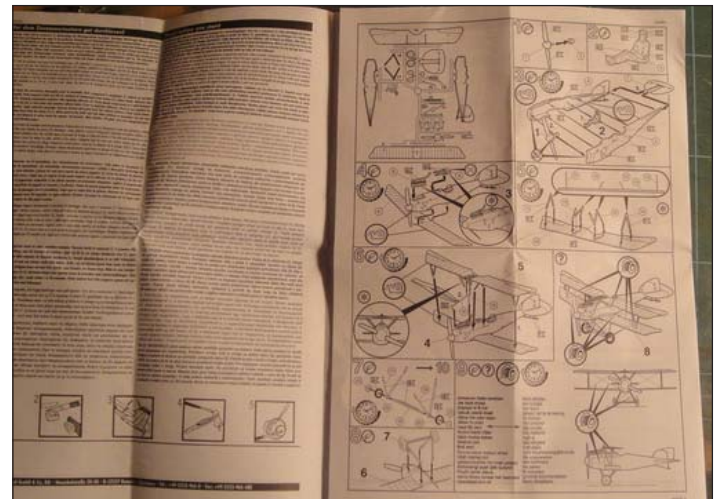
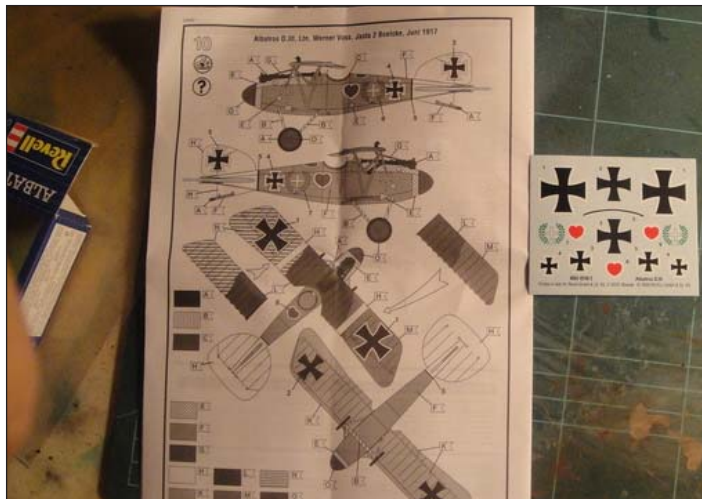
Los ingenieros de la Oeffag notaron los fallos en el ala de **D.III** y modificaron el ala inferior para permitirle utilizar “costillas” más anchas y aros de refuerzo en la estructura de sostén del borde del ala. Estos cambios, así como otras mejoras en detalles de la aeronave, resolvieron grandemente los problemas estructurales que habían plagado a los cazas alemanes. En servicio, los cazas Oeffag demostraron ser muy populares, robustos y efectivos.

Todas las variantes de Oeffag estaban armadas con dos ametralladoras Schwarzlose MG M.07/12. En servicio, las ametralladoras Schwarzlose probaron ser algo menos confiables que la ametralladora LMG 08/15, principalmente debido a problemas con el interruptor de sincronización.

Oeffag produjo aproximadamente 526 unidades **D.III** entre mayo de 1917 y la firma del Armisticio.

Desarrollo

Os presento la caja y sus grapas.



En las alas superiores e inferiores prodecemos a la eliminación de las marcas y a lijar



El personaje que pilota este biplano esta medianamente pintado pero todavía le falta. Lo que no trae es la base para sentarse, ya que el asiento lo tiene integrado en el cuerpo y cuando lo colocas dentro del puro se ve el fondo y parece que esté suspendido en el aire. Así que le he realizado una base con un trozo de lata de refresco.



Piloto sentado en la cabina y asiento pintado.



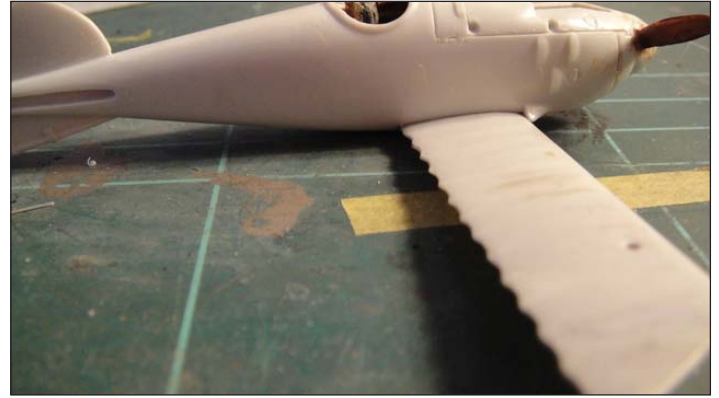
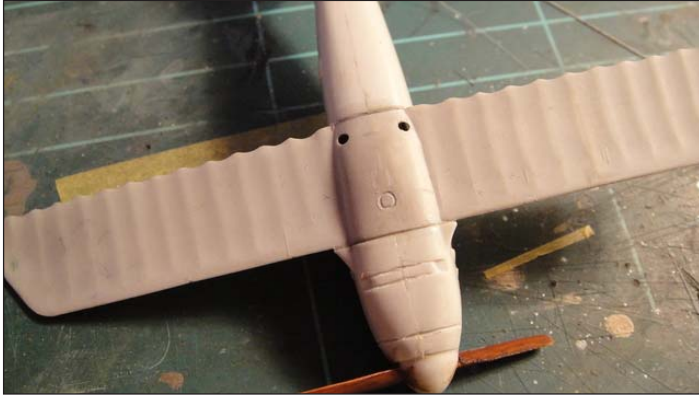
Los interiores y la hélice.



El puro, cerrado.



Los ajustes no son muy buenos. Habrá con solucionarlo con plástico estirado y lija.

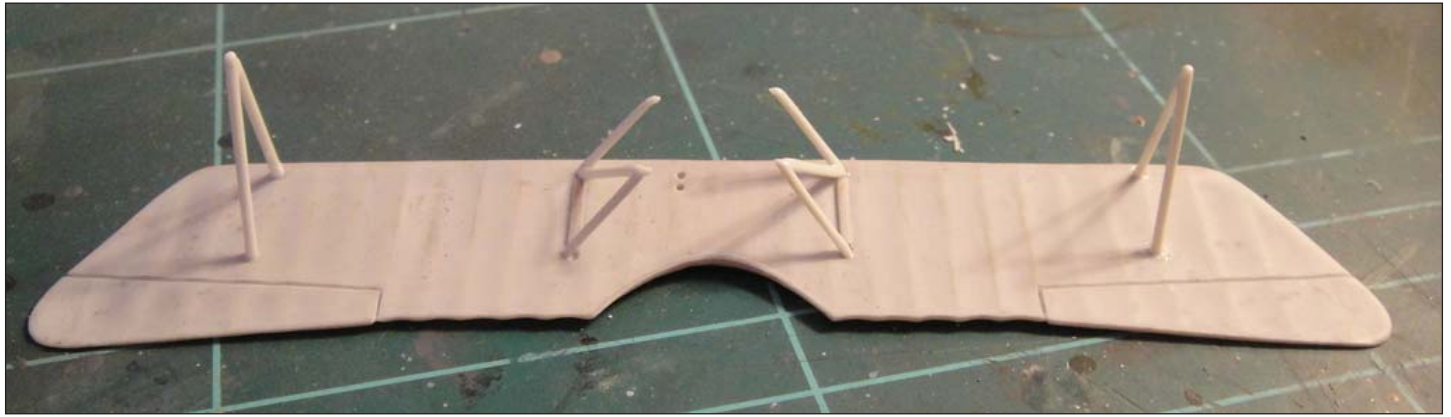


Enmasillado y agujero al tubo de escape.

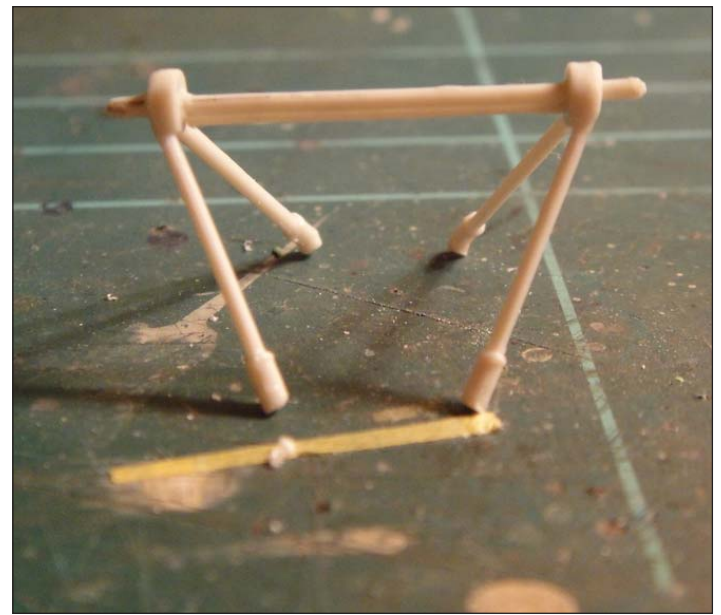


Por un percance, una de las ruedas del Albatros ha quedado destrozada. Anora se trata de reconstruir una nueva.





Al motor le falta unos toques de pincel seco con plata o aluminio y alguna cosilla más. El tren de aterrizaje con su inclinación para adaptarlo al fuselaje.



El tren de aterrizaje, con las ruedas.



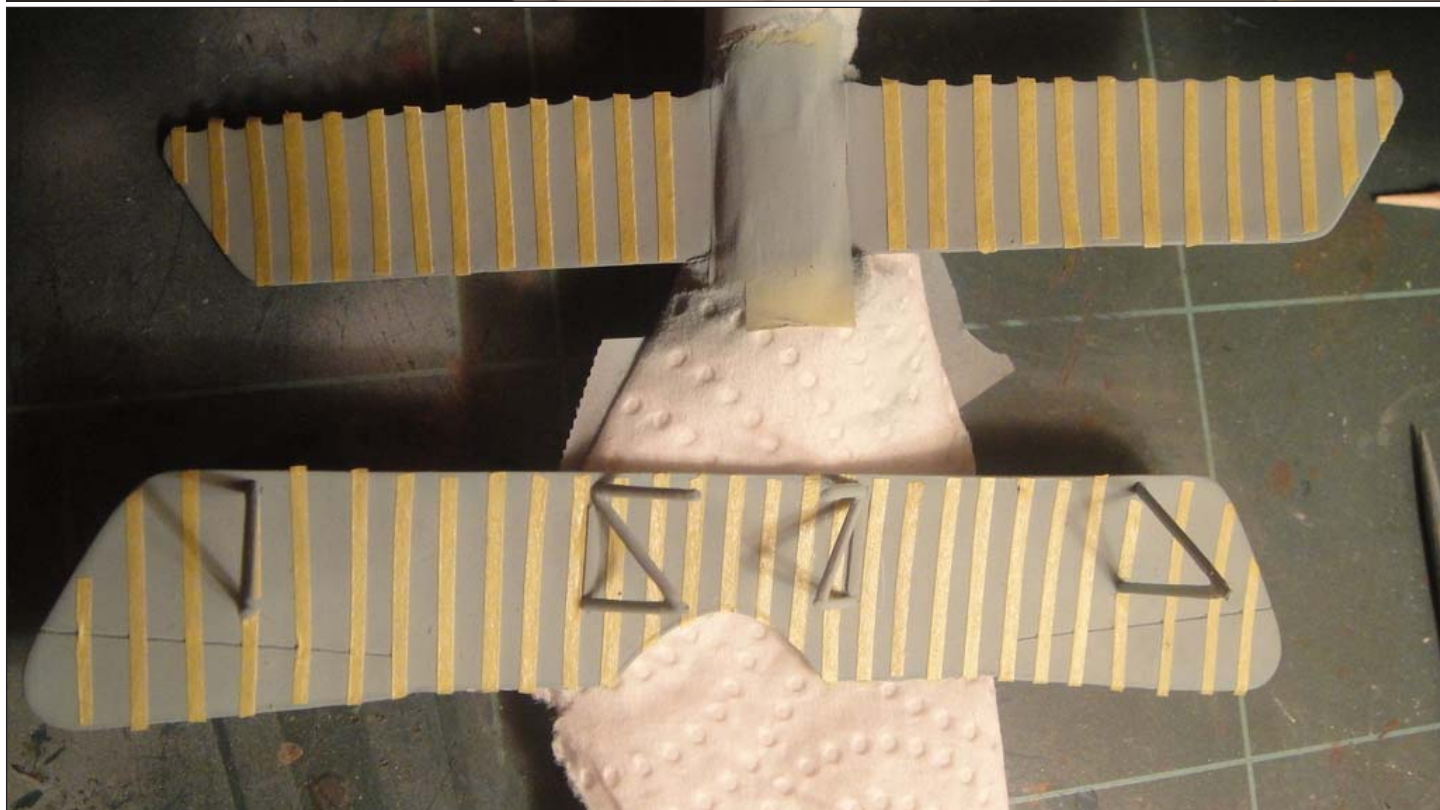
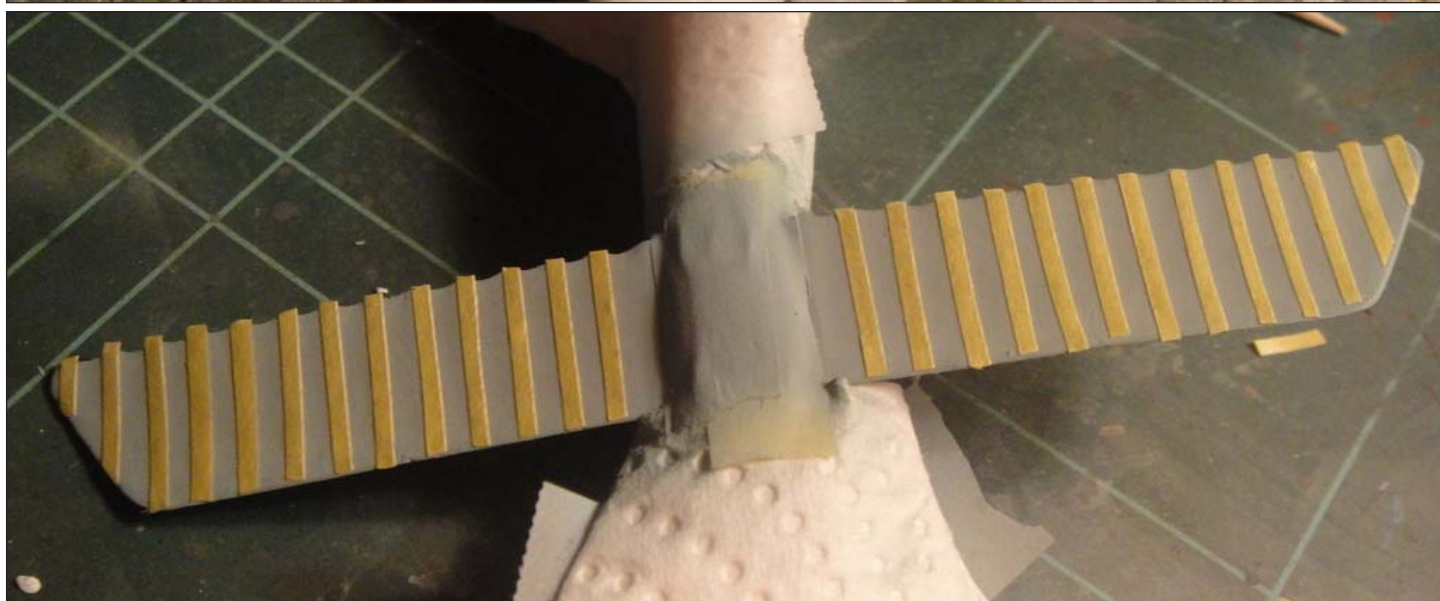
Y el peñuín está con **Future** en la zona de color madera, que por cierto esta pintada a pincel. Pensé que así sería algo más real, ya que con el pincel se nota como si fuesen brochazos. Luego daré oleos y simularé la madera con sus betas.



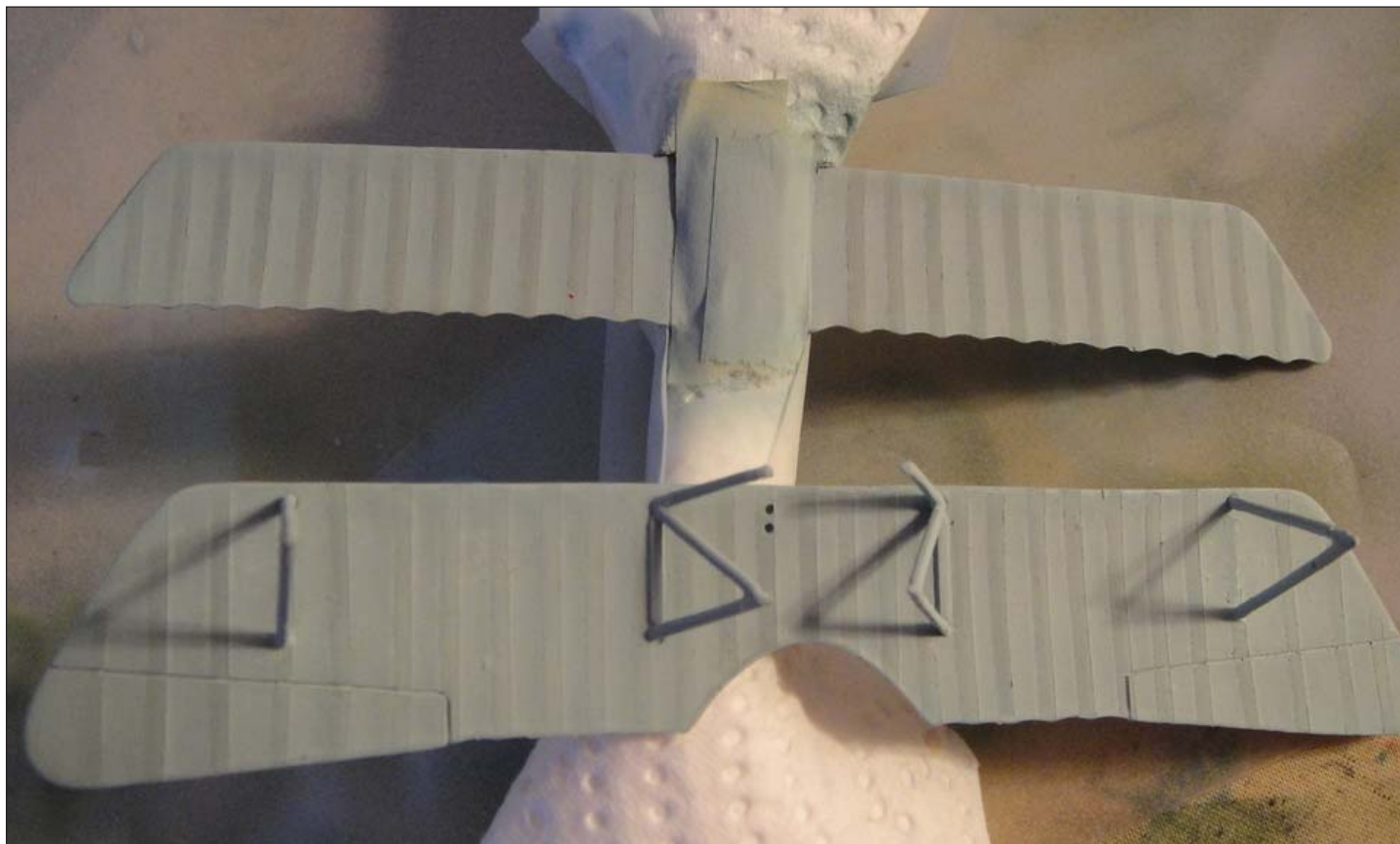
Algunos avances.



A las alas le he dado con algo de gris y luego he tapado con cinta **Tamiya** todas las costillas y daré de nuevo el 65 de **Humbrol**.



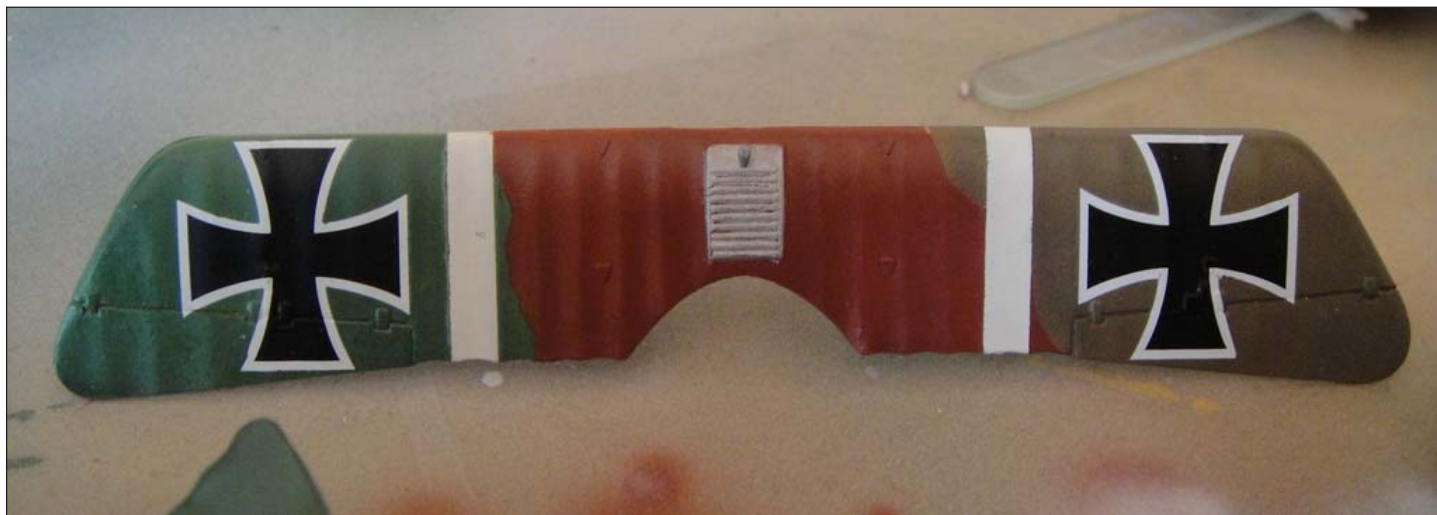
Después de quitar las cintas de **Tamiya** en las costillas éste es el resultado



Y los tres colores pintados en el ala superior y en la inferior La cola todavía no está terminada.



Las calcas.



Bueno, después de darle a la zona entelada con mate y algo de óleos, me he liado con las riostas. Al final el resultado me ha gustado y la doy por terminada.

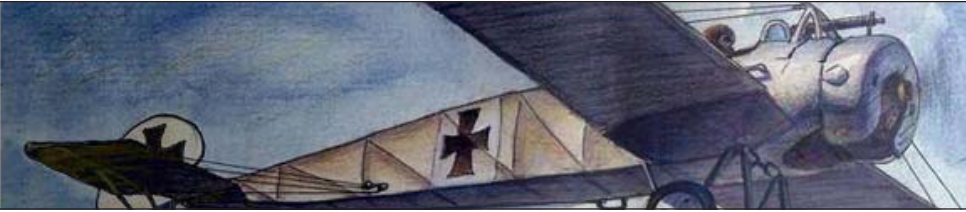


Proyecto terminado - 19 de octubre de 2011.

Fokker E.II-III (alemán)

Eduard 1/48

por Juan Carlos Tomás



Tomqui



Historia

El Fokker E III es un avión tipo caza, monomotor, utilizado por la **Triple Alianza** durante la **I Guerra Mundial**. Pese a no ser un avión excepcional, el **Fokker E.III** sería una pesadilla para los aviones de la **Entente** durante la primera parte de la guerra aérea. En una época en la que los aviones enemigos iban mal o nada armados, las ventajas de un arma delantera fija eran cruciales, y llegó un momento en el que el **Royal Flying Corps** prohibió a cualquier avión salir sin una escolta de como mínimo otros tres aparatos debido al éxito del ágil monoplano.

La verdadera novedad de este avión, y por ello se le puede denominar el primer caza clásico, se basa en su ametralladora sincronizada con la hélice en la parte delantera del aparato. Esta hermosa obra de arte se debe al ingenio del gran aviador y diseñador **Anthony Fokker**, quien diseñó este tipo de ametralladora y otras armas e innovaciones, sin contar sus míticas aeronaves. Sin embargo, la **Entente** recogió a uno de estos aviones alemanes derribados y le copió su dispositivo.

Anthony Fokker, inspirado, creó un verdadero sistema de sincronización, montándolo en los monoplanos M.5k/MG, ya en servicio desde hacía cierto tiempo. Así surgió el **Fokker E.I** (E por Eindecker, monoplano).

La versión más numerosa fue la E.III, que difería del **Fokker E.II** en su mejor motor y mayor superficie alar. El **Fokker E.III** hizo su aparición en los frentes de batalla occidentales en agosto de 1915 y hasta la aparición de los nuevos cazas **Nieuport** y los británicos **D.H.2** no encontró respuesta a su dominio del cielo.

Se construyeron 249 unidades de la versión E.III, además de las 49 que fueron actualizadas de la E.II a la E.III. 22 unidades fueron cedidas a Turquía y un número indeterminado al Imperio austrohúngaro.

Desarrollo

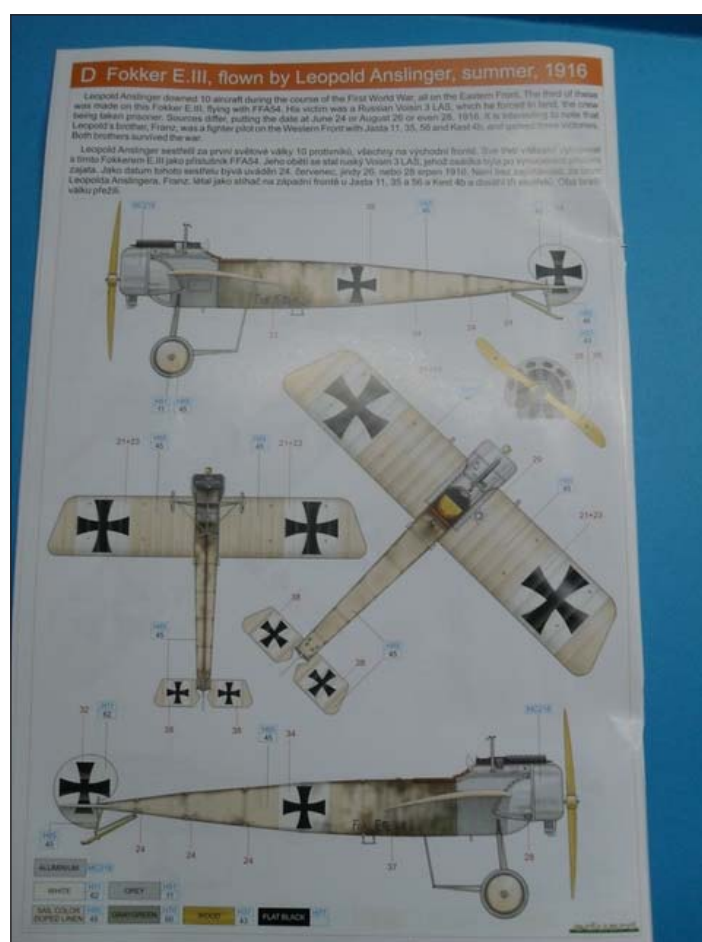
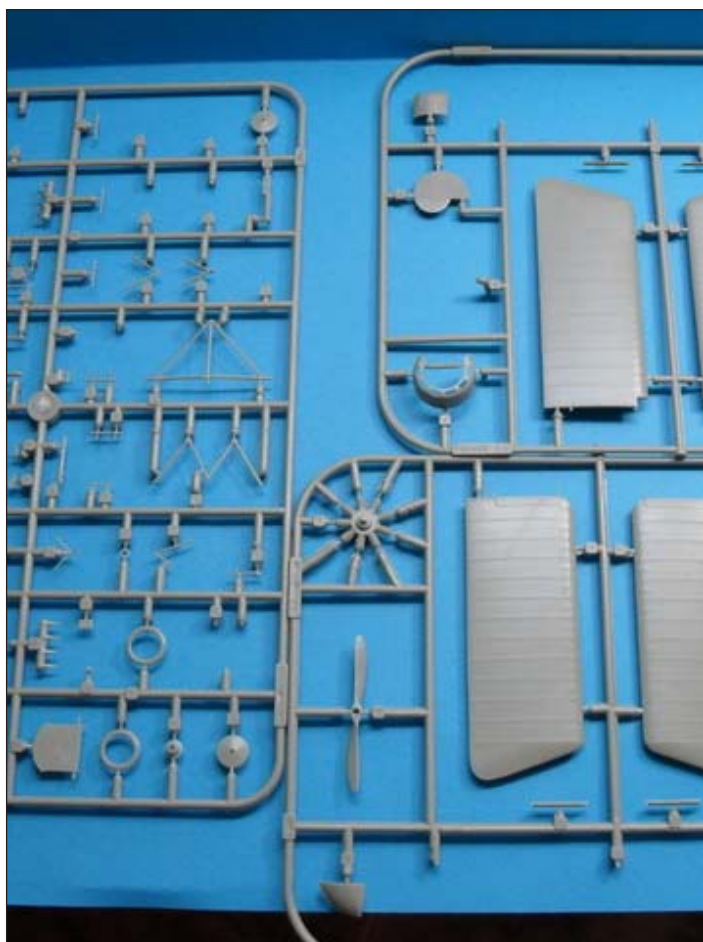
Unas imágenes de la caja y las grapas.

Fokker E.II / E.III

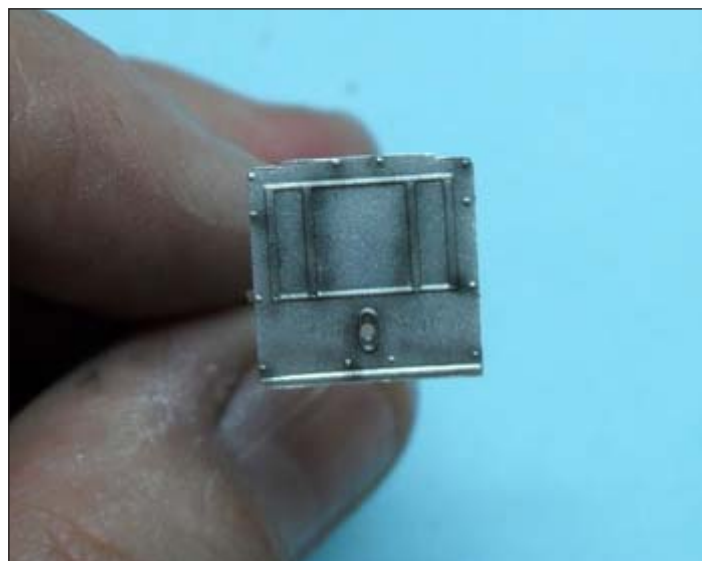


1:48 SCALE
PLASTIC KIT

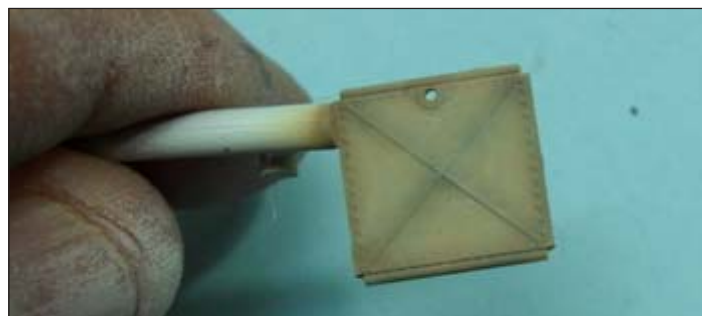
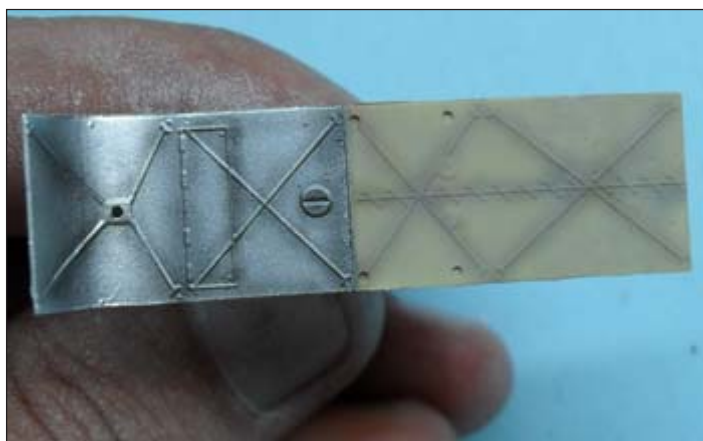
eduard



Mamparo delantero, piso e interior del puro. Lo metálico, como es costumbre, con **Lara** y panelado con **Lara** y una pizca de negro muy diluido.



El interior ha sido pintado con H-85 (Sail Color), panelado con H-37 (Wood Brown) y después muy diluido con H-12 (Negro), al final he sacado luces con H-318 (Radome).



Unos pocos avances con el motor, con los Fg que lleva no he querido detallarlo más.



La pintura la he realizado con aero, exceptuando los cables. Primero, metalizado de **Lara**. Con un poco de negro y metalizado de **Lara** he pintado los cilindros. Con blanco lo que simula las bujías, los cables en negro. Los conductos delanteros han sido pintados con X-34, marrón metalizado de **Tamiya**. Después le he dado un lavado con tinta sepia de **Holbein**, que le da un aspecto grasiento al conjunto.



Bien, ahora unos pequeños avances del puro. El interior esta pintado con XF-22 RLM02, pues no tenía H-70.





El asiento, en madera (aunque era una estructura tubular, cubierta de una lona de cuero)



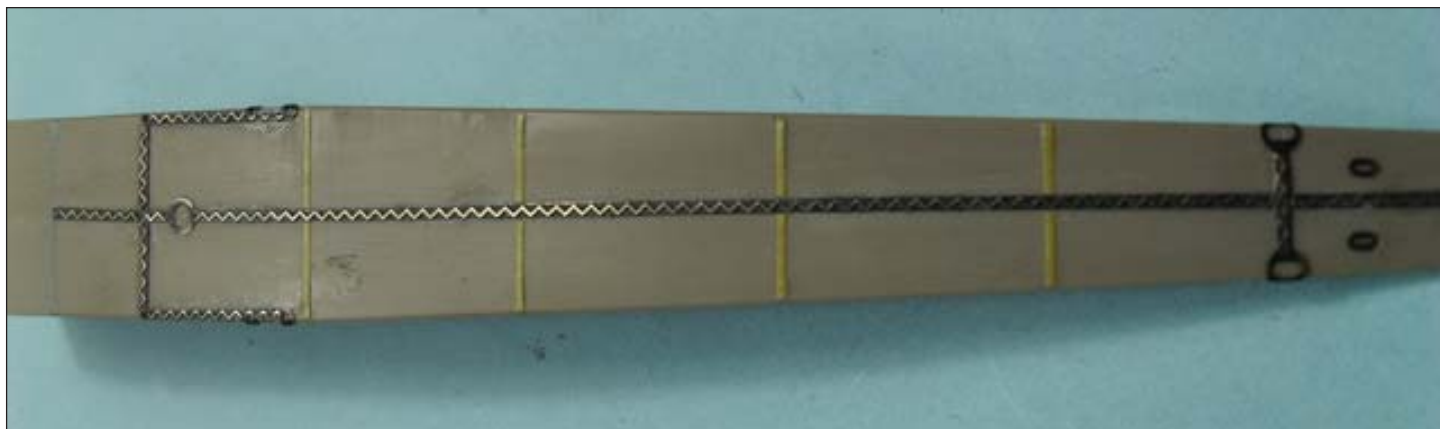
Después de ubicar los cinturones, colocarlo en su sitio y barnizar la oficina, ha quedado así.



Los cierres de las dos mitades del puro de la maqueta de Eduard son horribles. Como masilla he utilizado las grapas con disolvente Nitro. Ahora toca sesión de lija profunda.



Los detalles de las costillas se borraron con la lija y se ha resuelto con cinta de **Tamiya** cortada a 0'5 mm. Han sido añadidos las costuras en Fg de debajo de la panza.



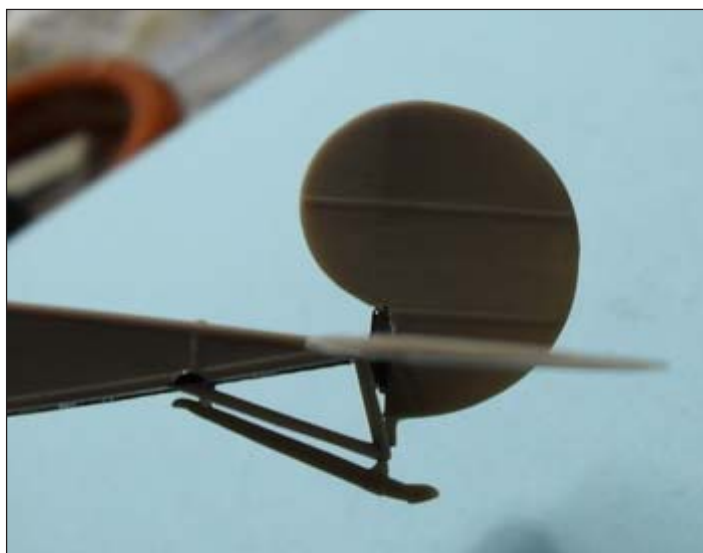
Carga de la cinta de la ametralladora y recogida de casquillos.



Parte superior y su costillaje.



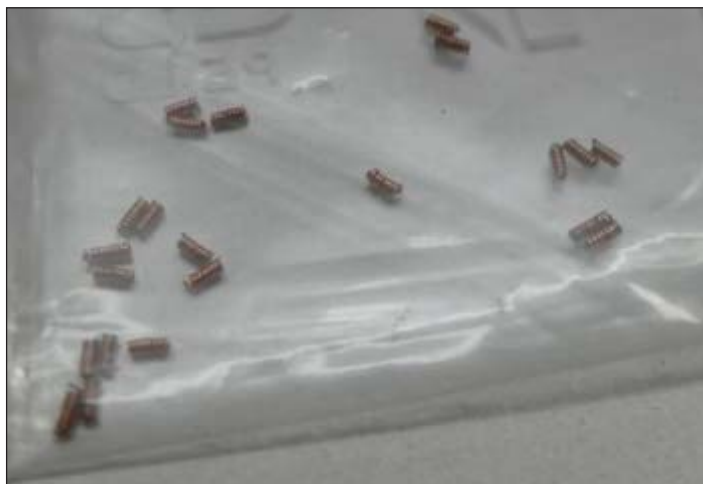
Timón de cola y patín de aterrizaje. Dieron un poco de guerra pero nada que no se pueda solucionar. Motor.



Una vista general.



Con una broca de 0'3 mm me he confeccionado un montón de anclajes enrollados



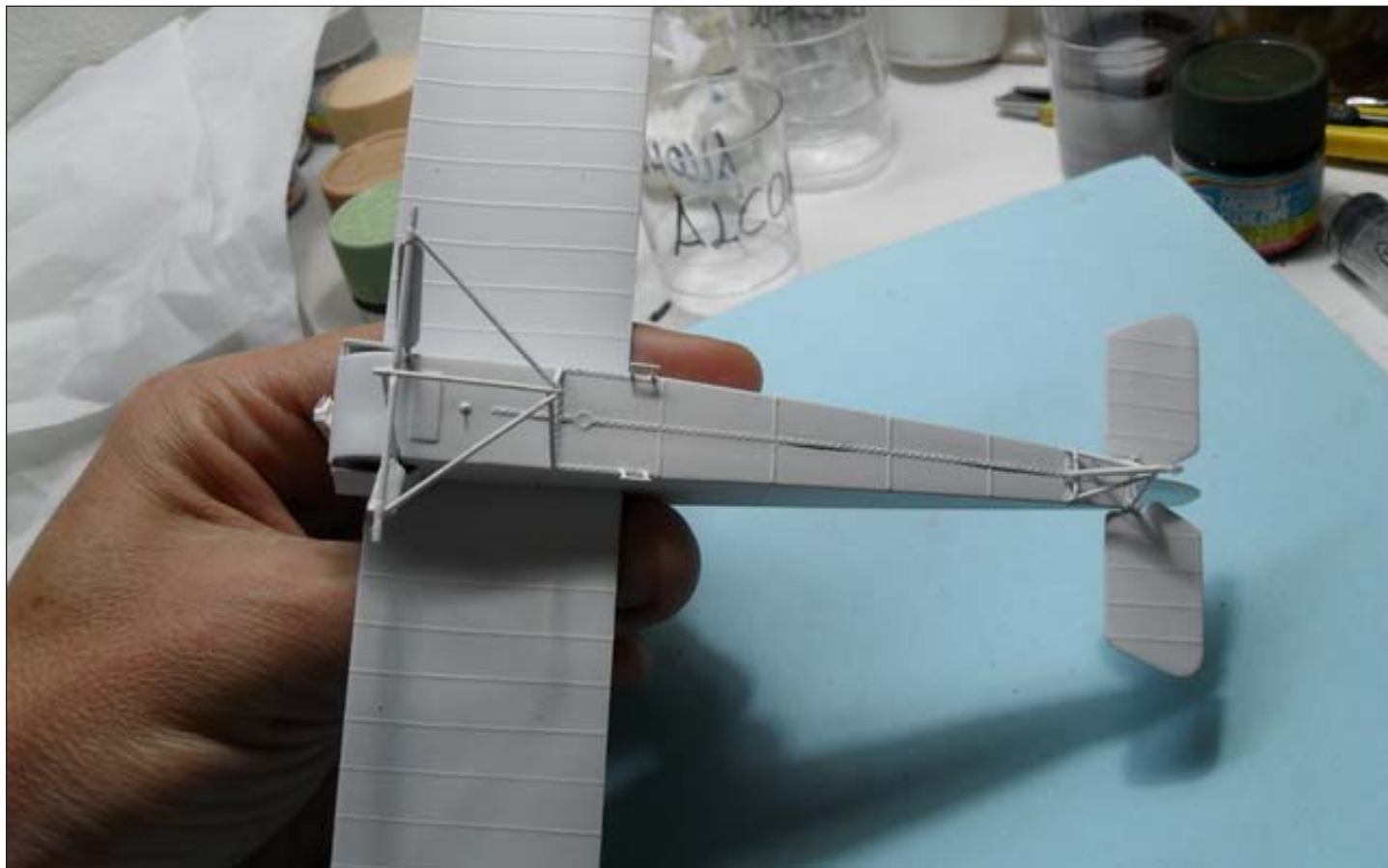
He realizado los anclajes con el hilo de acero de 0'2 mm para el enganche que lleva en el puro.



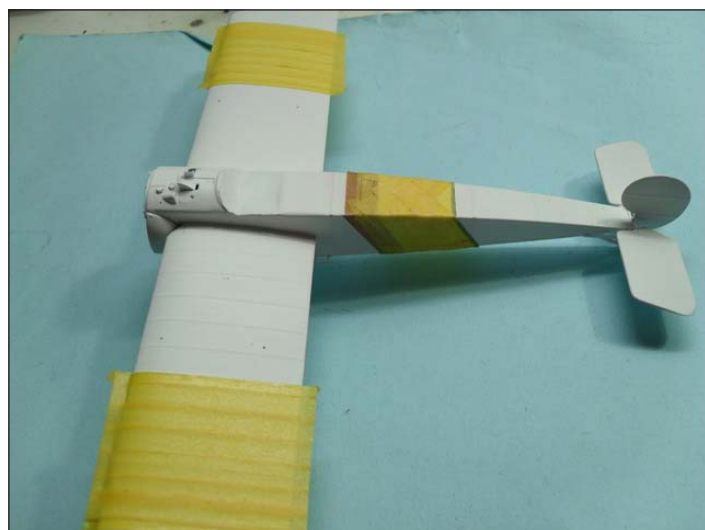
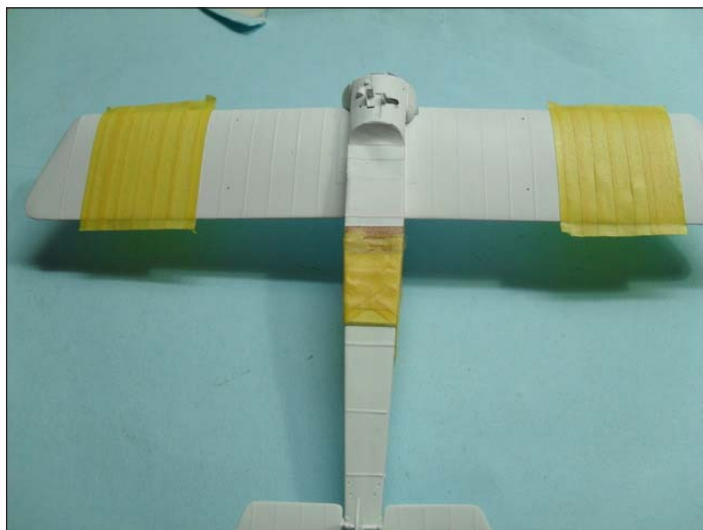
Para sujetar los anclajes, además de realizar un pequeño agujero, he utilizado masilla de grapas y disolvente nitro. Al secarse, hace un todo, al ser plástico, y quedan más fuertes que con el **Loctite**



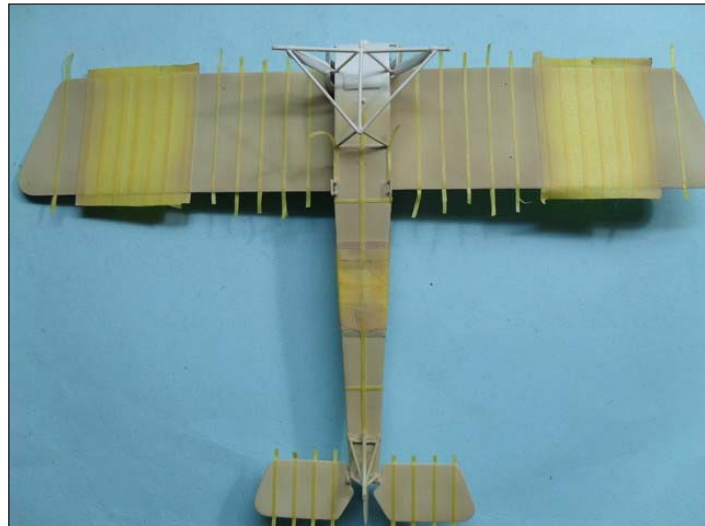
Pues éste ya está imprimado y preparado para la pintura.



Las calcas que lleva, para ubicarlas en los costados, estuve haciendo pruebas y no casan bien con lo cual me toca pintarlas. Aprovechando la imprimación blanca, tapo parte de las alas donde en teoría va una calca y la cruz. Utilizaré solo ésta última.



Vamos con el lino referencia H-85 de **Gunze**. Este color no es tan claro como aparece en las fotos de la caja, es un poco más oscuro. También, tiras de 1 mm para realizar el costillaje.

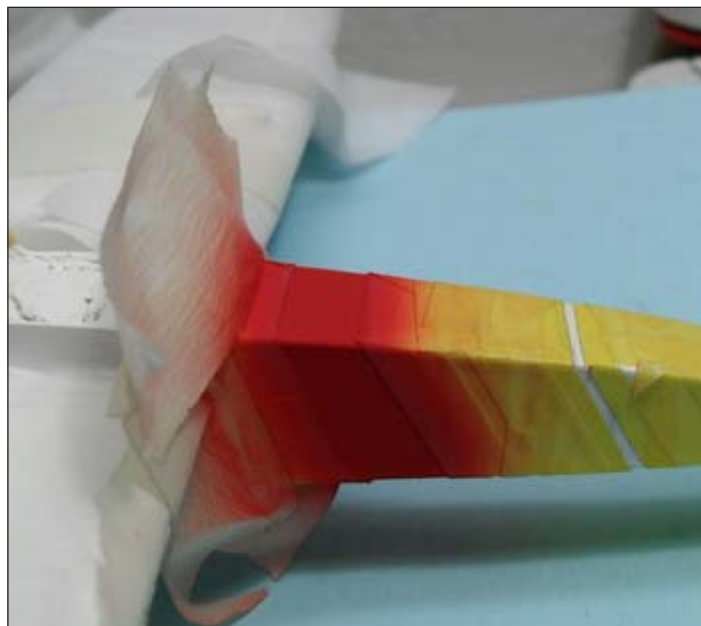
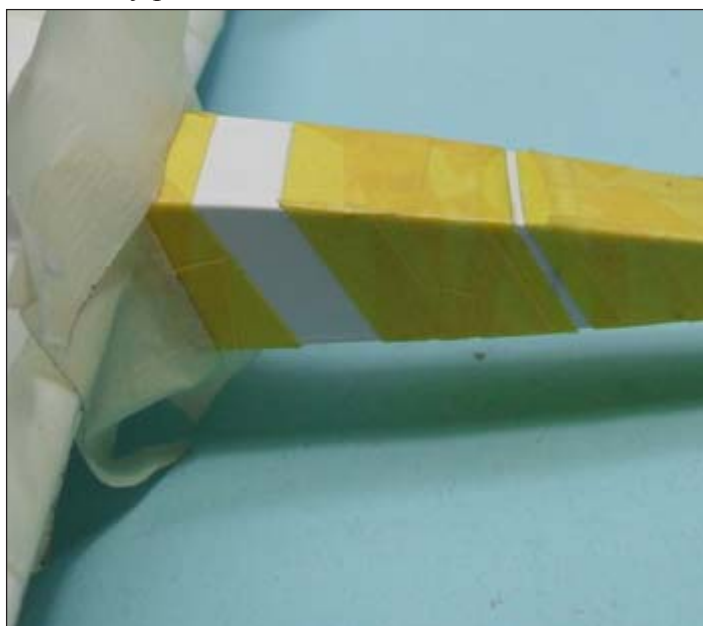


Siguiendo el patron que utilizo, mezclo H-83 con unas gotas de negro para oscurecerlo y remarcar el mismo. Notaréis un pequeño efecto mas blanquecino. Le he dado luces entre las costillas con el mismo color subido de blanco. Se ve un poco acentuado pero en vivo no destaca tanto. No me acaba de convencer mucho el color, pues en las fotos aparece más oscuro, intentaré sacar más luces.

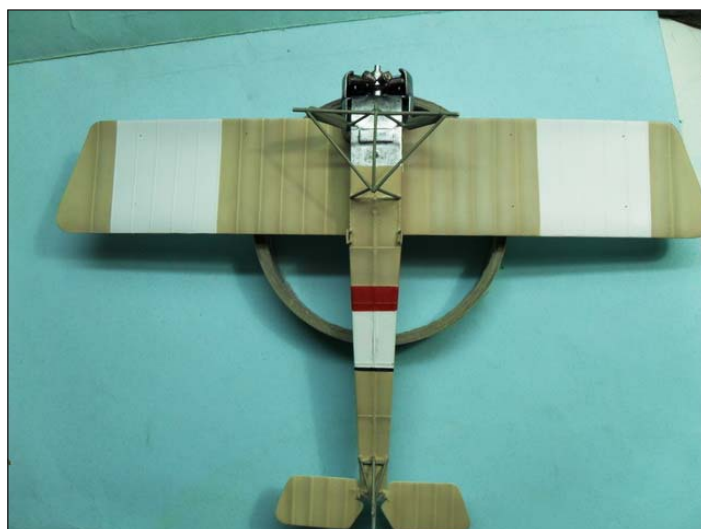
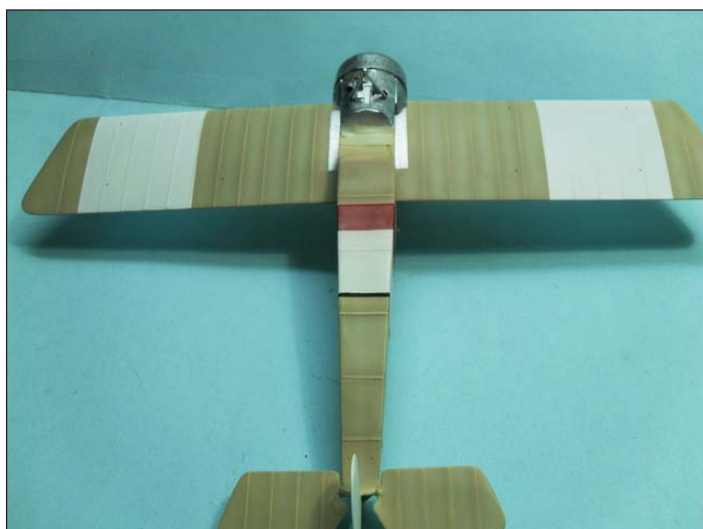
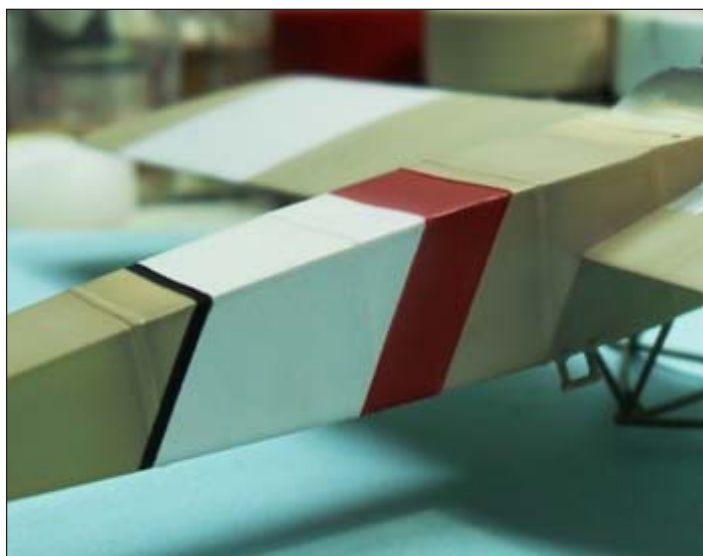


Después de investigar el tema del color, el color lino, efectivamente, es el H-85 de Gunze. Normalmente nos guiamos por los Box-art y siempre asemejamos el color a uno mucho más claro. Las tonalidades del lino en aviones de la WWI pueden ir desde el claro típico, tirando hacia el amarronado, incluso hasta un color amarillento aplatanado, según fotos y aviones de museos.

Las calcas laterales y superiores del puro central, no me gustaba como encajaban. La solución es hacer las máscaras y pintarlas.



Y éste es el resultado.



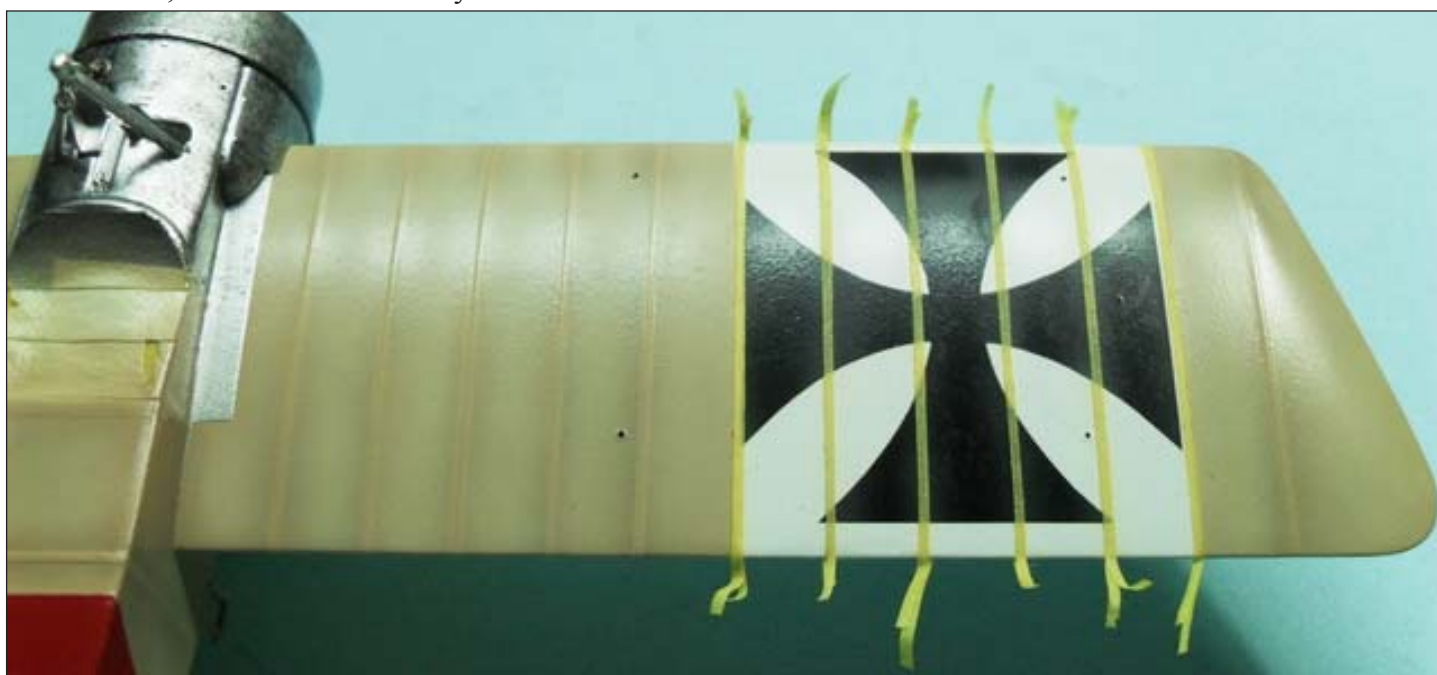
En la pintura había un apartado al que le di muchas vueltas, simular el efecto en la parte metálica del motor de la forma que le han dado al metal. Mejor una foto.



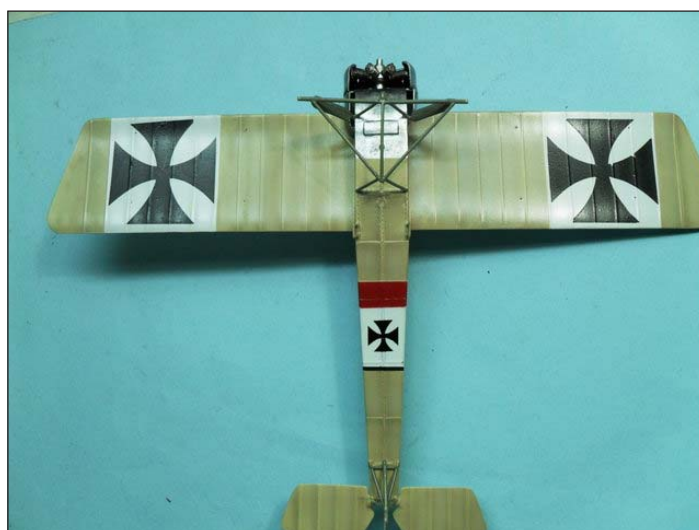
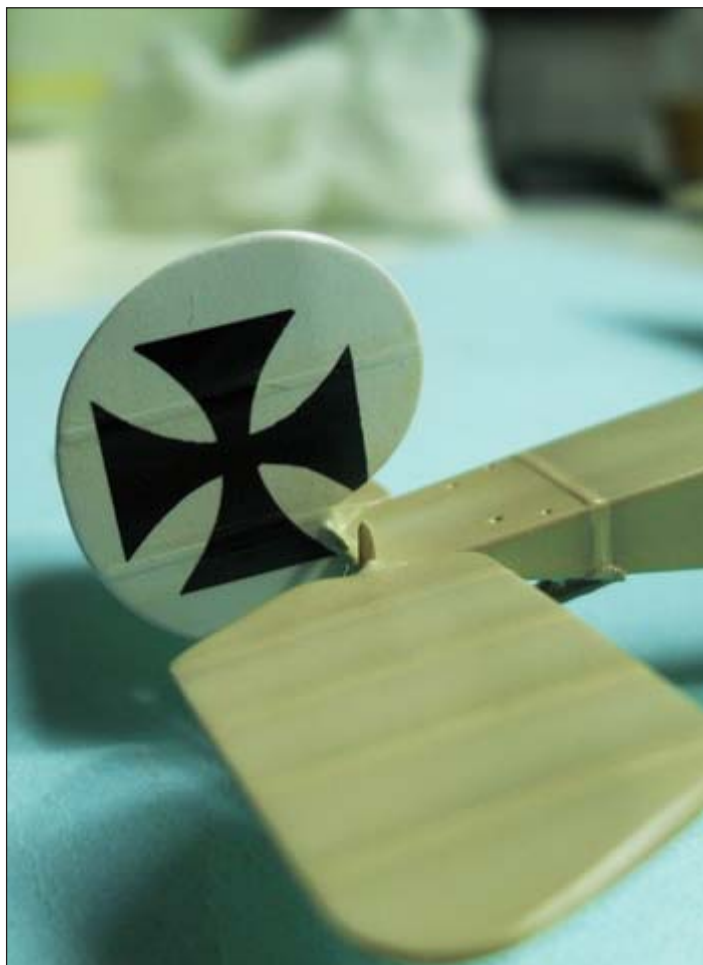
Pues después de algunas pruebas en un trozo de plástico, el resultado ha sido el siguiente. No queda igual, pero da ese efecto *martilleado*.



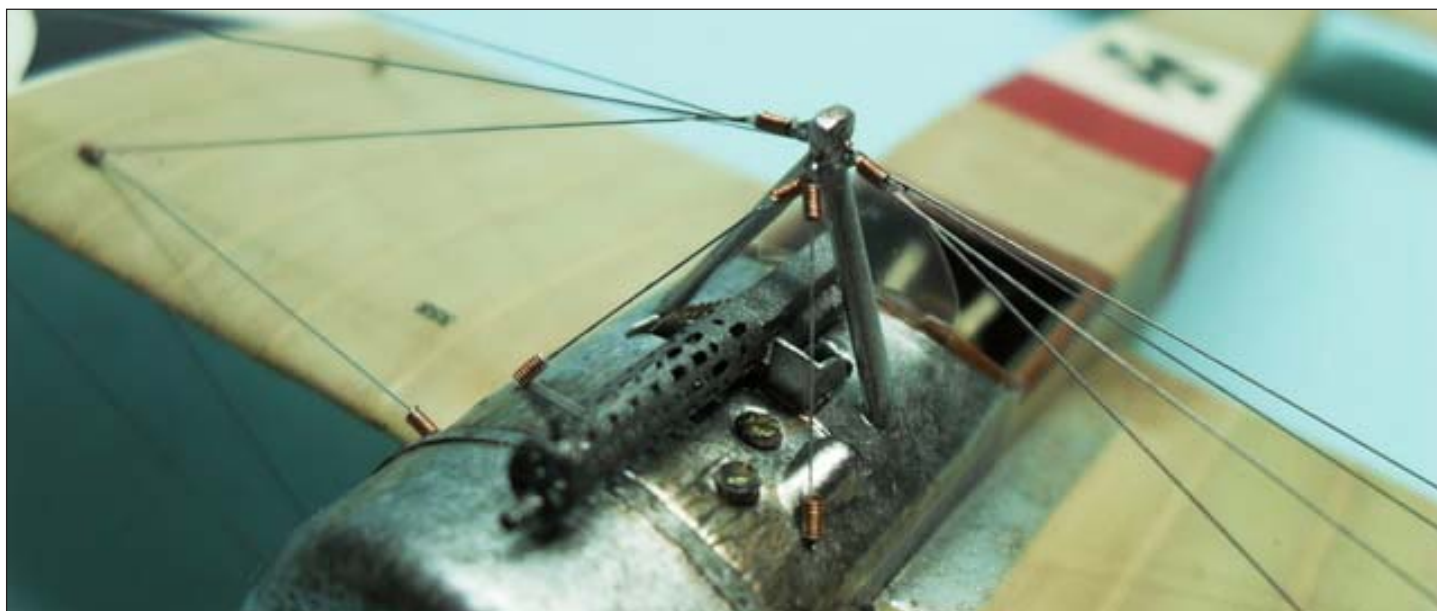
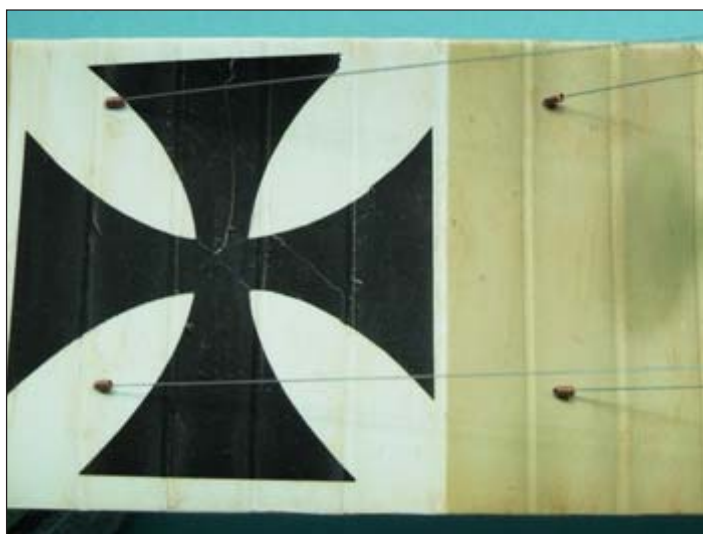
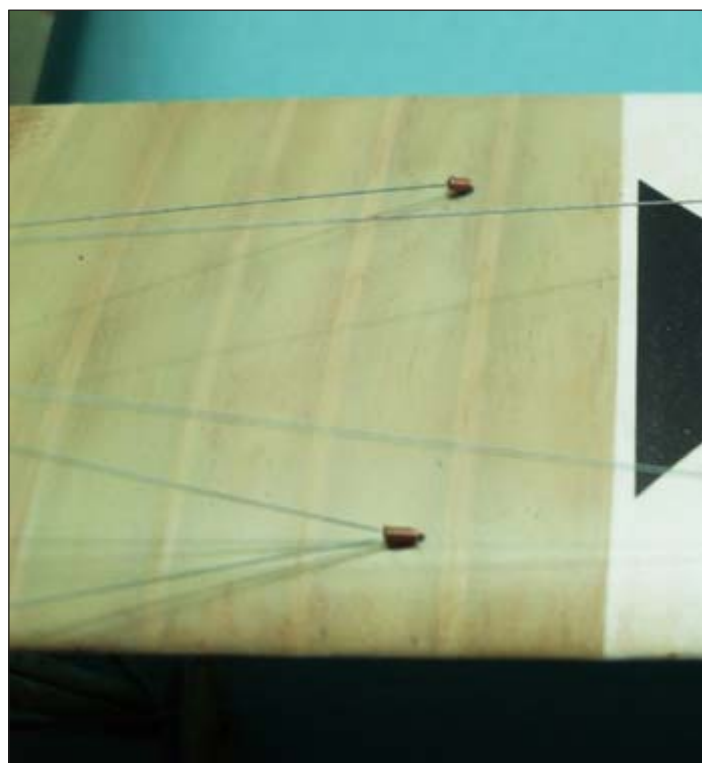
Futureado, colocación de calcas y a falta de volver a futurear



Detalles de los avances.



Las riostras me han divertido mucho, han sido un poco tediosas dada la cantidad y forma, pero el resultado final creo que vale la pena.





Proyecto terminado - 9 de diciembre de 2011.

Pfalz DIIIa (alemán)

Eduard 1/48

por Moisés Ballester



Moi23



Historia

Antes de la I Guerra Mundial, **Pfalz Flugzeugwerke** producía monoplanos Morane-Saulnier bajo licencia.

En noviembre de 1916, contrató a Rudolph Gehringer Pfalz de Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH. Como nuevo jefe de ingenieros de **Pfalz**, Gehringer inmediatamente comenzó a trabajar en un diseño original de combate. El **D.III** surgió en abril de 1917. Utilizó un fuselaje monocasco de madera contrachapada. Dos capas de tiras delgadas de madera contrachapada se coloca sobre un molde para formar un medio de un fuselaje. Las mitades del fuselaje estaban pegados a continuación, en conjunto, cubierto con una capa de tela, y dopado. Este método dio la fuerza del fuselaje grande, peso ligero, y contornos suaves en comparación con las técnicas convencionales de construcción. Sin embargo, también demostró ser más mano de obra intensiva y costosa. Además, el fuselaje **D.III** era propenso a la torsión o deformación de lado a lado, un defecto atribuido indistintamente a la utilización de la madera suficientemente experimentado o para la absorción de humedad en condiciones de humedad.

Las alas eran de construcción convencional, con un color y el radiador Teeves Braun desplazado hacia el lado derecho de la aleta superior. Los alerones son de construcción de madera, en lugar de la construcción de tubos de acero más convencional. El estabilizador horizontal tenía una sección invertida superficie de sustentación, lo que facilitó la recuperación de buceo y permitió el uso de un ascensor.

El Idflieg encontro prometedor el prototipo. **Pfalz** recibió una primera orden de 70 aeronaves y una segunda orden de 300 aviones. Las entregas a las unidades operativas se inició en agosto de 1917. El Jasta 10 fue el primero en recibir el nuevo avión, seguido por el Jasta 4. Aunque notablemente mejor que los diseños anteriores, el **D.III** fue considerado por lo general inferior al **Albatros D.III**. Los pilotos alemanes se quejaban del nuevo **Pfalz**; velocidad baja, falta de potencia, baja tasa de ascenso en comparación con los **Albatros** eran críticas comunes.

Pfalz construyó aproximadamente 260 y 750 aviones **D.IIIa**. La mayoría fueron entregados al Baviera Jasta. Una vez completado el lote de **Pfalz** para el final en mayo de 1918, La producción cambió al sucesor del **D.IIIa**. Algunos aviones del final de los lotes **D.IIIa** fueron entregados a Turquía.

Desarrollo

Unas imágenes de la caja y las grapas.



He cortado los alerones, timon, etc., con unos alambre metidos en agujeros de 6mm he conseguido darles movilidad.



El detallado del motor.



Los interiores.



Los encajes.

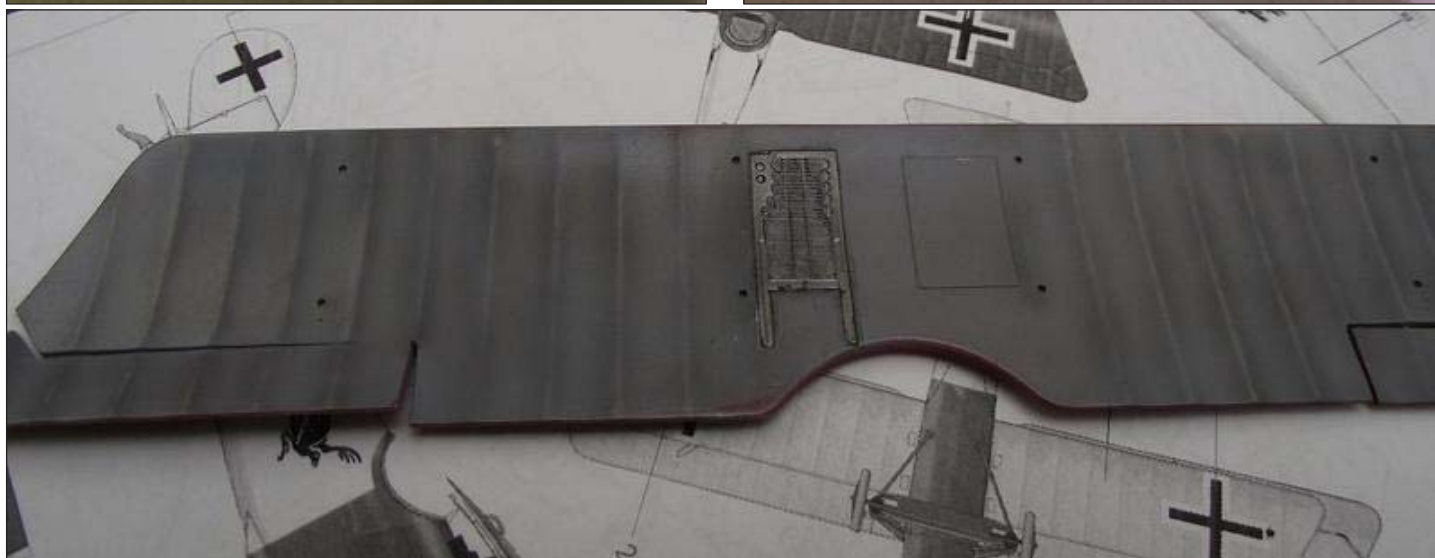
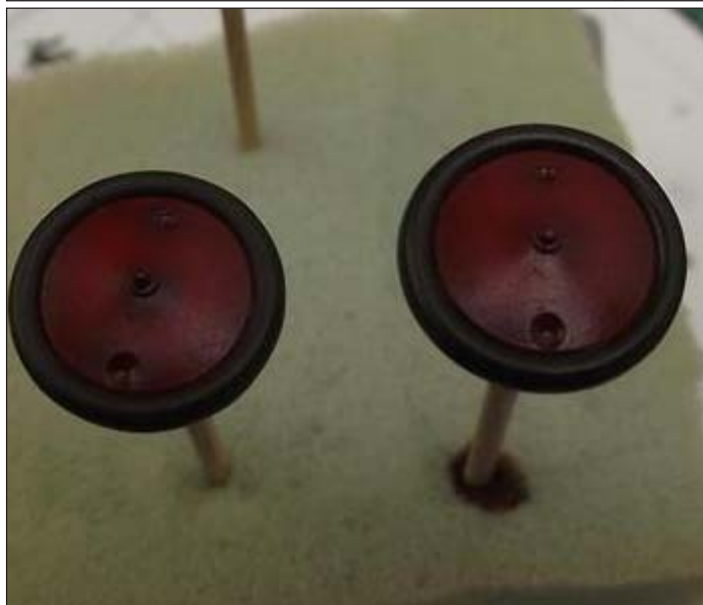


El efecto del costillaje lo he conseguido sin enmascarar ni una sola costilla del ala. Lo he hecho dándole un color marrón oscuro entre las costillas y cuando se ha secado he lijado muy finito, creo que me gusta mas asi que si lo hubiese enmascarado.



Más avances.





El rojo se me ha oscurecido mucho, pero ya no lo toco. Ahora estoy con las riostras, las cuales no me están quedando todo lo bien que yo querría. Explico cómo las he ido poniendo. Primero he taladrado unos agujerillos con una broca del 0,3 donde supuestamente van montados los tirantes. Después he puesto una gotita de cianocrilato en el agujero y he insertado un hilillo de plástico estirado negro.



Después pongo el otro extremo del tirante en su agujero, también con una gotita de ciano. Y ya lo dejo secar un rato bueno. Como veis no están tensados, pues resultaría algo complicado pegarlo y dejarlo tenso a la vez.



Pues ahora toca tensarlo. Como el ciano está bien seco y el plástico estirado bien sujeto, me dispongo a tensarlo dándole calor, esto lo hago con el secador de pelo. Le enchufo el calor directamente sobre los tirantes, intentando darlo por todos los costados, y en cuestión de segundos el plástico estirado se se que queda tenso.





Fokker E.V (alemán)

Eduard - 1/48

por Miquel Silvestre



Miki91



Historia

A principios de 1918 Fokker fabricó varios prototipos con motor rotativo. Se trataba de monoplanos con el típico fuselaje de tubos de acero de Fokker, y fueron denominados V.26, y V.28.

Tras su evaluación el V.26 fueron pedidos 400 unidades, con la denominación Fokker E.V, y equipados con motores Oberursel UR.III, o con el Goebel Goe III. Sin embargo la escasez de estos dos motores hizo que la mayoría fueran motorizados con el Oberursel UR.II.

A partir de julio de 1918 empezó a equipar a las Jastas 6, 1, 19, 24, y 36.

Problemas iniciales que afectaban a la estructura de las alas, retrasaron la entrega de mas unidades hasta Octubre. Cambios en las designaciones de los aviones alemanes hizo que el Fokker E.V fuera redesignado como Fokker D.VIII.

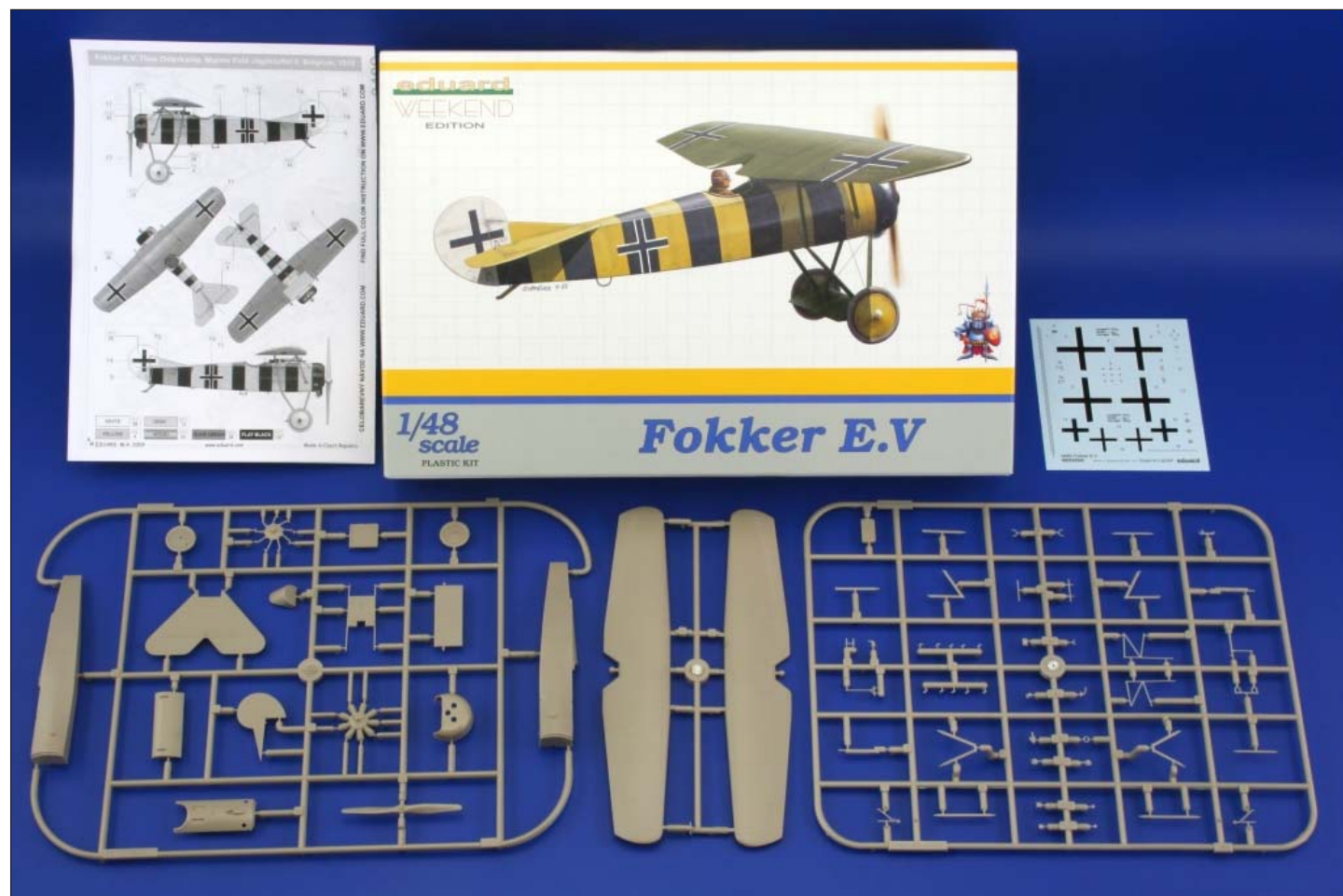
Un total de 289 D.VIII fueron construidos. Bélgica opero un D.VII capturado hasta 1920. Holanda recibió 20 D.VIII. vendidos por Fokker. Siete sirvieron en la Fuerza Aérea polaca, tras ser capturados. Participaron en la Guerra polaco-soviética de 1919-1920. La Unión Soviética capturó un avión polaco, y lo mantuvo operativo hasta mediados de los años 20.

Dimensiones: Longitud: 5,86m; Envergadura: 8,40m; Altura: 2.80m; Area alar: 10.7 m²

Desarrollo

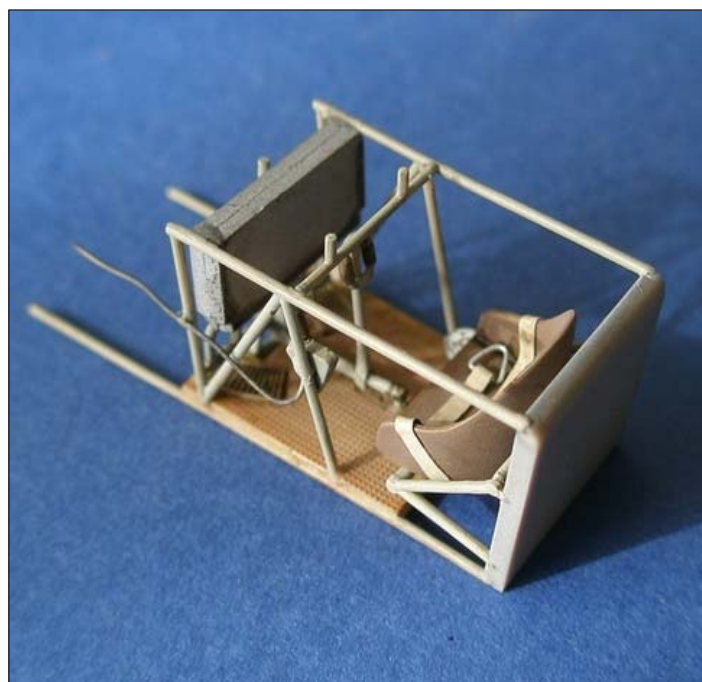
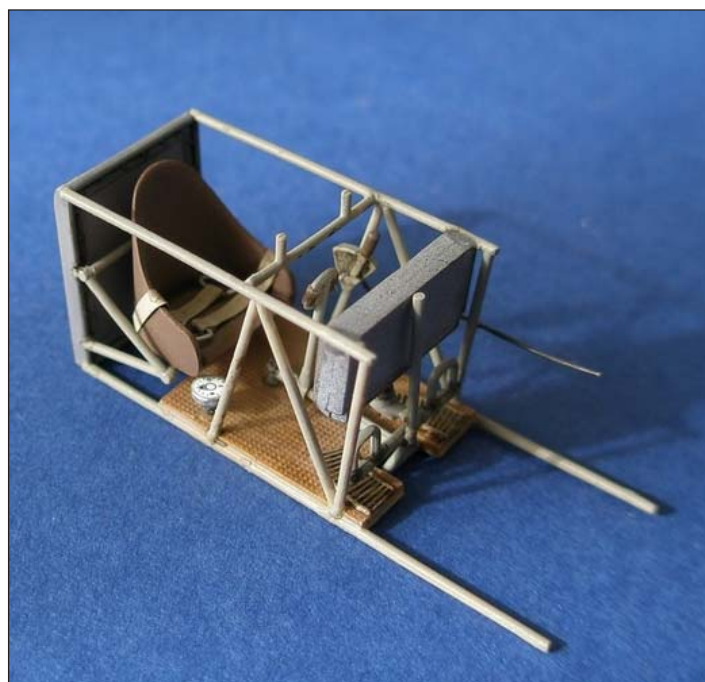
Hola amigos! Después de que participara con el **Pfalz** en este grupo de trabajo me quedé con el gusanillo de volver a maquetar una bicicleta, así que aquí estoy con mi segundo modelo.

Este avión ni siquiera lo conocía hace medio año, fue al ver la caja de **Eduard** que lo descubrí. La decoración que haré será la del kit, ya que la encuentro muy curiosa y de hecho fue lo que me llamó más la atención al verlo por primera vez.



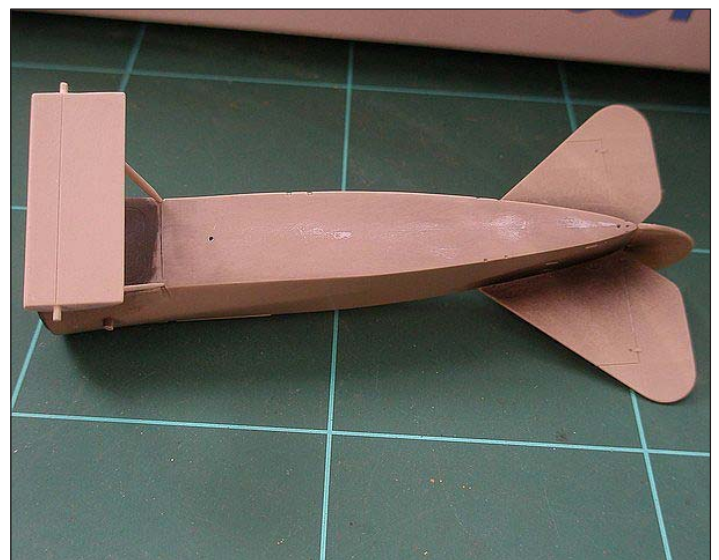
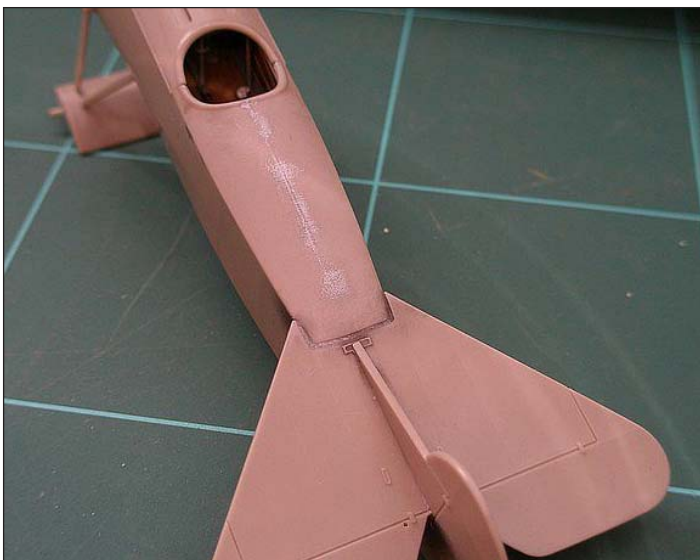
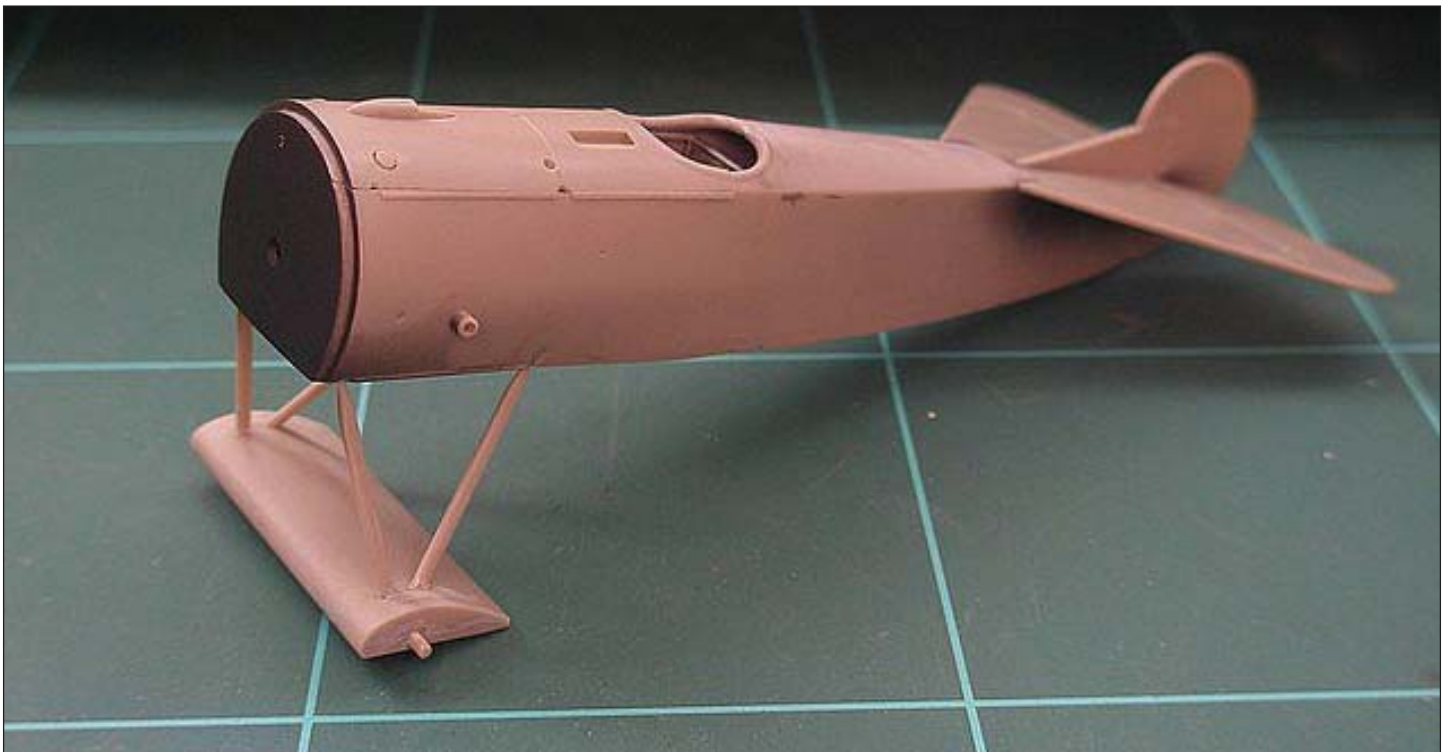
El esquema para mí es uno de los mayores atractivos de este avión. Bueno, vamos con los primeros avances.

Cabina pintada y ya cerrada. Como podéis ver la madera la he hecho siguiendo el mismo método que con el **Pfalz**, a base de fundidos con óleos, aunque esta vez las vetas no han quedado tan marcadas. Aparte de esto, no he detallado mucho la cabina ya que en estos aviones una vez cerrado todo, se ve muy poco, por lo que solo le he puesto los cinturones y algún cable.



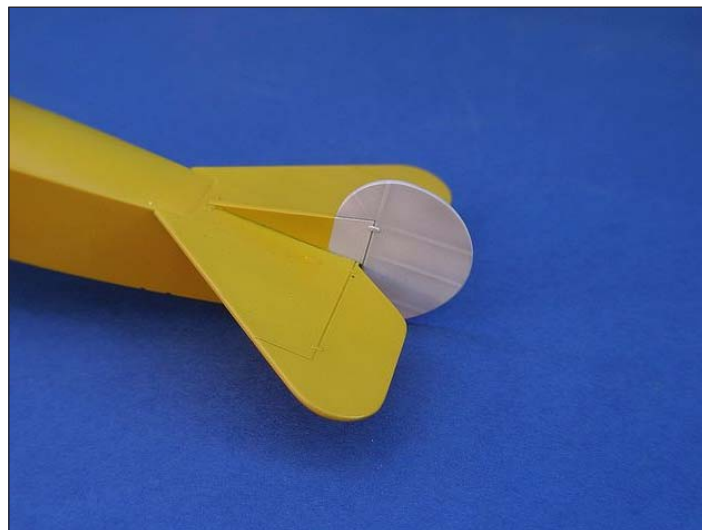
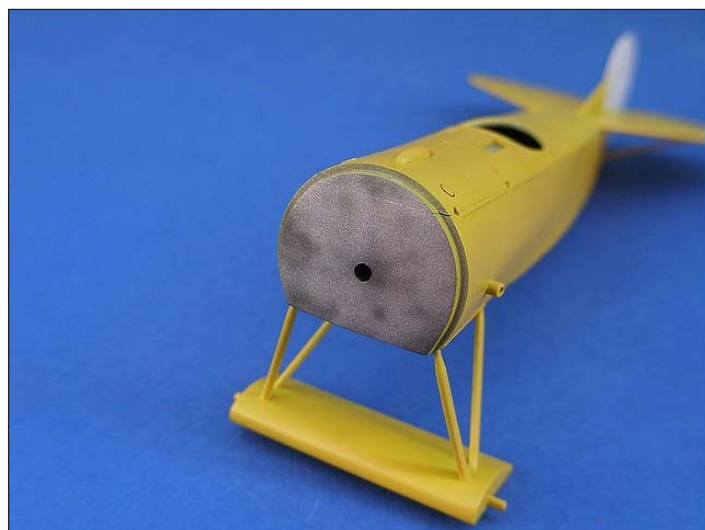
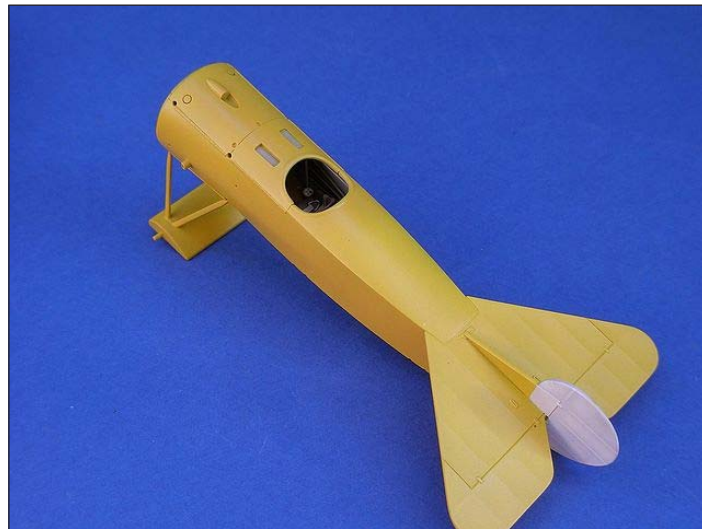


Seguimos con más avances. Ya he montado todo el puro con los estabilizadores y el tren de aterrizaje. Los encajes de **Eduard** son bastante malos, lo que me hace temer que al final los planos puedan quedar algo desequilibrados.



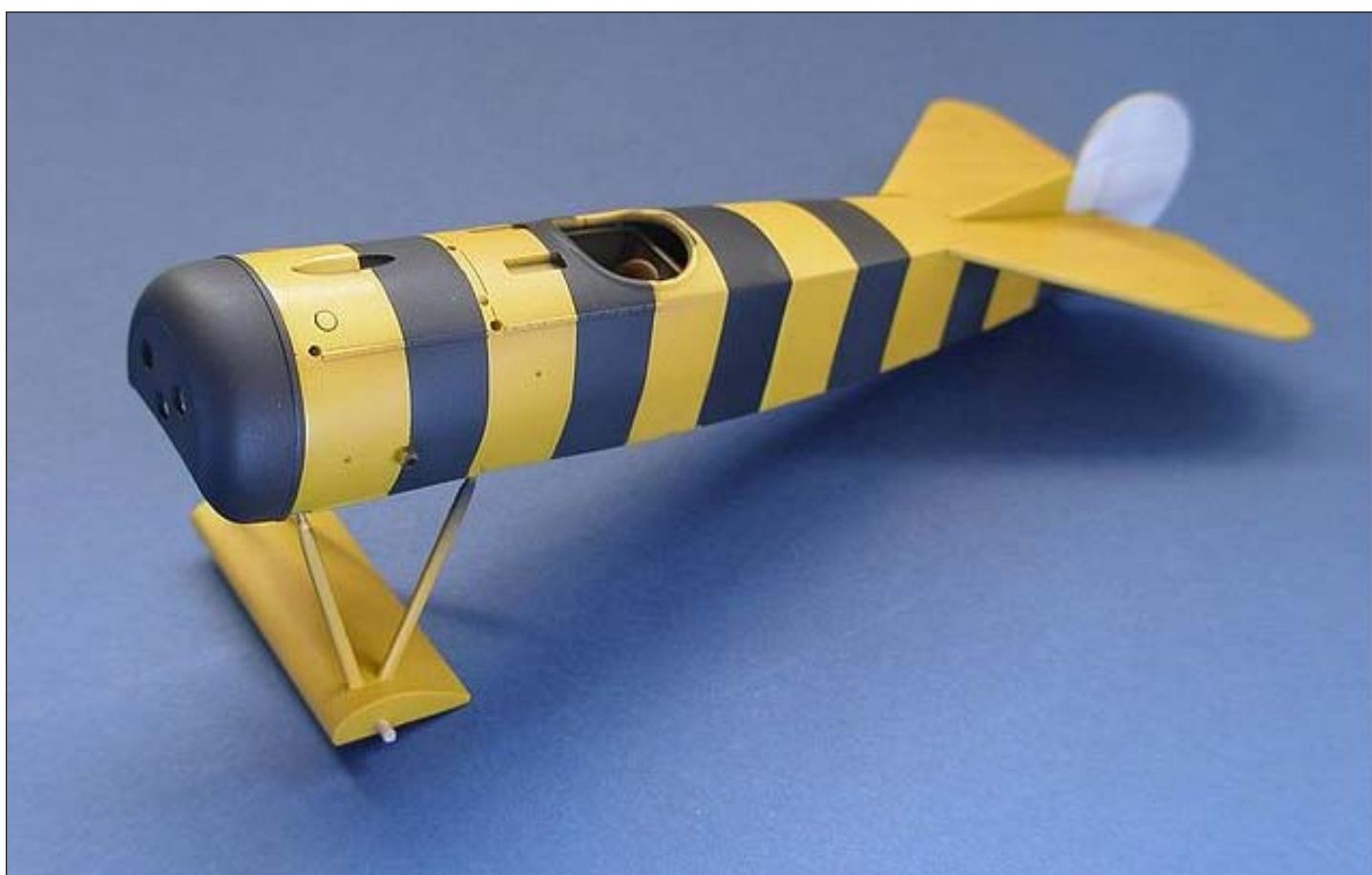
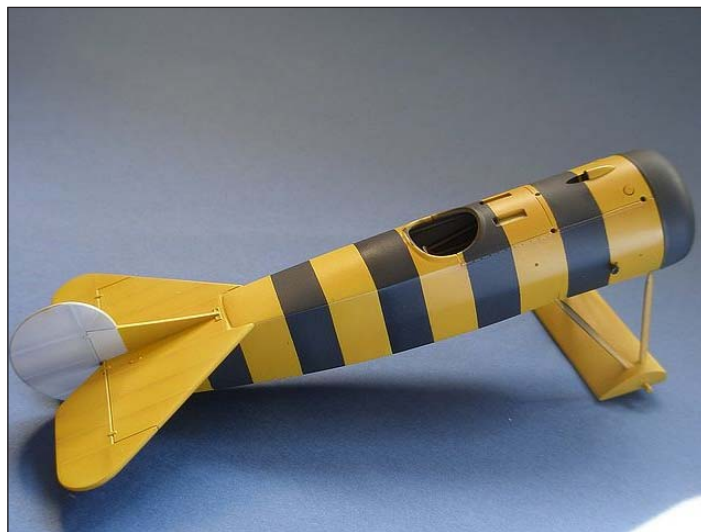
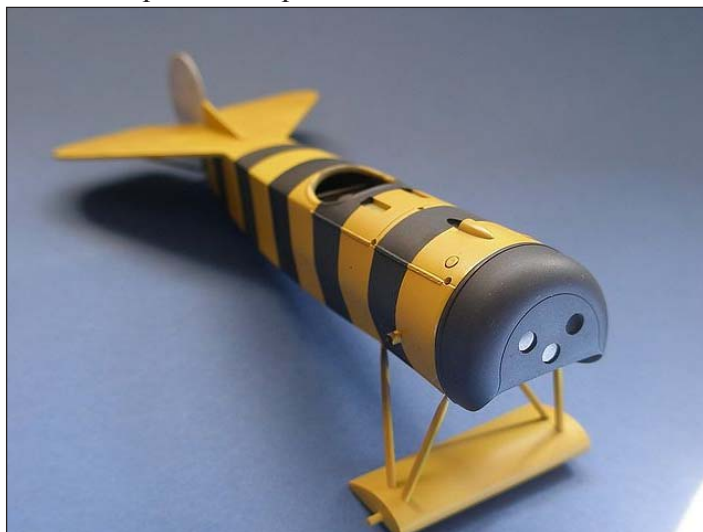
Seguimos con más avances. Esta vez son bastantes. Allá vamos.

Empezamos pintando de blanco todo el avión, que sirve de base para luego pintar el amarillo. Como el timón de cola es de este color remarco el costillaje y lo enmascaro. El morro lo pintamos de negro brillante para imprimir, luego con aluminio de **Vallejo Model Air** y para terminar algunas manchas con negro muy diluido. Enmascaramos y empezamos a pintar el amarillo, color difícil dónde los haya porque cuesta mucho que cubra bien... Creo que ha sido más difícil incluso que el rojo con el **Pfalz**. Este amarillo es una mezcla del **X-8 de Tamiya** con algunas gotas marrón claro de **Gunze (H-66 ó RLM 79)**

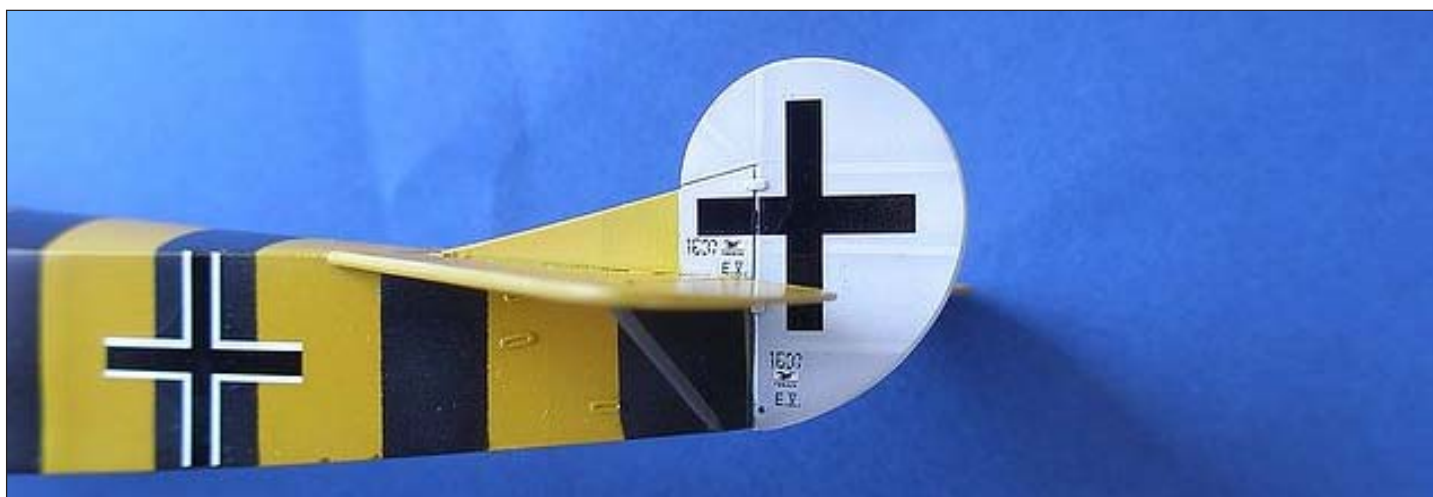


Enmascaro todo tras tomar todas las medidas...

...Y así queda tras quitar las mascarillas

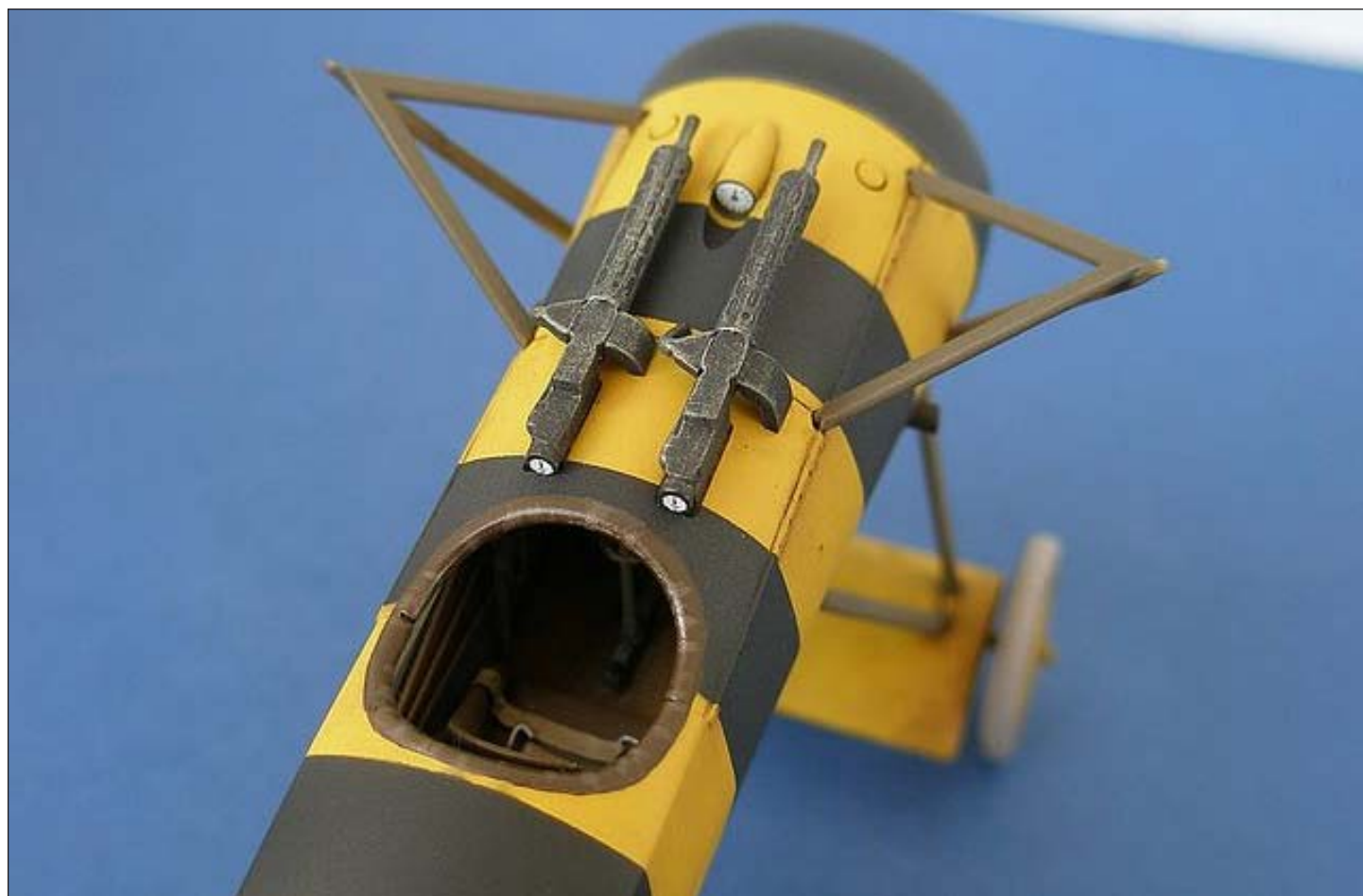


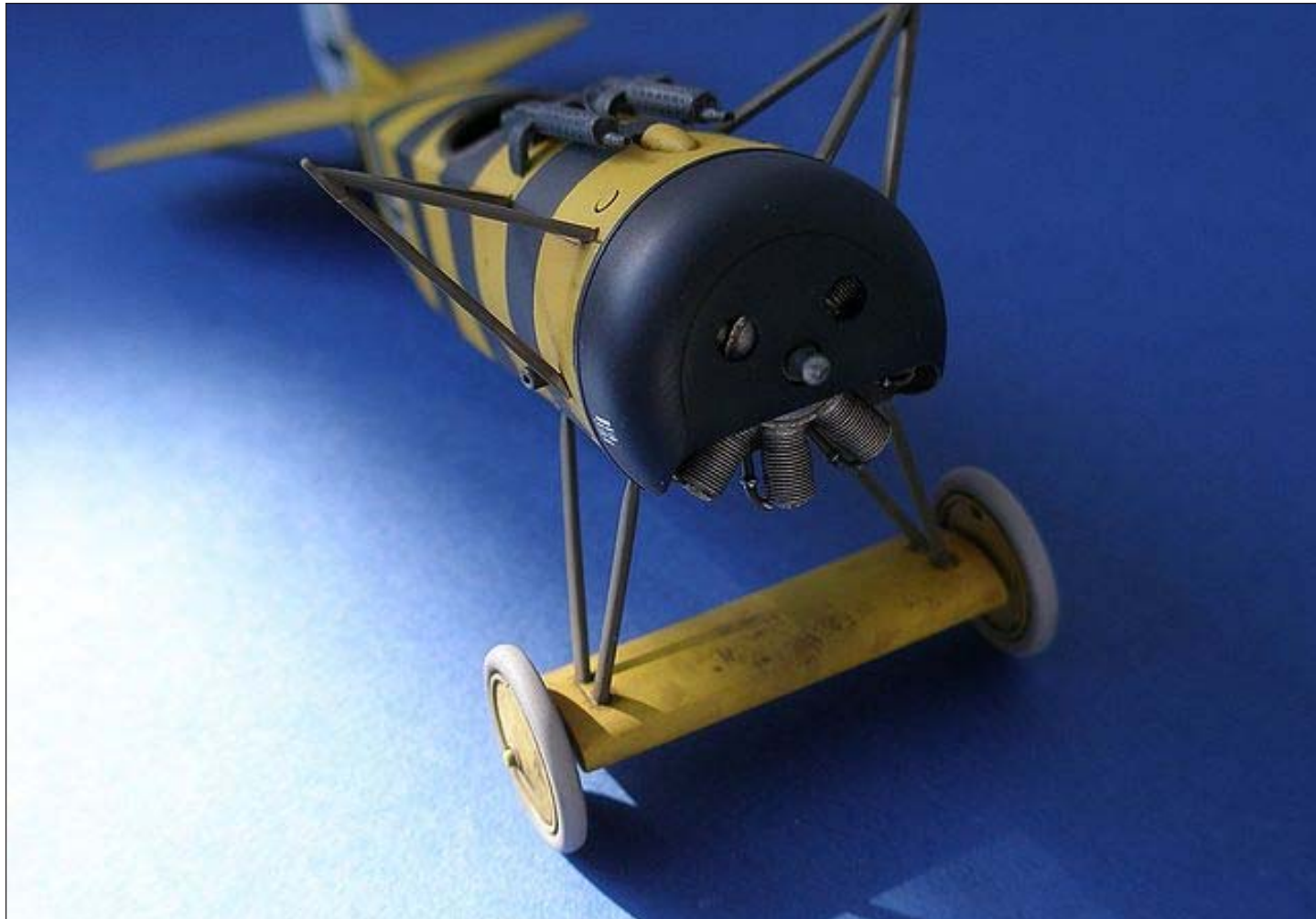
También he pintado el ala, con el verde oliva de Gunze, dando algunas manchas y luces con un gris claro.



Capa de **Bosque Verde**, dejo secar una horita y aplico las calcas. Pego los tirantes del puro y los pinto a pincel con el verde oliva de **Gunze** diluido en agua.

Seguimos, ahora es turno del guarreo, que en este avión será bastante, tal y como solían ir este tipo de aviones. Como siempre, hechos con óleos siena y negro, pero también con marrón chocolate de **Vallejo**. También he pegado las ruedas, ametralladoras, motor y carenado. Las ametralladoras están pintadas de negro y he dado un pincel seco de aluminio por encima, pero les echaré algo de grafito para mejorar su aspecto.







Intento pulir un poco la pintura entre capa y capa y siempre antes de barnizar Con frotar la superficie con un trozo de algodón hay suficiente para quitar el polvillo de pintura que queda siempre y gracias a eso queda mucho más fina.

Proyecto terminado - 11 de marzo de 2012.



Nieuport Ni-11 (aliado)

Eduard 1/48

por Manuel Soriano



Lince1491



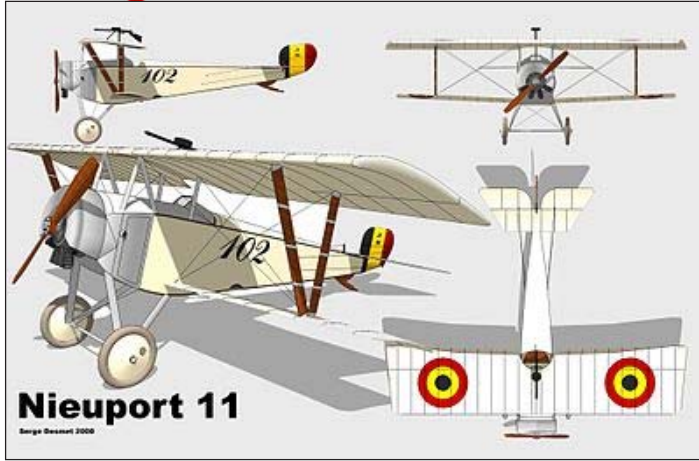
Historia

El **Nieuport 11** era un caza biplano francés, fabricado por la empresa *Société Anonyme des Établissements Nieuport*, que participó en la Primera Guerra Mundial.

La decisión de **Nieuport** de construir un avión para competir en la edición de 1914 del Trofeo Gordon-Bennett, condujo posteriormente a una serie de monoplazas de caza de los cuales el primero fue el **Nieuport Tipo 11**, fabricado en solo cuatro meses. Tras el estallido de la guerra se canceló el concurso, pero el potencial del nuevo avión quedó pronto patente y se produjeron pedidos británicos y franceses. El motor era un Le Rhône rotativo de 80 cv y se instaló una ametralladora Lewis en el ala superior. El plano inferior tenía sólo la mitad de la superficie, un rasgo que se convertiría en famoso en estos aviones, conocidos también como **Nieuport Bébé** a causa de su pequeño tamaño o **Nieuport Scout**, por ser la exploración su misión prioritaria.

La buena trepada y excelente maniobrabilidad del nuevo avión, cuyas entregas comenzaron a las unidades francesas en 1915, ayudó a los Aliados a obtener temporalmente la superioridad aérea.

El **Nieuport 11**, empero, tenía vicios además de virtudes. La fórmula sesquíplana adoptada tenía el inconveniente de que el ala inferior era estructuralmente débil, y tendía a desprenderse con cierta facilidad bajo estrés en maniobras bruscas. La ametralladora tal como se indica al principio no estaba instalada en el fuselaje, sino sobre el ala superior, lo que comprometía su manejo y precisión. La buena base que suponía el eficaz diseño del **Nieuport 11** y **16** se utilizó para aviones más potentes, como el **Nieuport 17** y modelos sucesivos.



Especificaciones Técnicas

Características generales

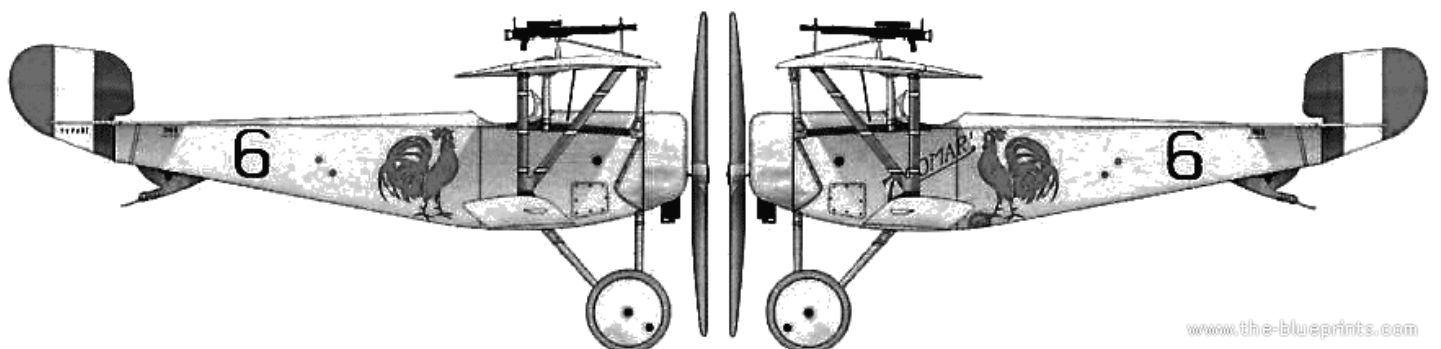
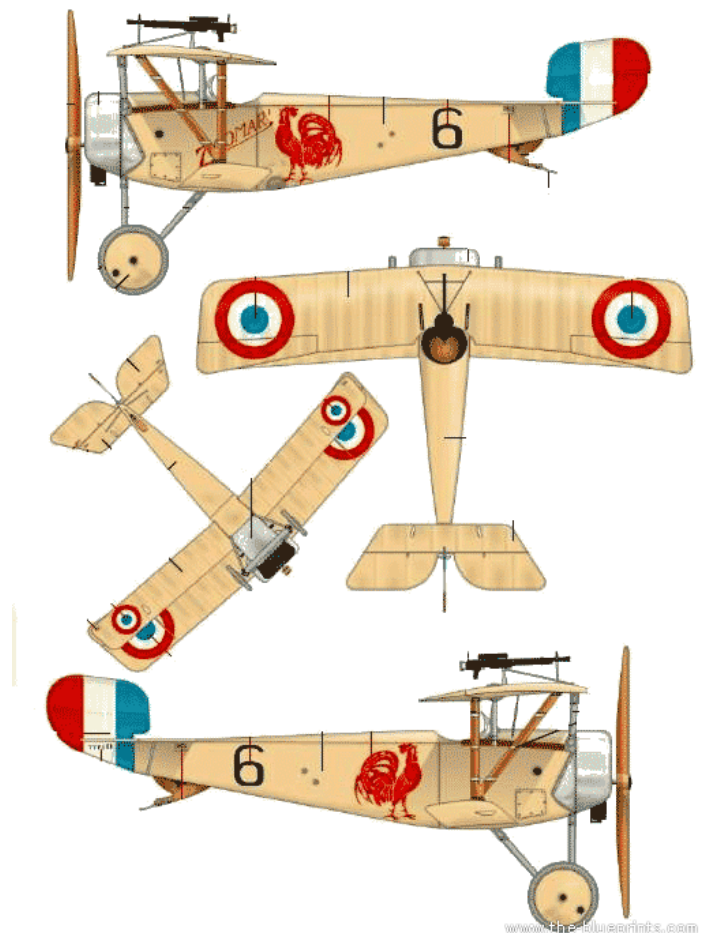
Tripulación: 1
Longitud: 5.80 m
Envergadura: 7.55 m
Altura: 2.45 m
Superficie alar: 13.30 m²
Peso vacío: 320 kg
Peso cargado: 480 kg
Planta motriz: 1× rotativo Le Rhône 9C.
Potencia: 80 CV
Hélices: 1× bipala por motor.

Rendimiento

Velocidad máxima operativa (Vno): 167 km/h
Alcance: 2 horas 30 minutos
Techo de servicio: 4.500 m

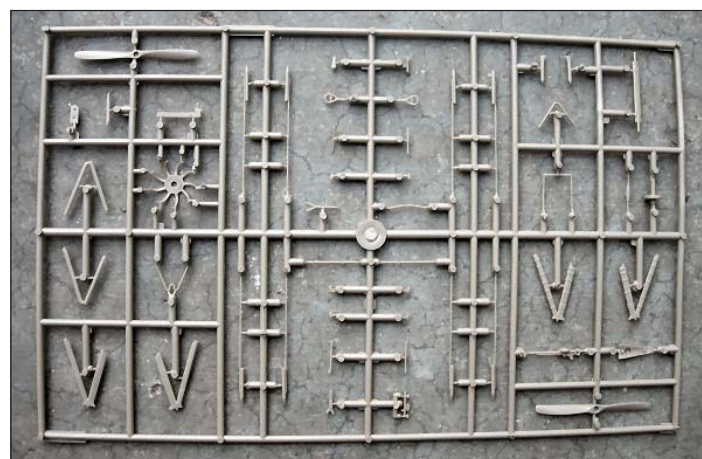
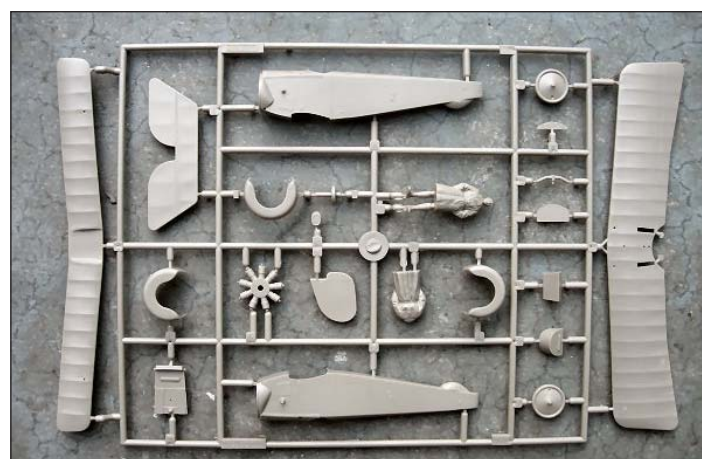
Armamento

Ametralladoras: 1× Lewis o Hotchkiss sobre el ala superior

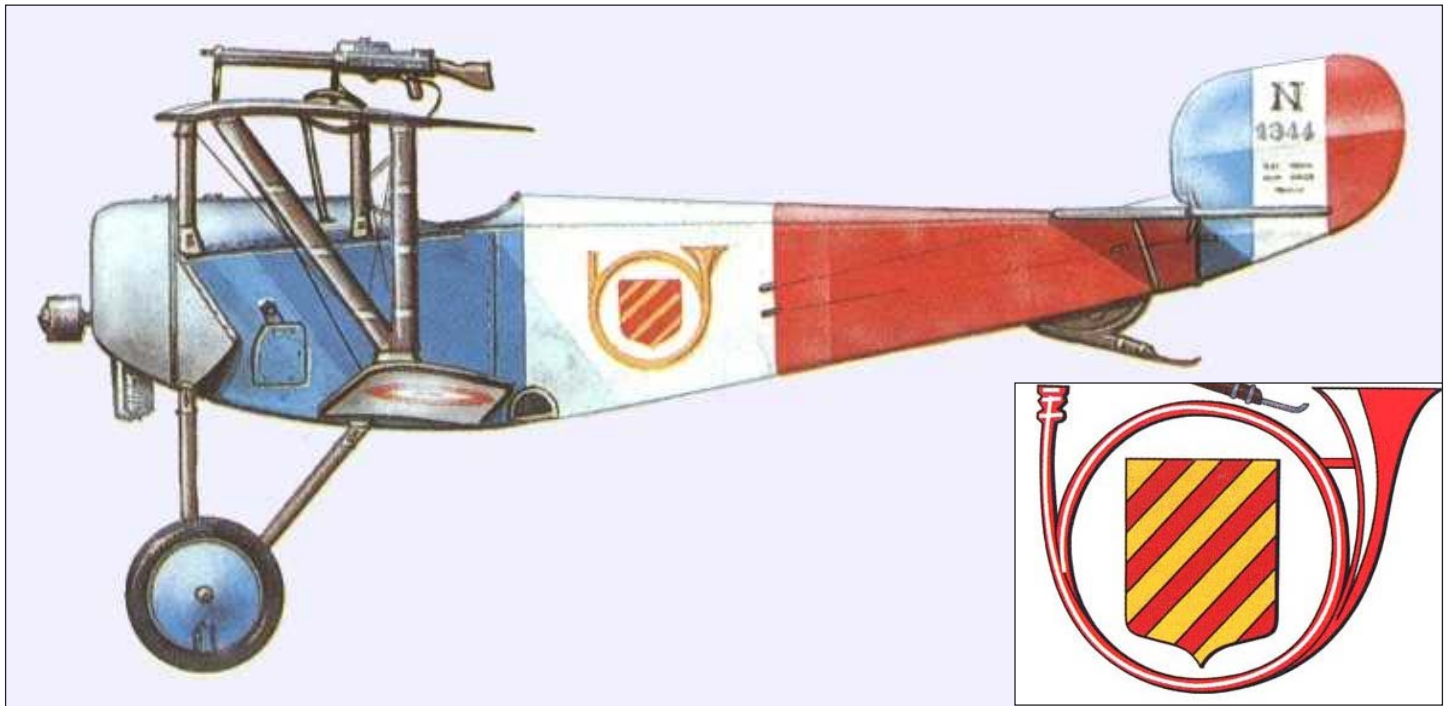


Desarrollo

Unas imágenes de la caja, las calcas y las grapas.

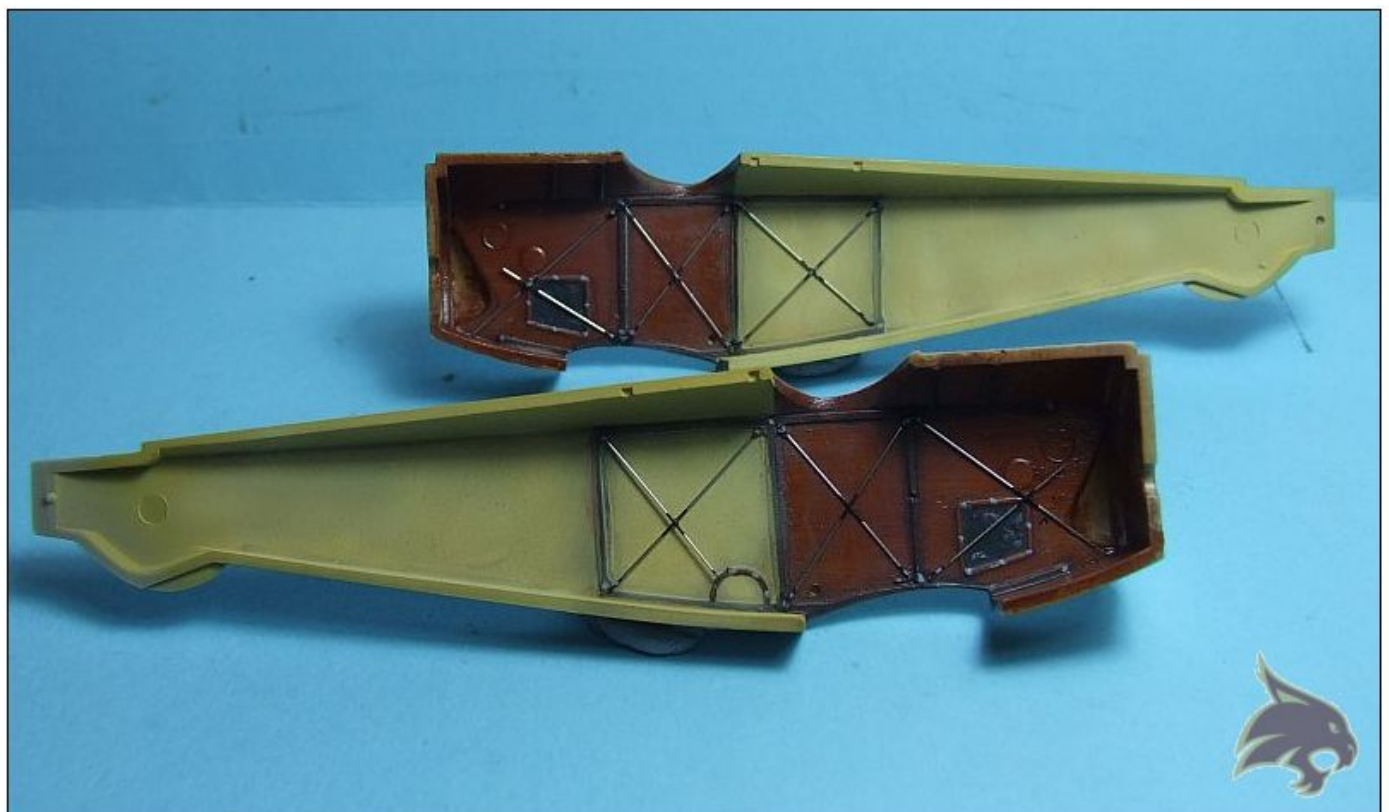


Dándole vueltas al perfil del avión, al final creo que me voy a decidir por hacer éste, del que tengo documentación de su proceso de montaje y pintura con el libro del maestro JM Villalba. El logo ya lo he conseguido también, por lo que antes de nada me fabricaré la calca para que cuando llegue a ello ya la tenga hecha.



El interior

La zona del morro iba en madera, así que usando óleos por primera vez y gracias a la explicación del compañero **Miki91** realicé esos paneles simulando esa madera. De ahí hacia atrás iba en color lino. Los travesaños metálicos de la estructura los he hecho con cuerda de guitarra eléctrica, y pintado los detalles con acrílicos a pincel, esto es, las puntas de cada travesaño en negro y un detallado en gris, así como en la cruceta de los mismos. También en acrílico va el recuadro gris oscuro en el primer panel de madera. Le simulo con gris acrílico a pincel, los tornillos o remaches.



Aprovecho y pinto también los montantes en color madera, para cuando los use más adelante. El suelo de la cabina y el tablero de relojes también en madera. El asiento que viene en el kit, lo sustituyo por uno hecho con chapa de lata de cerveza que da el grosor más adecuado y le practico unos agujeros, teóricamente este asiento era de madera-mimbre. Hago los cinturones a scratch con estaño.



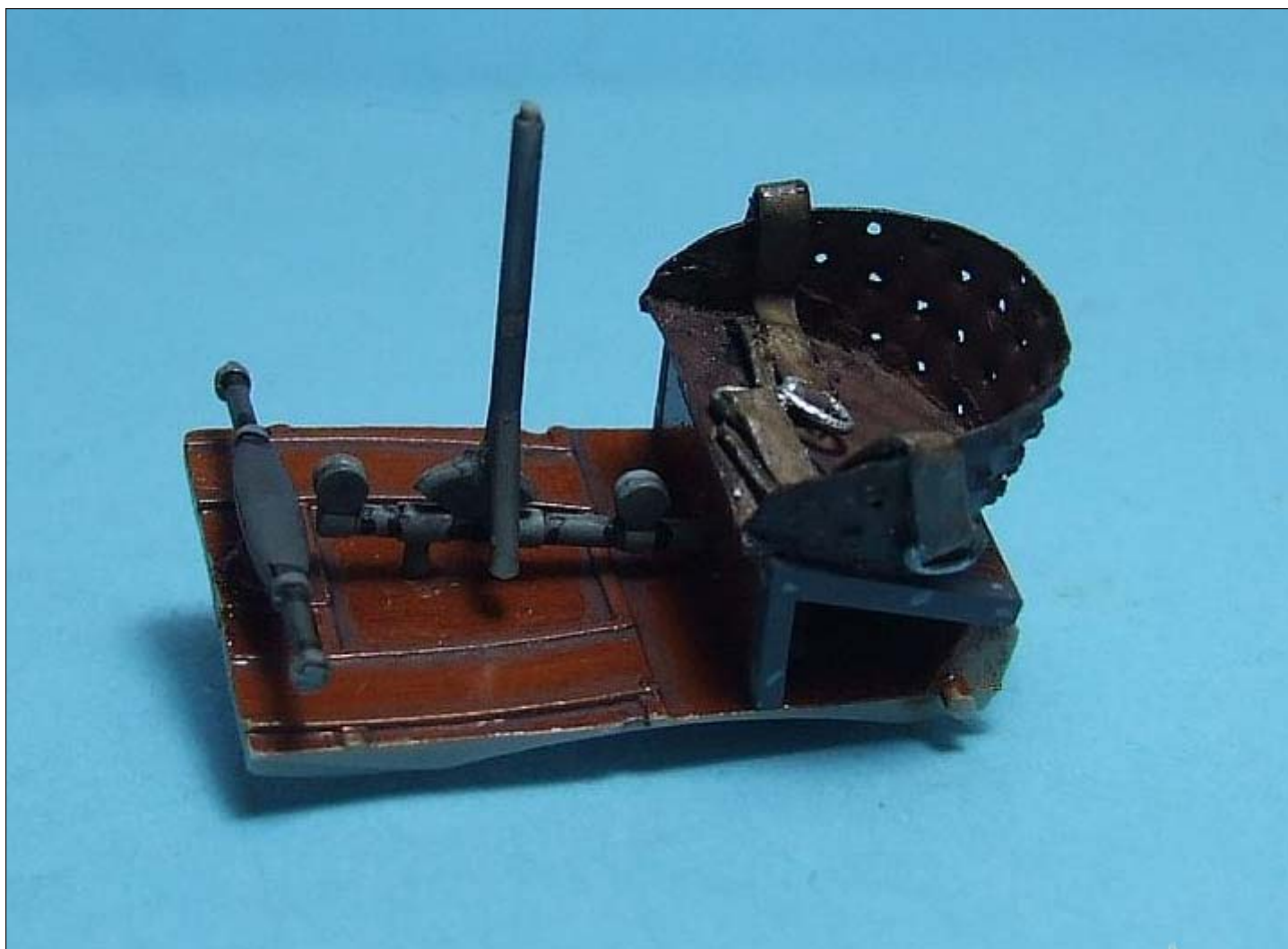
Y aquí esta todo montado ya y pintado.



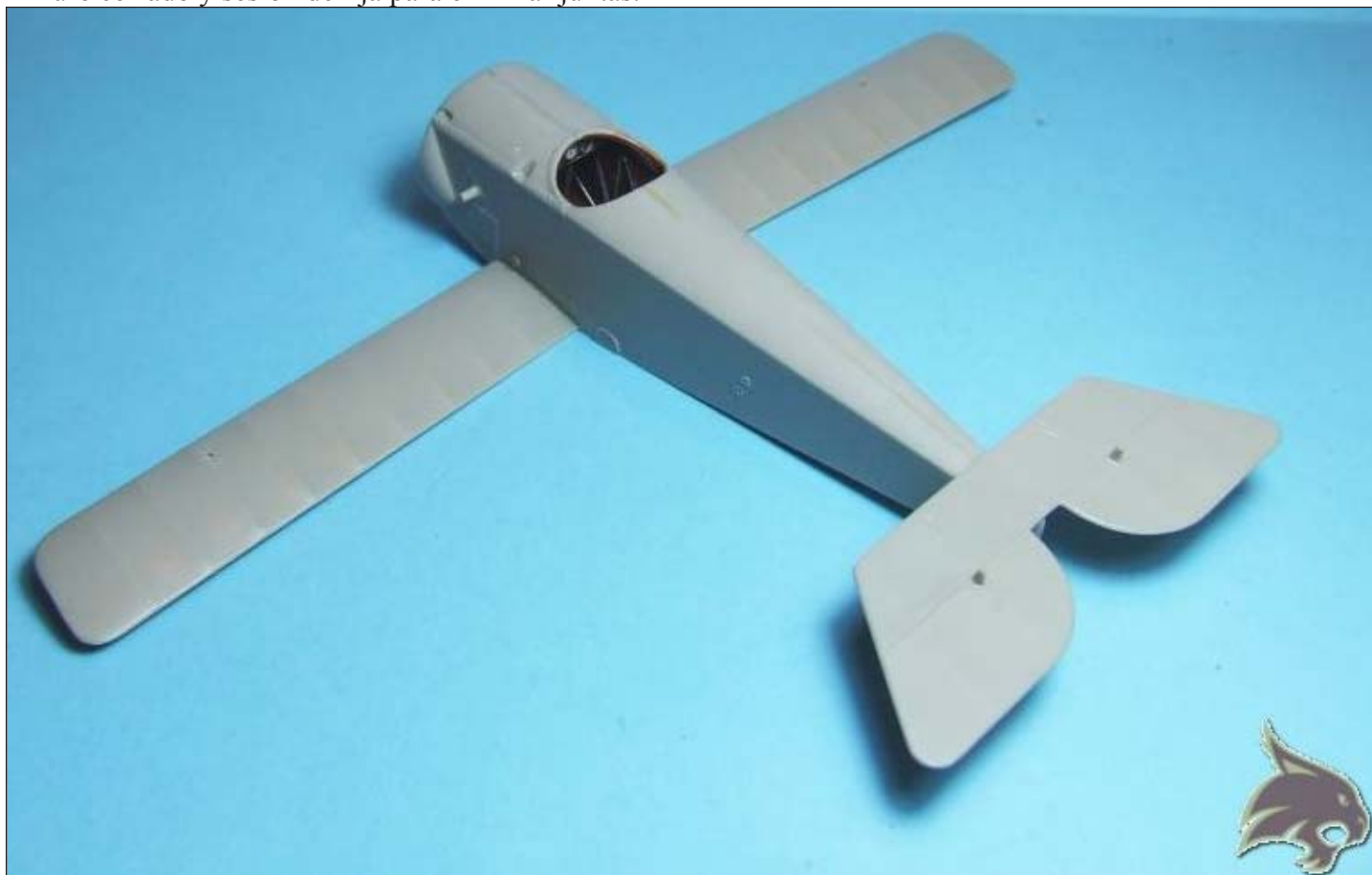
Los relojes con calcas.



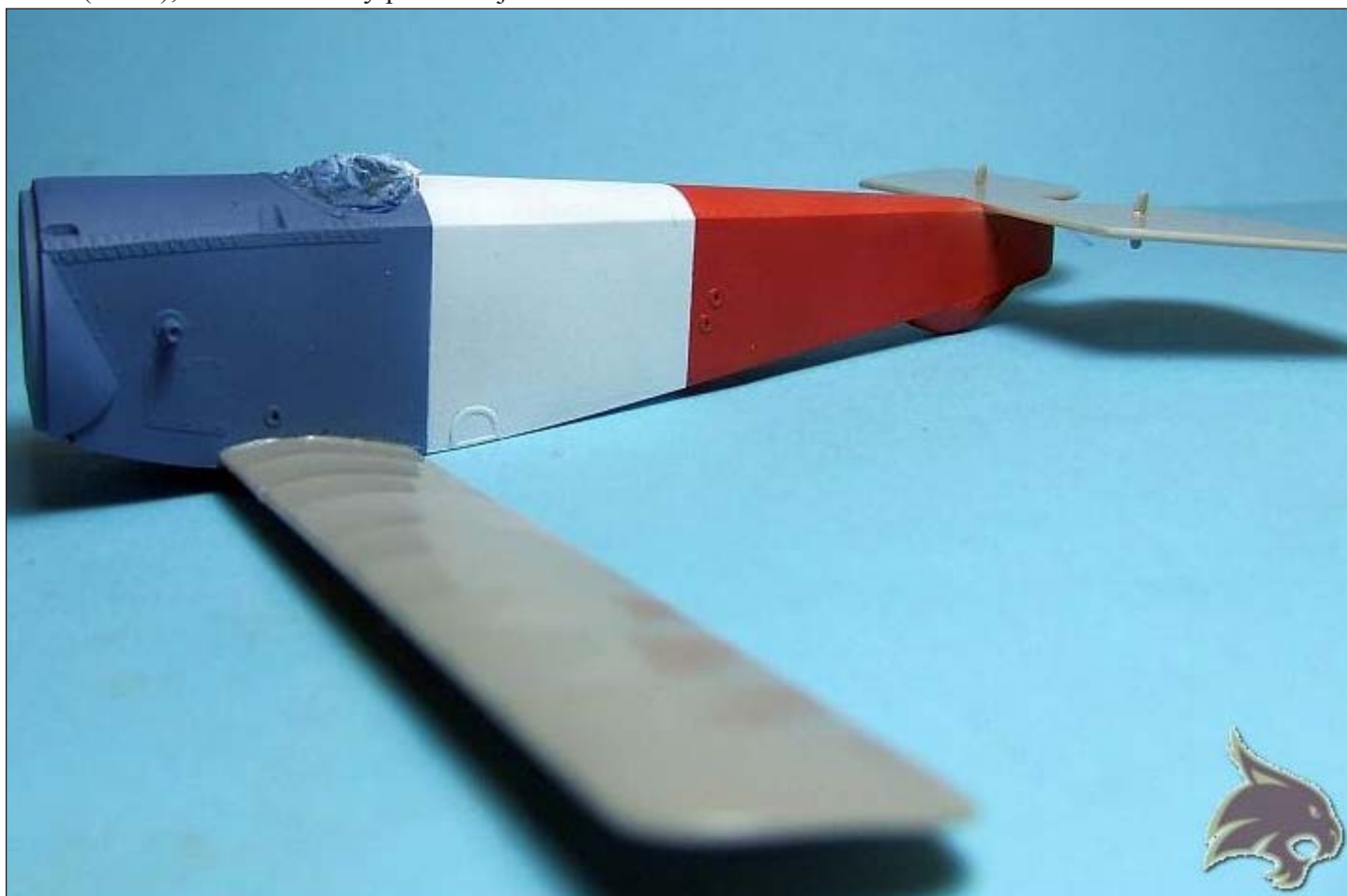
Y el suelo de la cabina con el asiento y elementos de navegación manual.

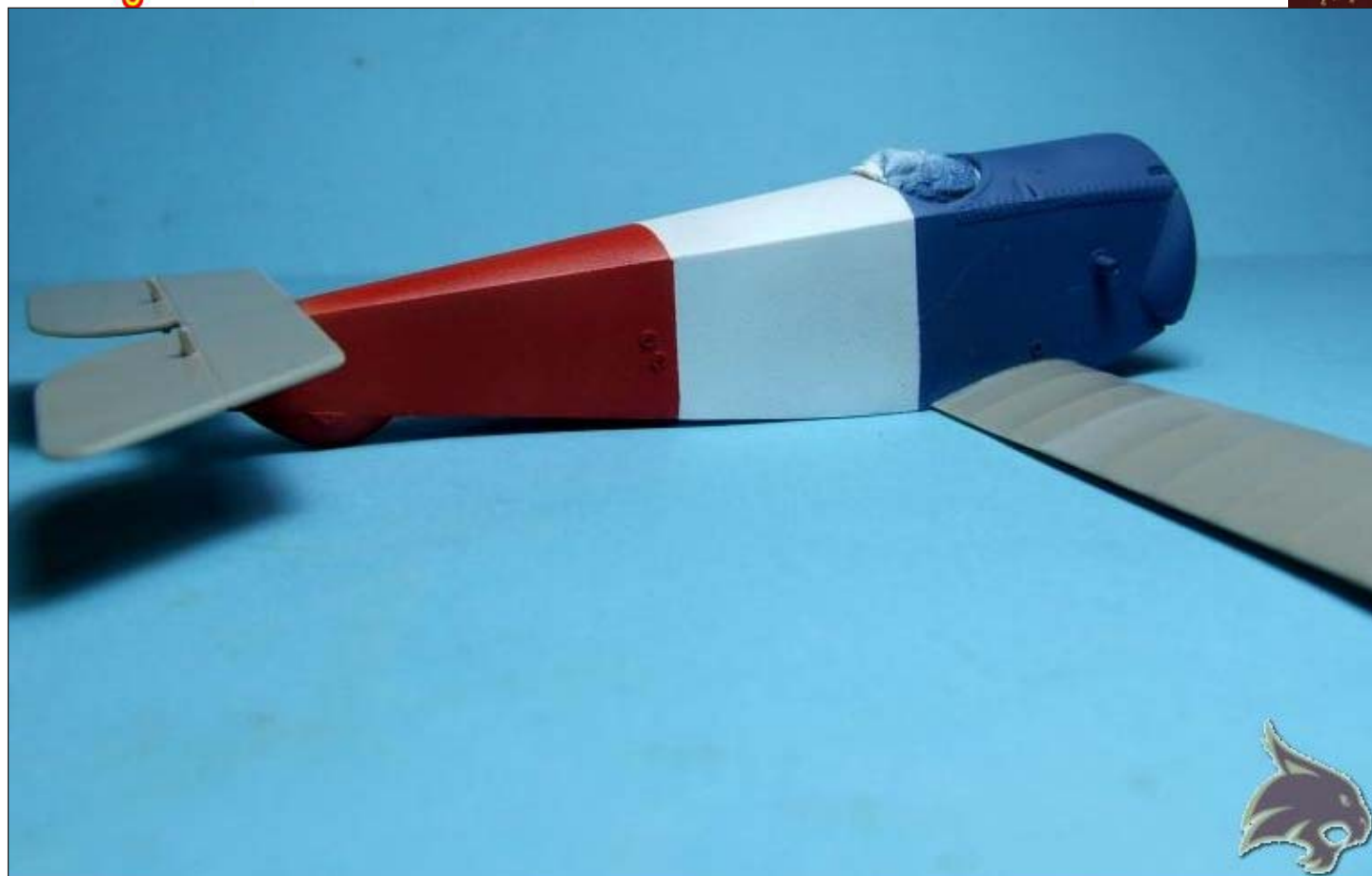


Puro cerrado y sesión de lija para eliminar juntas.

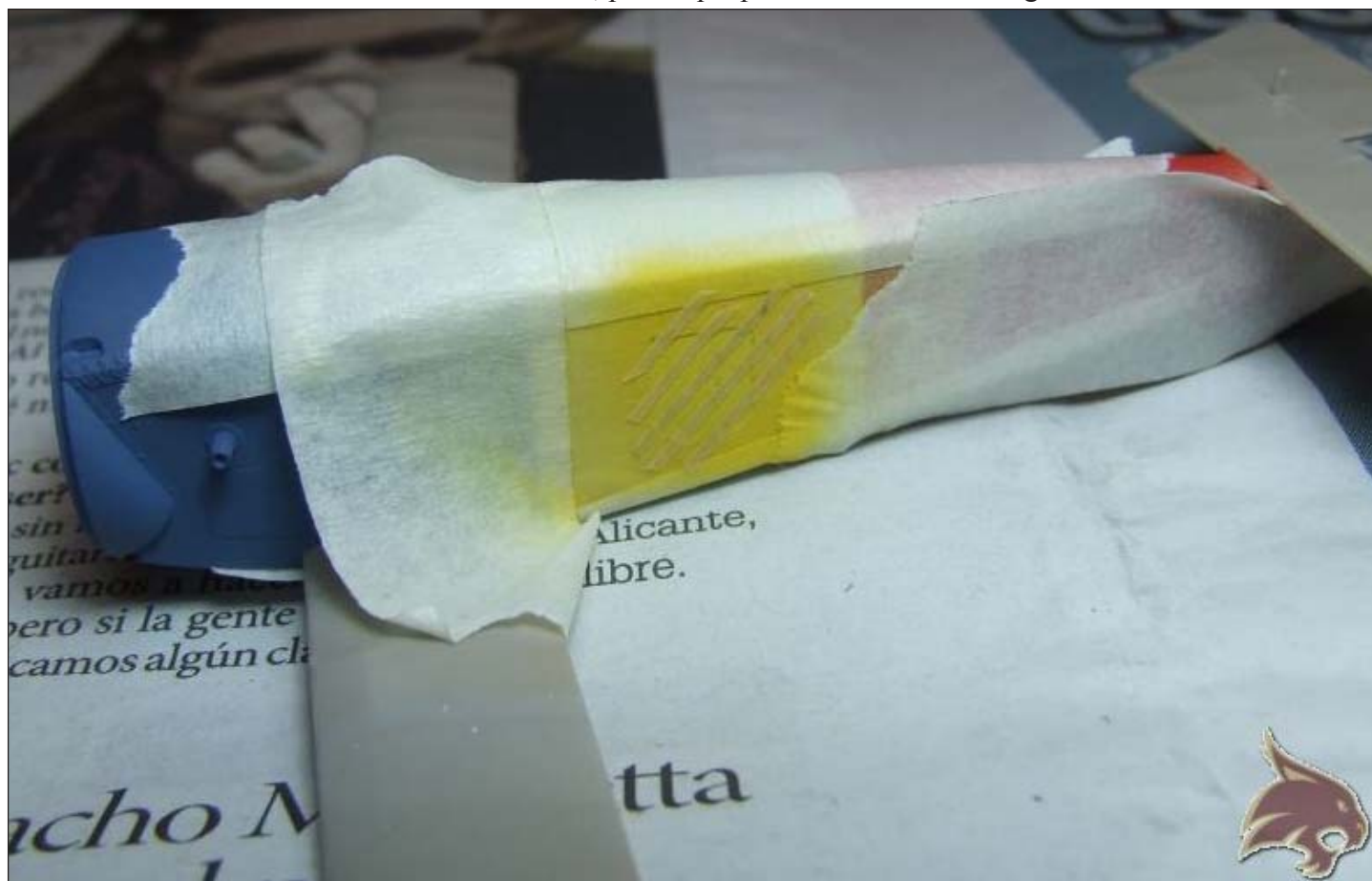


Pintamos los colores base del puro, que son los de la bandera nacional de Francia. Para el azul usé XF-8 + XF23 (60/40), el blanco XF2 y para el rojo XF7.





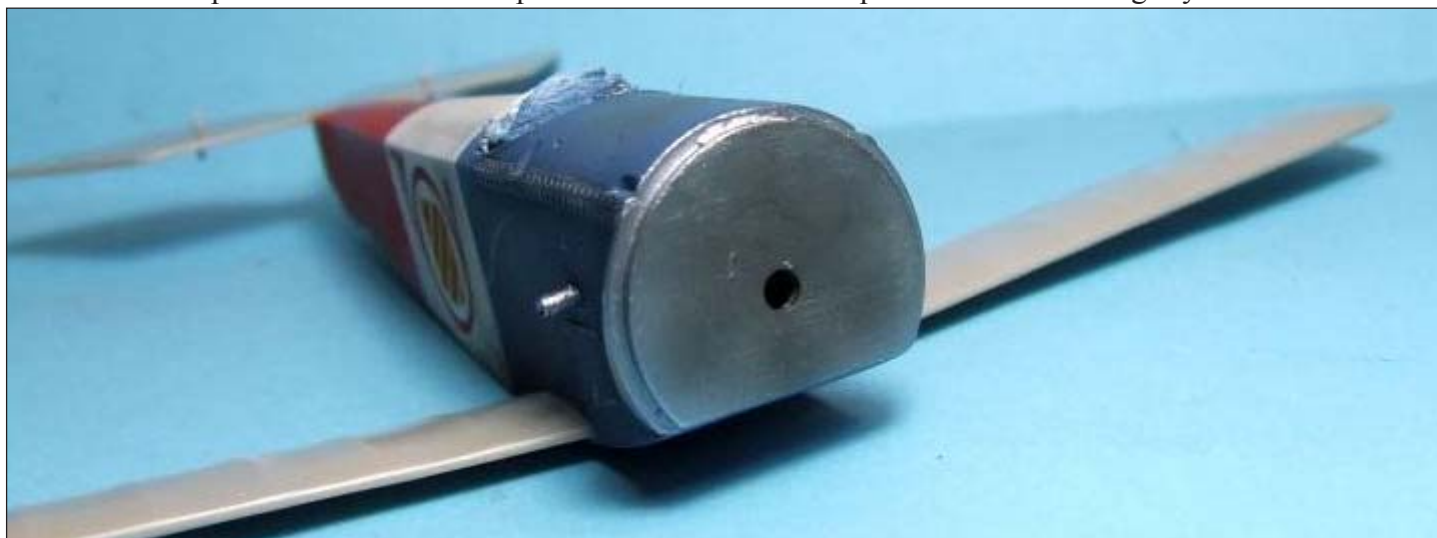
Evidentemente las calcas del kit no me sirven, por lo que probé a realizar las insignias mediante máscaras.



Con veladuras en tonos gris oscuro y marrón, he ido sombreando y luego definiendo a pincel, con negro muy diluido, la suciedad producto del uso y del trasiego por campos franceses húmedos. Ahora la insignia queda más integrada.



En el morro aplico color acero de las pinturas Lara. También le aplico veladuras en negro y marrón.



Y aplico el color acero de Lara al motor y tapa motor. La foto no le hace justicia, tienen un color superreal.



Una vez protegido todo el puro, en primer lugar se realiza el costillaje con color XF-52 (Marrón tierra)



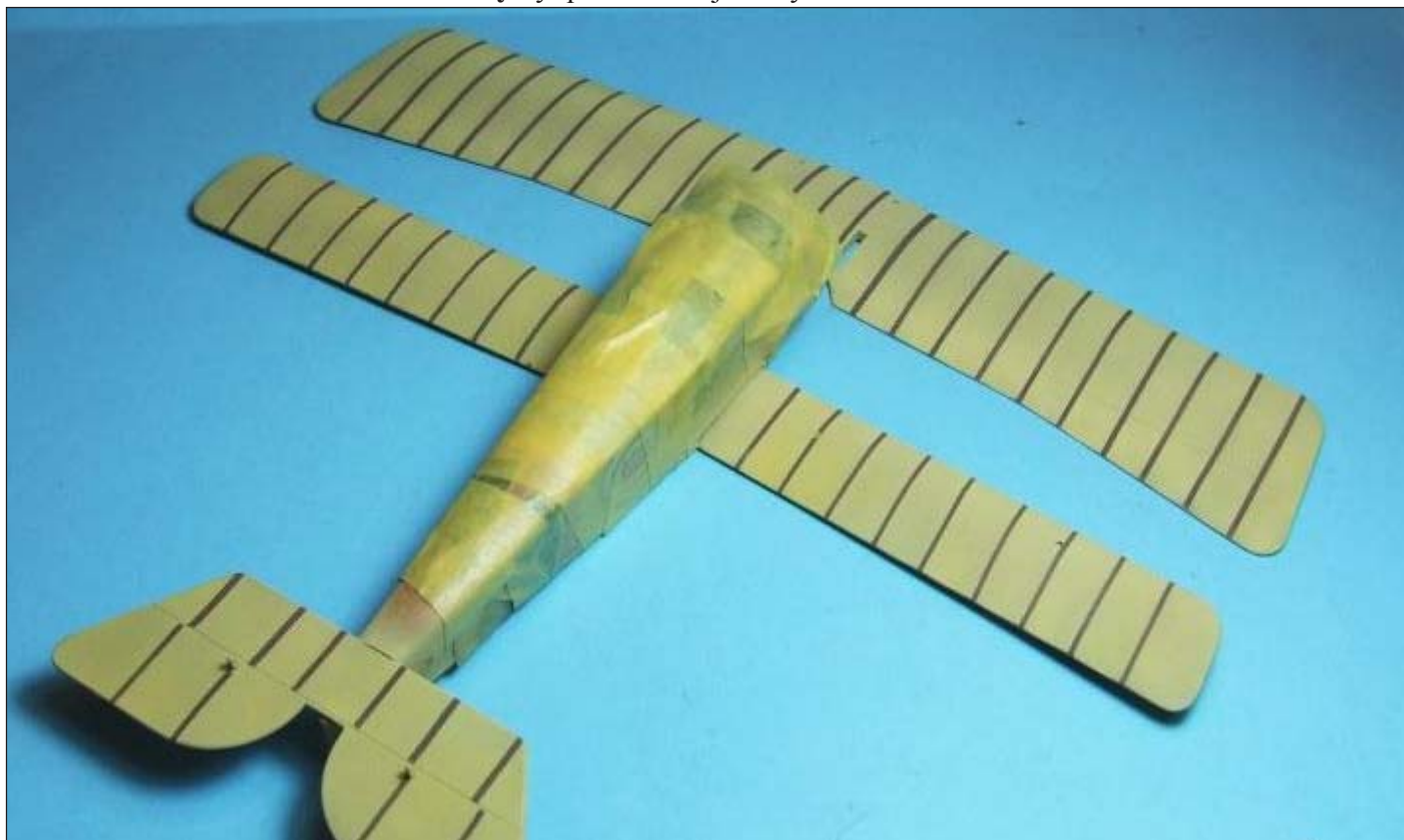
A la tapa del motor le aplico su suciedad y al motor un lavadito en negro (habrá que darle una 2ª pasada para definir mejor)



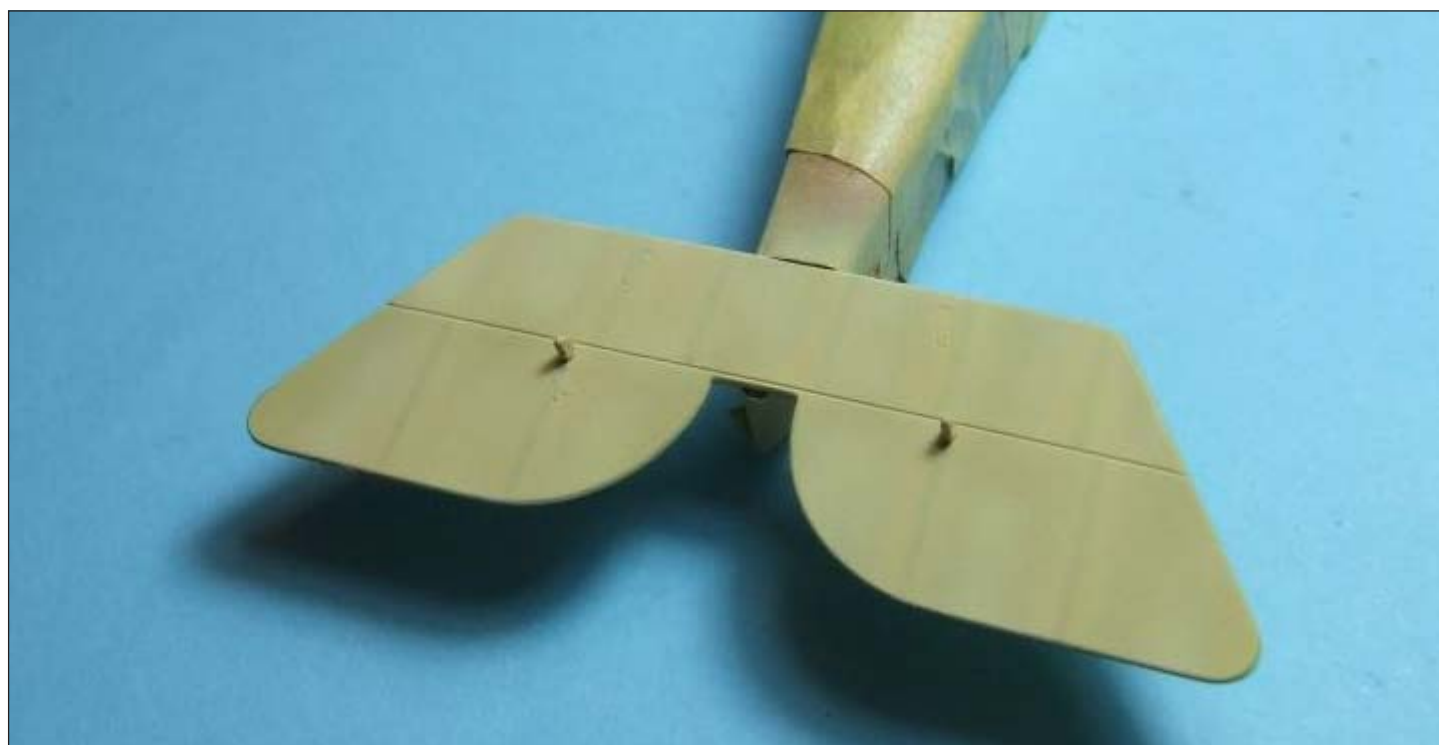
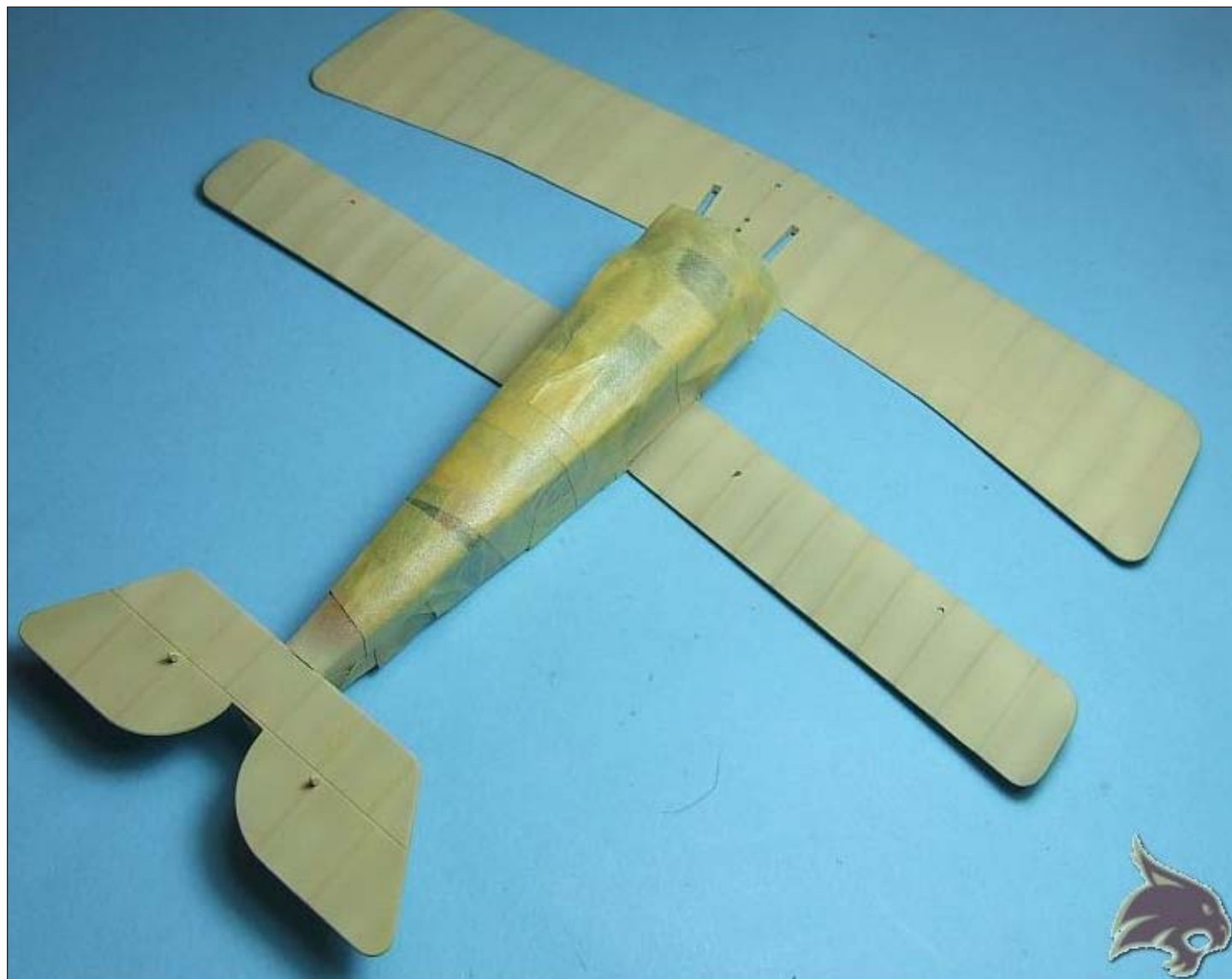
La mezcla para conseguir el color lino es la siguiente XF-2(3) + XF-3(1) + XF-59(1).



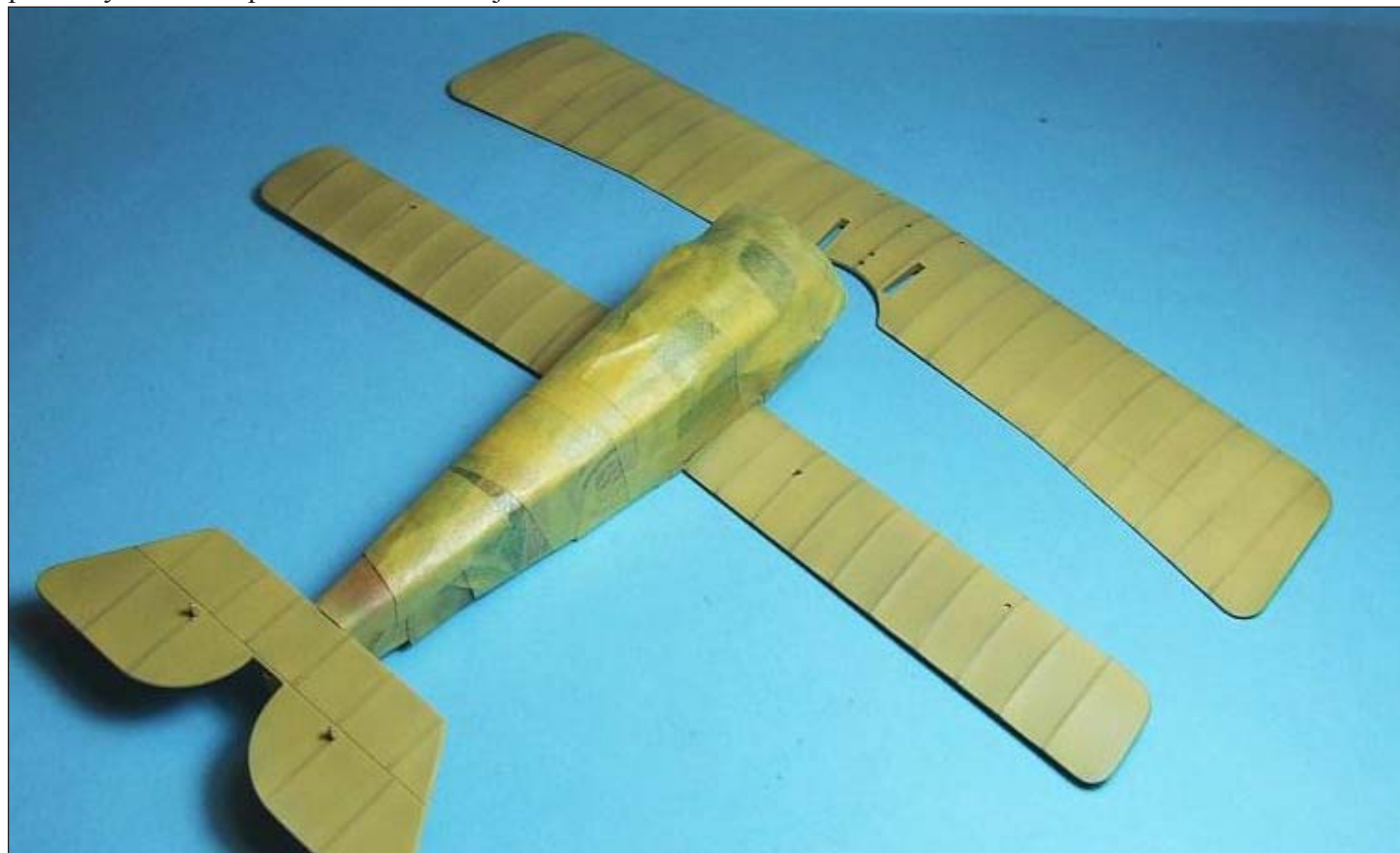
Retiramos con cuidado la cinta **Tamiya** y queda un traje a rayas.



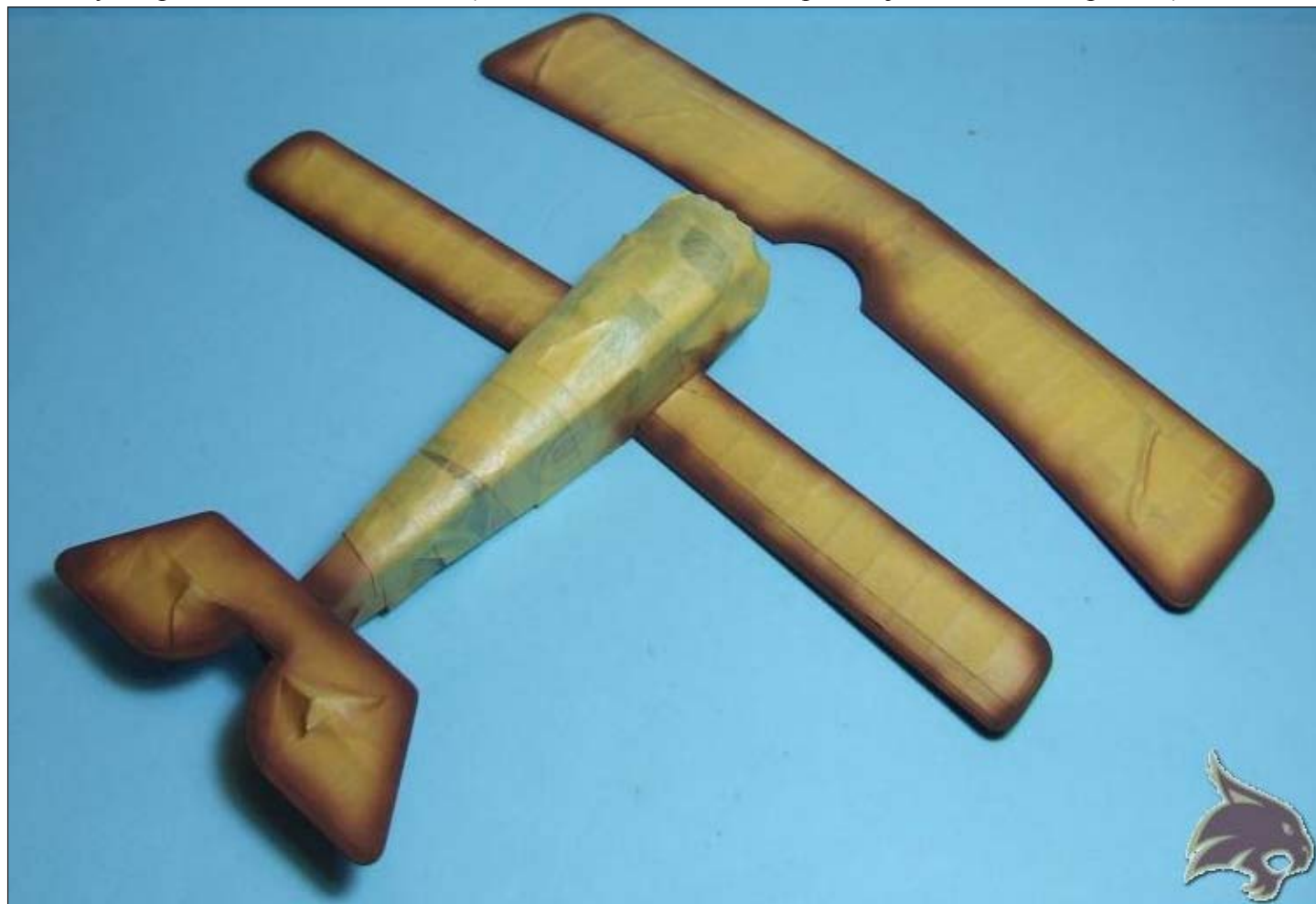
Y ahora con la misma mezcla de color lino muy diluida vamos tapando esas rayas hasta conseguir un efecto veladura, que dé la sensación de que a través de la tela de lino del avión se deja ver el costillaje de madera. Tras eso, con el color lino aclarado con blanco, le doy luces entre el costillaje.



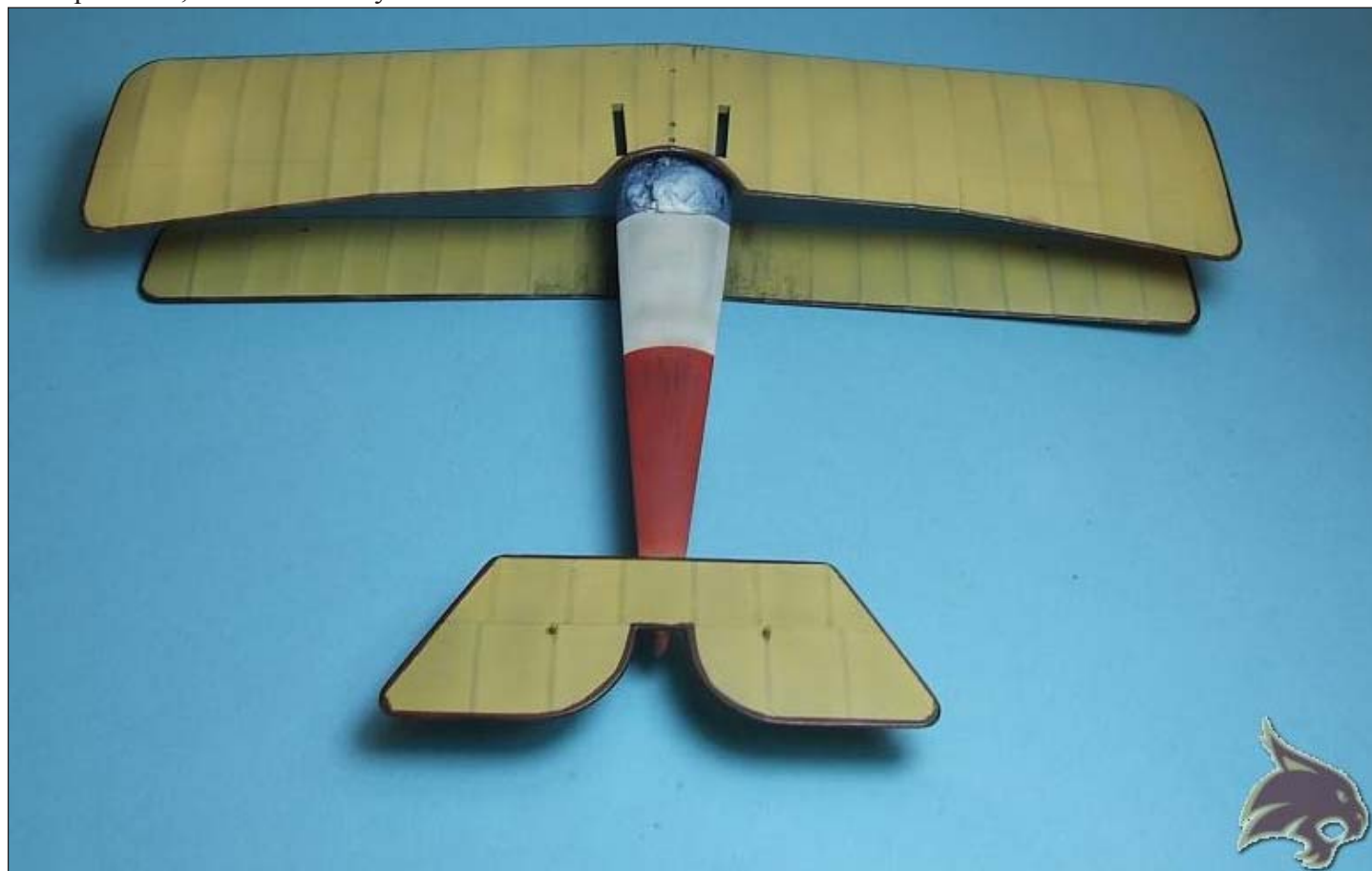
Le doy una pequeña pasada con **Future** para proteger el trabajo realizado, como sabéis oscurece un poco la pintura y realza un poco más el costillaje.



Las alas y timones traseros llevan un reborde en color marrón... así que enmascaramos todo el avión tipo momia y le aplicamos el color marrón. (enmascarar me llevó 2 días para dejarlo lo más fino posible)



Y queda así, un reborde muy bonito la verdad.



Las escarapelas. Como dije las voy a pintar, así que con el cutter para círculos realizo las máscaras adecuadas. Aquí en la foto se puede ver colocadas en el ala superior por la parte inferior Primero el círculo para pintar en blanco, y después se va poniendo cada loncha (de las que hay en la pieza de abajo) para ir tapando y aplicando los colores adecuados.



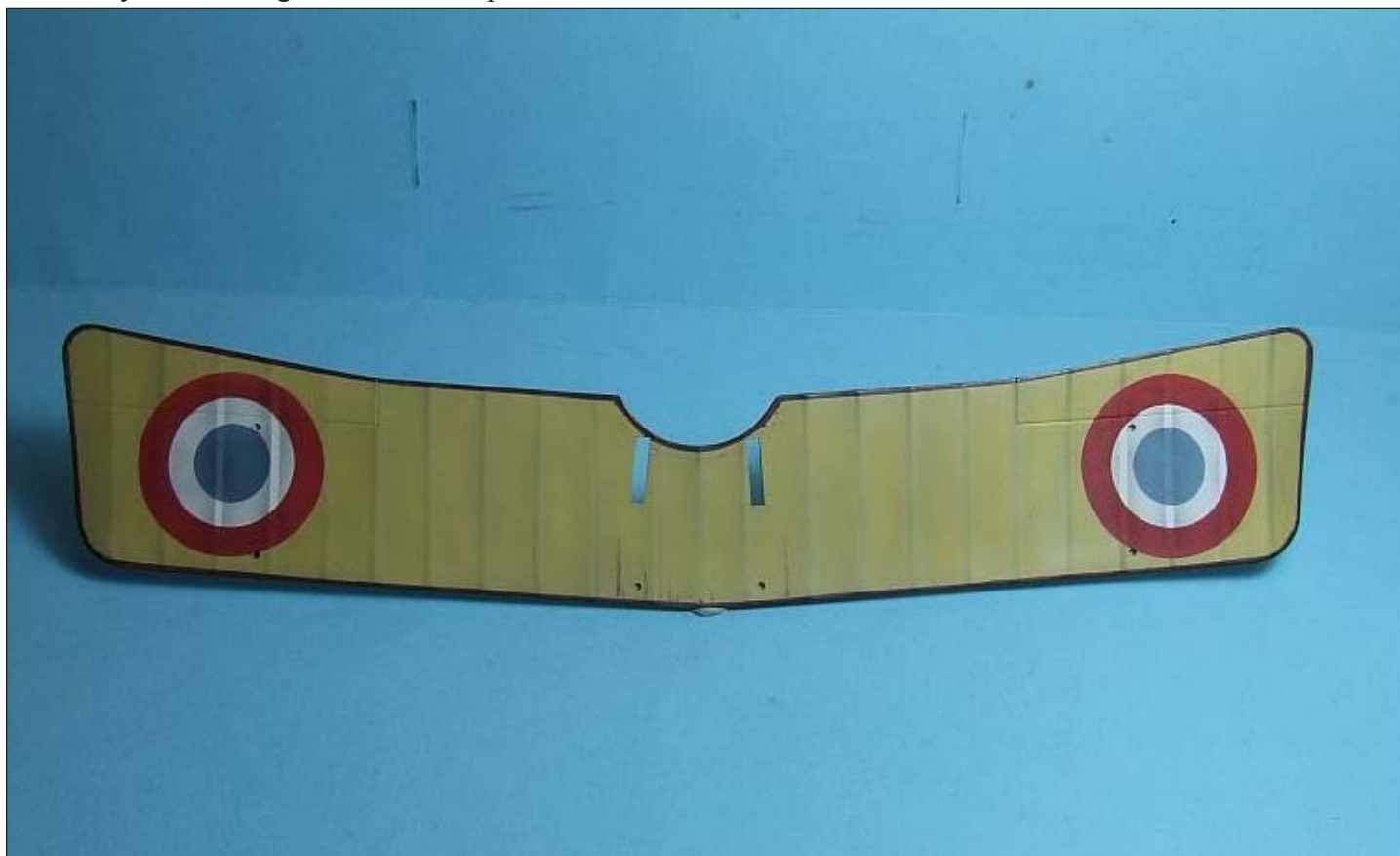
Y una vez pintadas, vamos a resaltar el costillaje sobre las escarapelas. Con cinta **Tamiya** tapamos las costillas.



Y aplicamos color negro muy diluido para sombrear y crear el efecto de relieve.



Ahora ya están integradas las escarapelas.

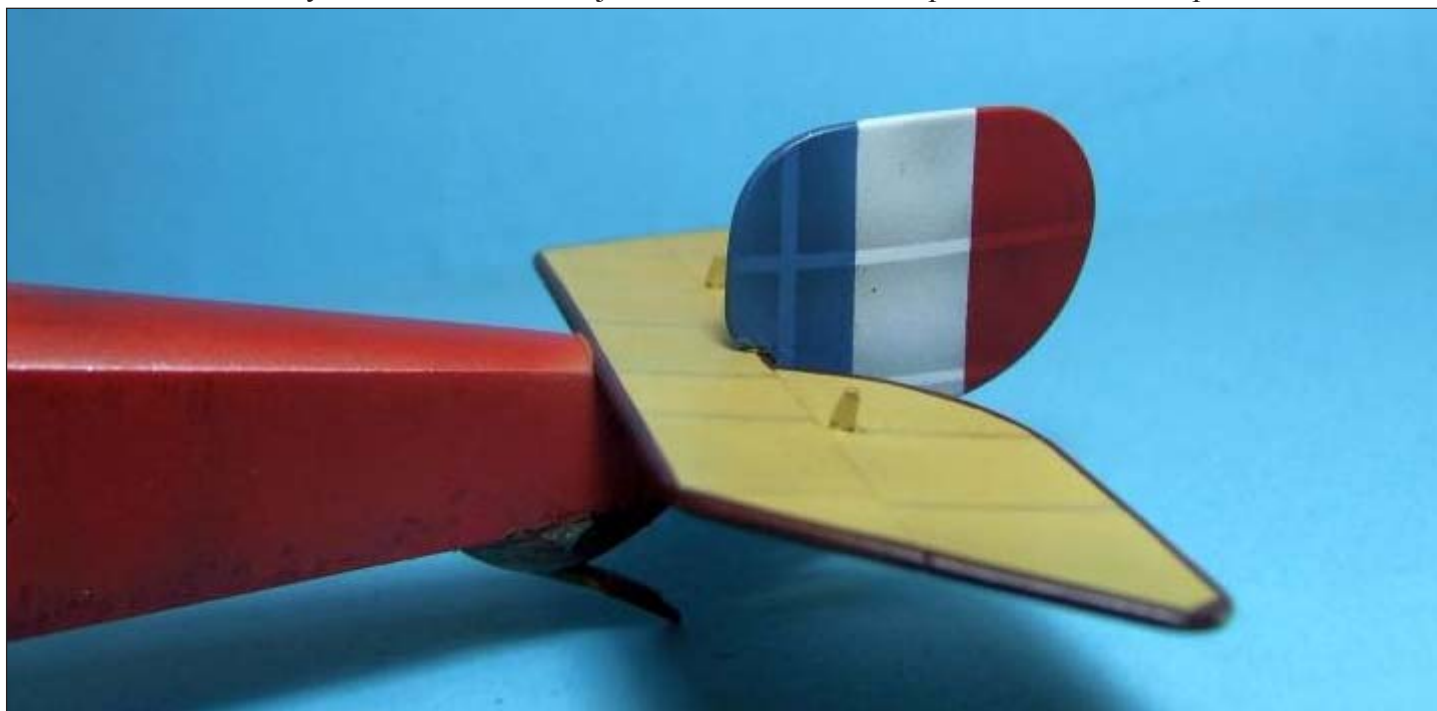


Y la parte más espectacular de la pintura de este avión, por lo menos para mí, es simular que las escarapelas pintadas por la parte inferior *se transparentan* por la parte superior. Es decir, arriba no va pintado sino que se transparenta la parte de abajo. Para realizarlo, el proceso es igual al de pintar las escarapelas que hemos visto, pero ahora la pintura va *muy, muy diluida*. Es decir, pintar con los colores rojo, blanco y azul pero prácticamente transparentes. Y este es el efecto resultante.





Colocamos la deriva y resaltamos el costillaje con el mismo sistema aplicado en las escarapelas.



Colocamos el motor en su sitio



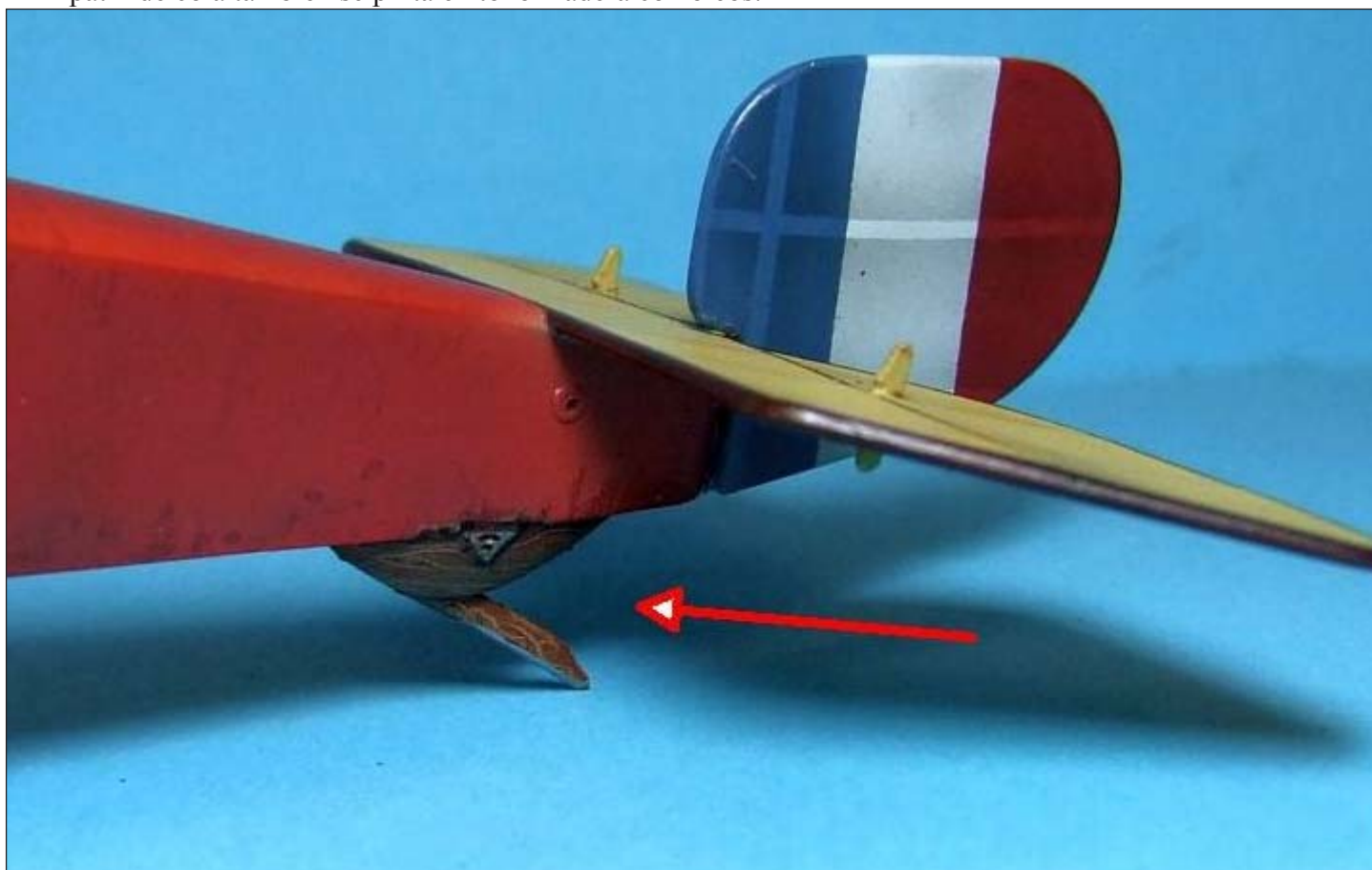
Pintamos la hélice con óleos, detallamos el buje a pincel, y le aplicamos a pincel grietas en el barniz que recubre la hélice, a modo de desgaste.



Pintamos las ruedas a pincel. Color lino, perfilamos en negro el reborde circular, después en gris el neumático, y simulamos, desde el eje, a pincel, algún pequeño chorreón de grasa, así como pequeñas salpicaduras varias (luego cuando matee volveré a aplicar salpicaduras con negro diluido que integrarán más el aspecto)



El patín de cola también se pinta en tono madera con óleos.



Y empezamos a montar. Aquí ya podemos observar todo puesto en su sitio. Y ya he pegado los montantes interalares del puro que sirven de soporte del ala superior en su parte central.



Y hacemos una prueba en seco de montar el ala superior para alinear montantes. El pájaro nos muestra su estampa, es una pasada os lo aseguro.



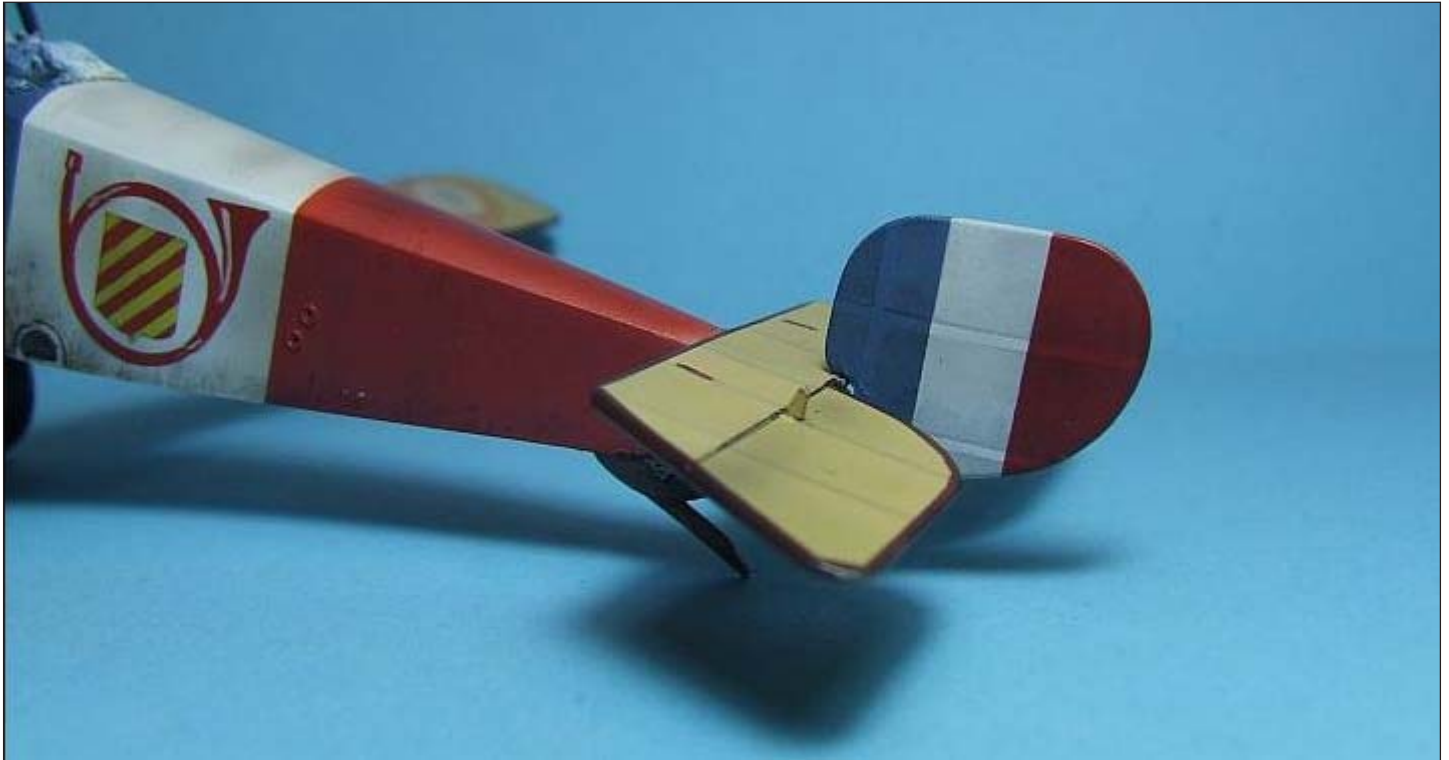
En los alerones perfiló la línea de separación, y con aerógrafo sombreamo para separar visualmente dicha pieza (en el ala superior y cola).



Las ruedas, el ensuciado no es el mismo que el de un avión de la IIWW tengamos en cuenta que el material es lino que recubre la llanta de madera, y el ensuciado es más definido y lineal.



Y la deriva con el costillaje más suave.



Las riostras

Las riostras es un proceso que suele dar respeto y parar a muchos modelistas. Es un proceso que requiere paciencia y trabajo. Hay que ser preciso y no tener prisa. Si nos agobiamos lo mejor es dejarlo y seguir al día siguiente.

Bien, las riostras se pueden hacer de varias formas. Yo suelo usar 2 formas. O bien, con cuerda de guitarra eléctrica o bien con plástico estirado.

En este caso voy a usar el plástico estirado. Es conveniente que vayáis guardando trozos de grapa en color negro cuando tengáis una maqueta con estas características. De esta forma al realizar el plástico estirado no hace falta pintar las riostras puesto que ya están en color negro.

Las riostras eran en color negro, o metal (propio del metal pulido de los cables que lo formaban).

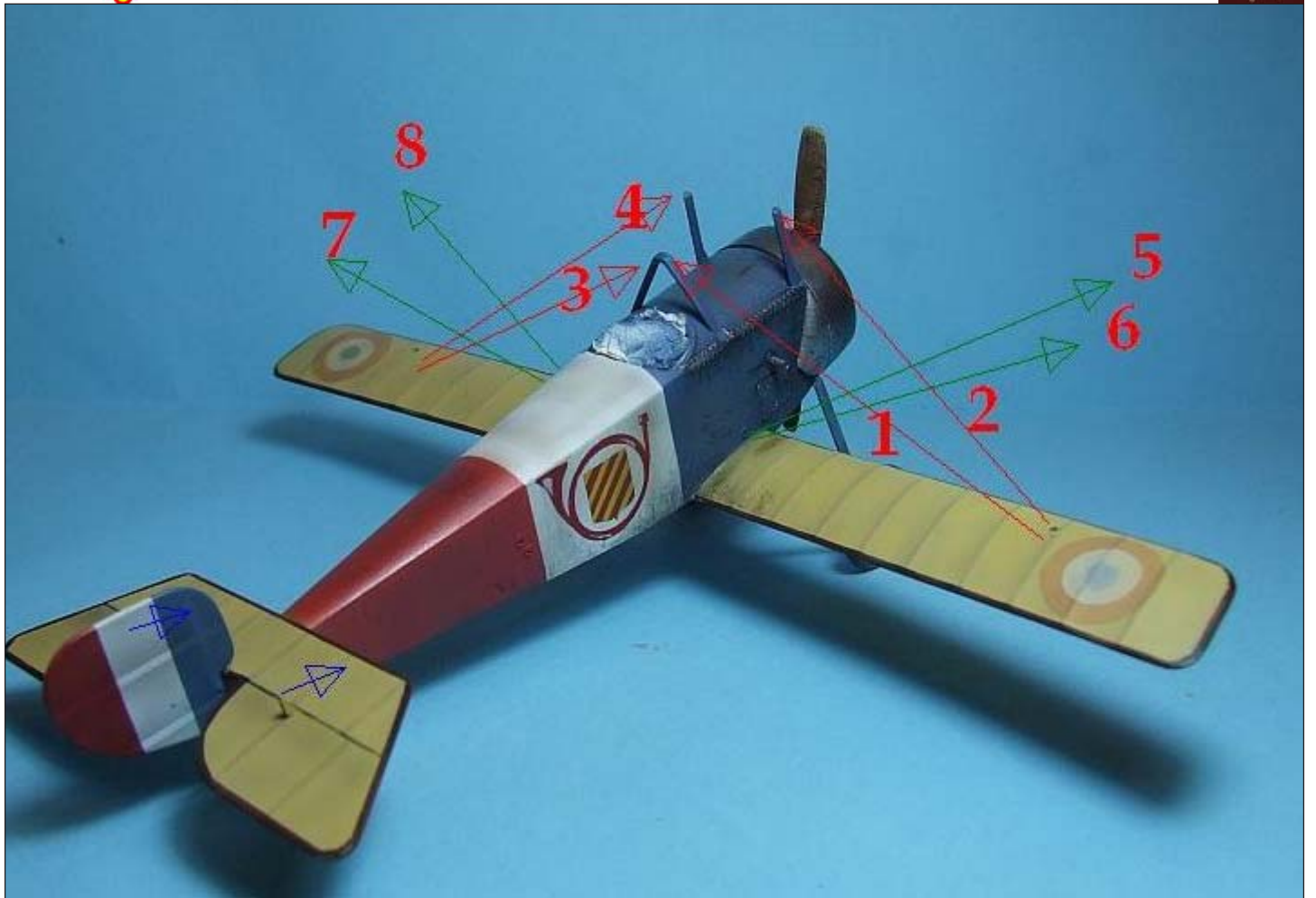
Dicho esto, pasemos al proceso. Previamente habremos realizado plástico estirado con el grosor adecuado a la escala que estamos trabajando, en este caso 1/48.

Y después tenemos que planificar cómo iremos colocando las riostras, nos ayudamos de las instrucciones para eso. Con el taladro iremos haciendo pequeños agujeros en la zona donde vayan a ir colocadas las riostras para apuntalar mejor luego, el contacto de las riostras.

El proceso siempre es de "dentro hacia afuera" por comodidad. Aquí podemos ver una foto en la que os indico con flechas numeradas cómo iré poniendo las riostras.

Primero colocaré las riostras que van del ala inferior a los montantes interalares del puro sin tener el ala superior puesta, y después pondré el ala superior e iré poniendo el resto de las riostras.

Esto es, con los números del 1 al 4 (flechas en rojo), colocaré estas primeras riostras, y con los números 5 al 8 (flechas en verde), tras poner luego el ala superior con sus montantes, el resto de riostras (aquí es donde habrá que ir con más cuidado).



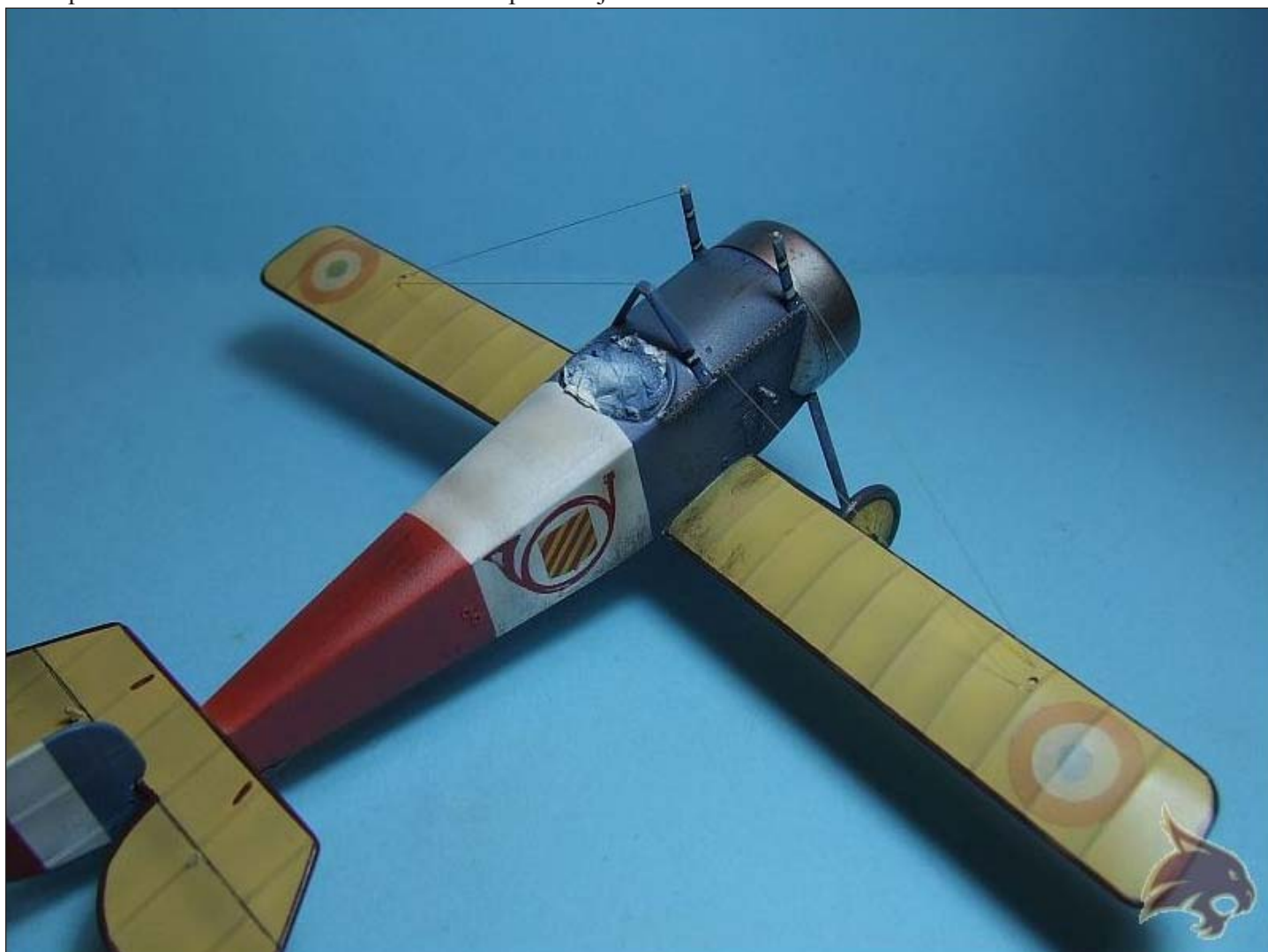
Colocamos con superglue gel la punta del plástico estirado en el ala....



Dejamos secar unos segundos, y cuando notemos que al tirar (no seáis brutos) se aguanta bien, entonces estiramos hasta el siguiente punto de contacto.



....quedando así arriostrado el avión en su parte baja.



Para las riostras del 5 al 8 se colocará el plástico estirado en su punto de salida desde el puro, después se coloca el ala superior con sus montantes y se ajusta. Y con cuidado pegamos al ala superior la riostra, y eliminamos cortando el exceso de plástico estirado. Esta es la maniobra más complicada. (no tengo fotos, se me pasó...)

Si por casualidad al acabar las riostras no tienen la tensión necesaria, o sea están algo combadas, la solución es acercarle una cerilla de madera recién apagada a unos 4 milímetros, con lo que se tensarán sin problemas. Tal como en la foto.





Proyecto Terminado!!!

Proyecto terminado - 11 de agosto de 2011.

Nieuport 17 (aliado)

Eduard 1/72

por Raúl Guilabert



R.F.G.



Historia

El **Nieuport 17** fue un caza biplano fabricado por la compañía francesa **Nieuport** y diseñado por Gustave Delage, que participó en la Primera Guerra Mundial.

El modelo era un desarrollo ligeramente más grande que el anterior **Nieuport 11**, y tenía un motor más potente, alas más grandes, y en general, una estructura más refinada.

El aparato llegó al frente francés en marzo de 1916, y rápidamente empezó a reemplazar a los **Nieuport 11** en el Ejército del Aire Francés. También fue pedido por el Real Cuerpo Aéreo Británico y por el Real Servicio Aéreo Naval, al ser superior a cualquier caza británico de esos momentos. Digno de respeto, durante parte de 1916 el **Nieuport 17** equipó cada escuadrón de cazas de la Aéronautique Militaire (nombre usado por el ejército del aire francés en la Primera Guerra Mundial).

Los alemanes se hicieron con información de los constructores de este aparato para hacer una copia. El resultado fue el Siemens-Schuckert D.I que, aparte del motor, fue una copia muy cercana y actualizada cuando entró en producción, aunque en el conflicto no fue empleado operativamente en el frente oeste.

A principios de 1917, el **Nieuport 17** fue superado en muchos aspectos por los últimos cazas alemanes. Nuevos modelos como el **Nieuport 24** y el **Nieuport 27** fueron lanzados en un intento de retener la ascendencia del modelo. Sin embargo, el **SPAD S.VII** había ya reemplazado a los cazas **Nieuport** en muchos escuadrones franceses, a mediados de 1917.



Especificaciones Técnicas

Características generales

Tripulación: 1
Longitud: 5.80 m
Envergadura: 8.2 m
Altura: 2.4 m
Superficie alar: 14.8 m²
Peso vacío: 375 kg
Peso cargado: 560 kg
Planta motriz: 1× rotativo Le Rhône 9Ja. de 9 cilindros.
Potencia: 110 KW (152 HP; 150 CV -más tarde 130 CV)

Rendimiento

Velocidad máxima operativa (V_{no}): 165 km/h (103 MPH; 89 kt)
Alcance: 249 km (134 nmi; 155 mi)
Techo de servicio: 5.300 m (17.388 ft)



Régimen de ascenso: 4,8 m/s (945 ft/min) a 1000 m (3' 47")
 2000 m — 7' 43"
 3000 m — 12' 42"
 4000 m — 20' 23"
Carga alar: 37,9kg/m² (7,8 lb/ft²)

Armamento

Ametralladoras: 1× Vickers sincronizada con la hélice y/o 1x Lewis en montaje Foster sobre el ala superior.
Cohetes: 8x cohetes Le Prieur
Otros: Un cierto número de aparatos portaba los dos montajes de ametralladoras.

El modelo a realizar es el perteneciente a:

Maurice Jean Paul Boyau (08 de mayo 1888 a Mustafá (Argelia) - 16 de septiembre 1918 a Marte-la-Tour) era un jugador de rugby y un as francés que consiguió 35 victorias aéreas aprobadas, la mayoría de ellas globos de observación alemán.

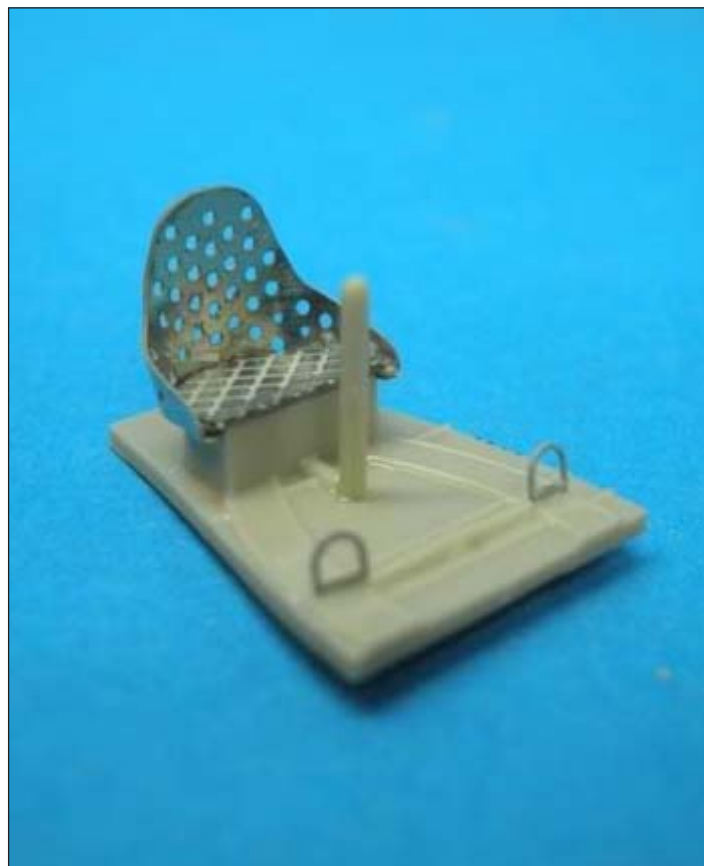


Desarrollo

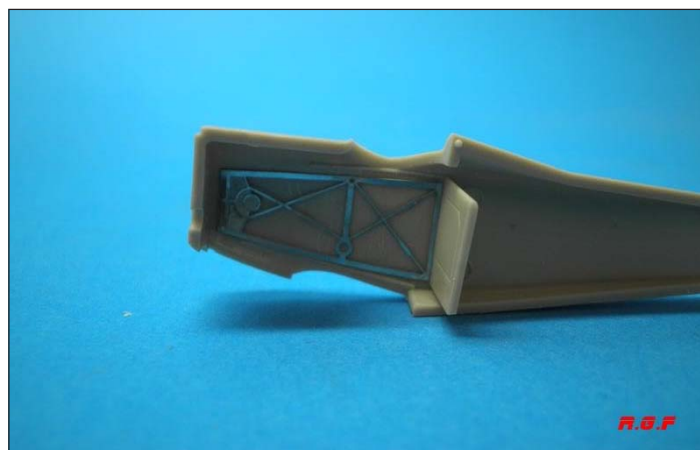
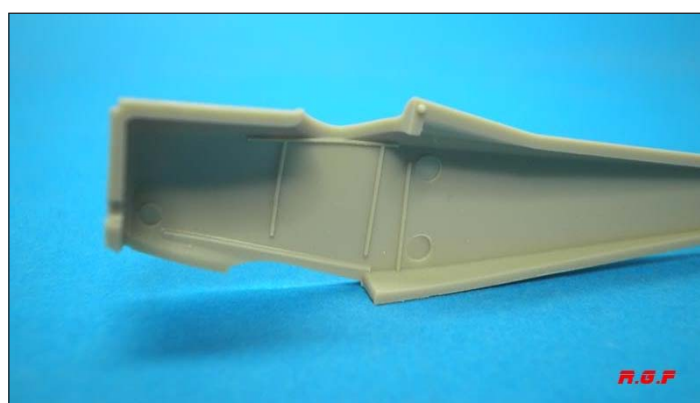
El modelo es de la Casa Eduard a 1/72, mas concretamente un Dual combo.

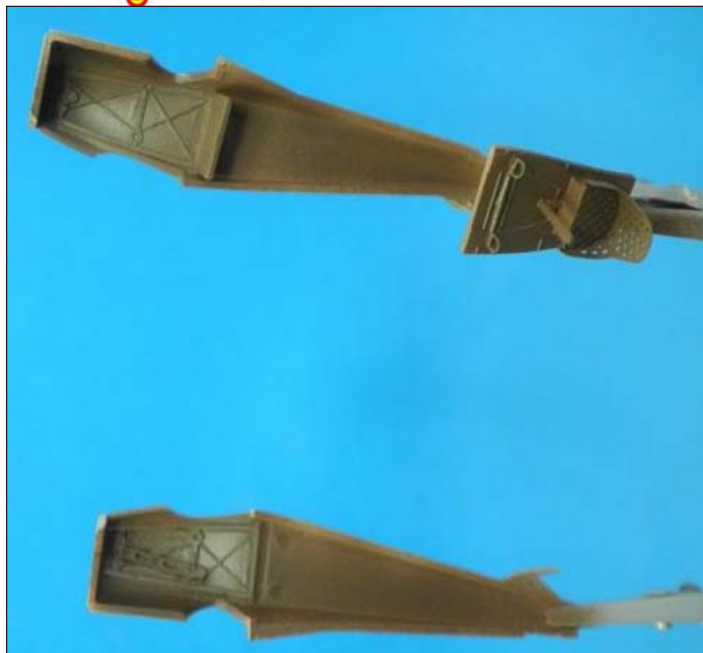


El asiento, con fotograbados que a escala 1/72 ni se ven.

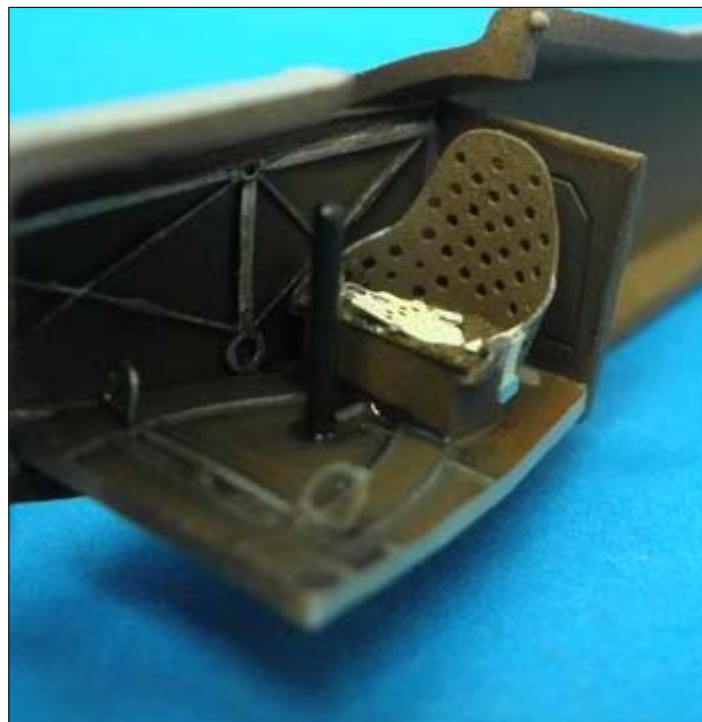
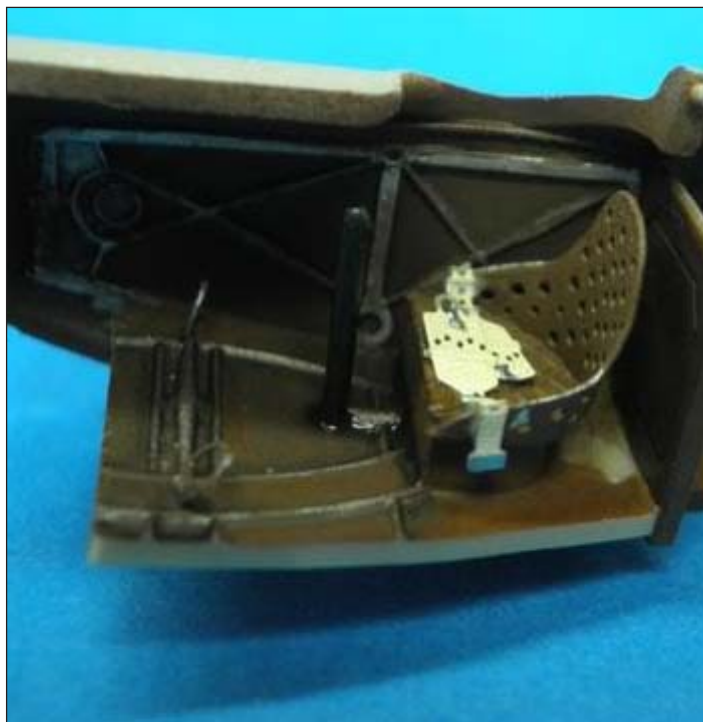


Los interiores, que son complicadísimos de lijar con un boli de fibra de vidrio se podría llegar bien.

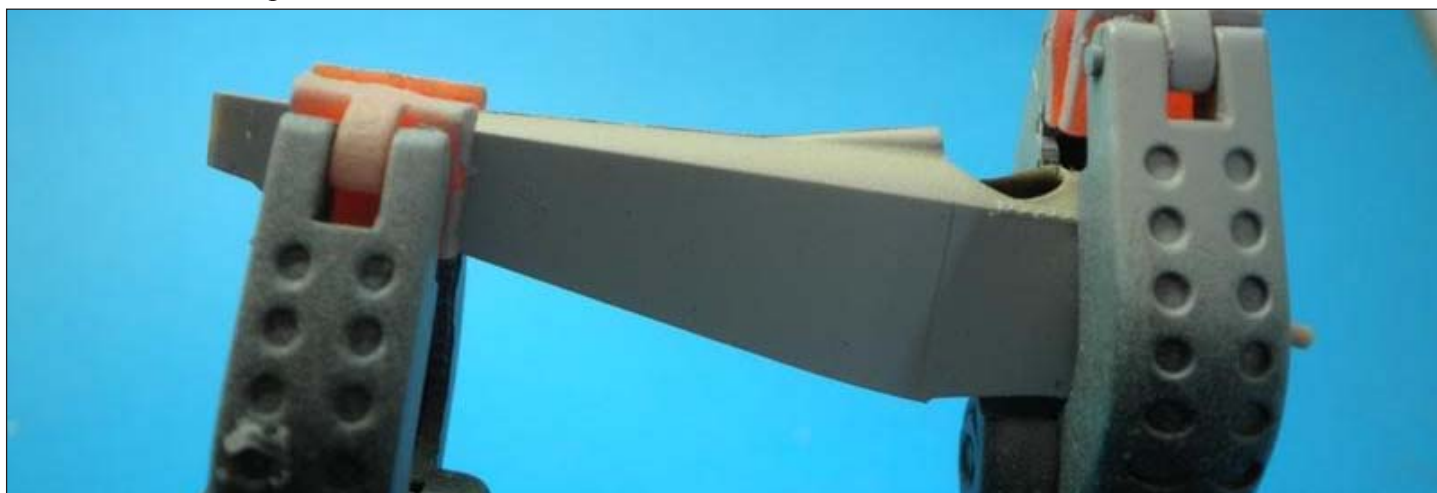




Doy un lavado oscuro para matizar los relieves y aplico un poco de metalizados a las varillas, recalco que luego no se van a ver. También pongo unos cinturones que llevan más libro de instrucción que el avión.



Ahora, a cerrar el puro.



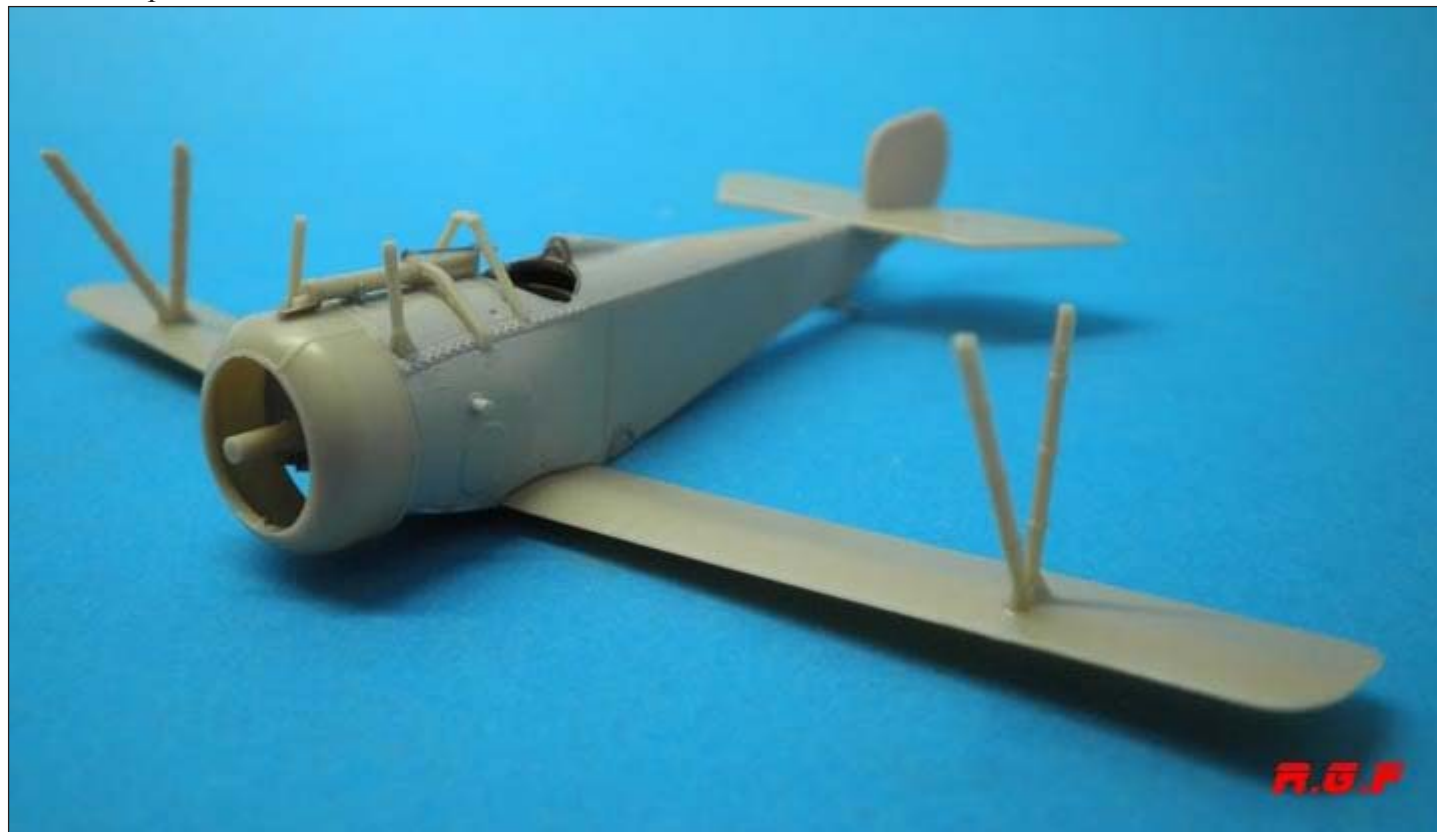
No hay mal que la masilla no combata.



Prosigo con las alas inferiores y timones de cola.



Monto la metralleta con sus fgs y los montantes, con cuidado, y comprobando en todo momento que coincidan con la parte de arriba.



Ahora, monto el tren.



En esta foto se aprecia un fg en forma triangular(parabrisas) que no encaja, así que le busco una posición que está bastante disimulada y una vez ponga el ala superior no se notará.

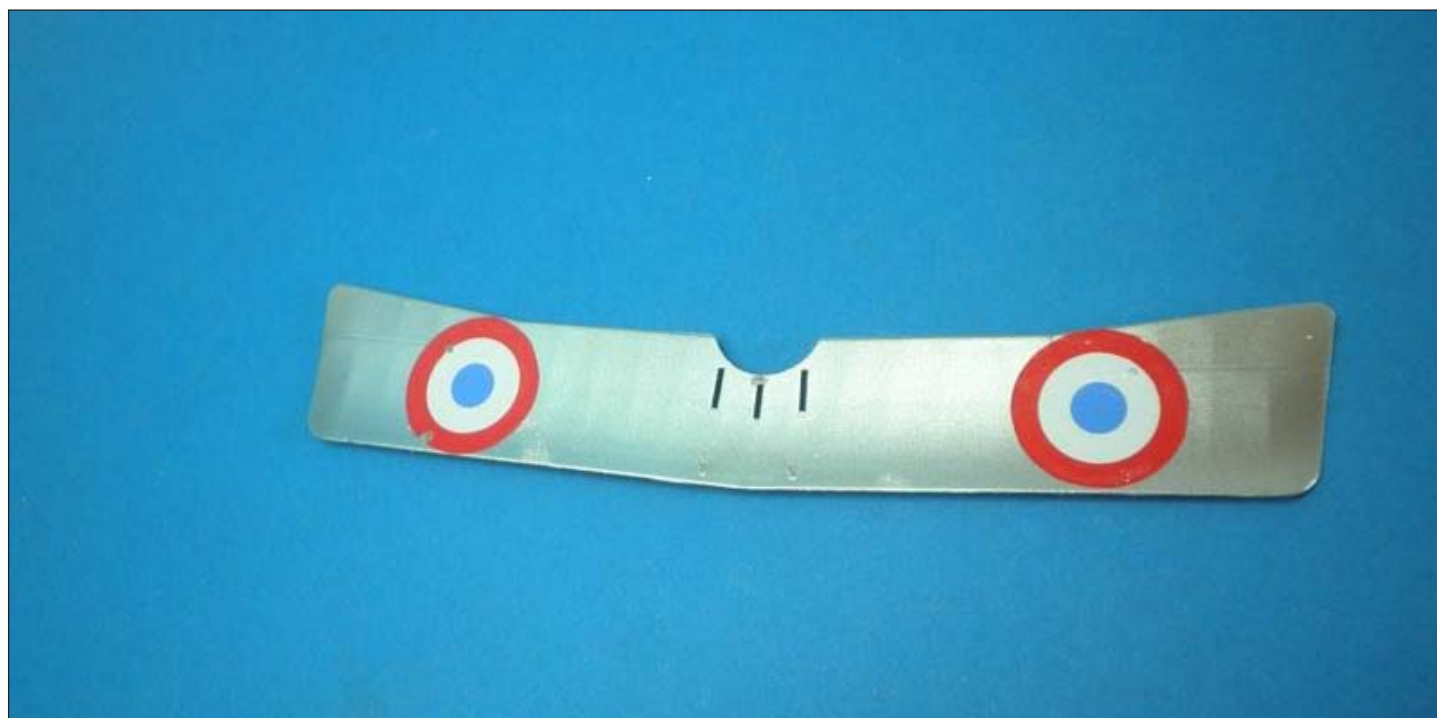


Bueno, advierto que esto engancha, cuando llegue a las riostras tendré tiempo de enfadarme. Acabo de probar las pintura Lara. No sé qué color le he dado, puesto que mi bote no traía pegatina. Supongo que será aluminio o plata. El resultado a simple vista es muy bueno, el único inconveniente de esta pintura es el olor





Las calcas. Las escarapelas inferiores coinciden con los montantes de madera. Lo que hice fue colocarlas, marcar donde no debería haber calca, y una vez seco recortar con cuidado, con el fin de que el pegamento no dañara la calca.



Para la colocación del dragón me tiré un buen rato, incluso partí uno de ellos, pero con un poco de maña lo coloqué otra vez en su sitio.



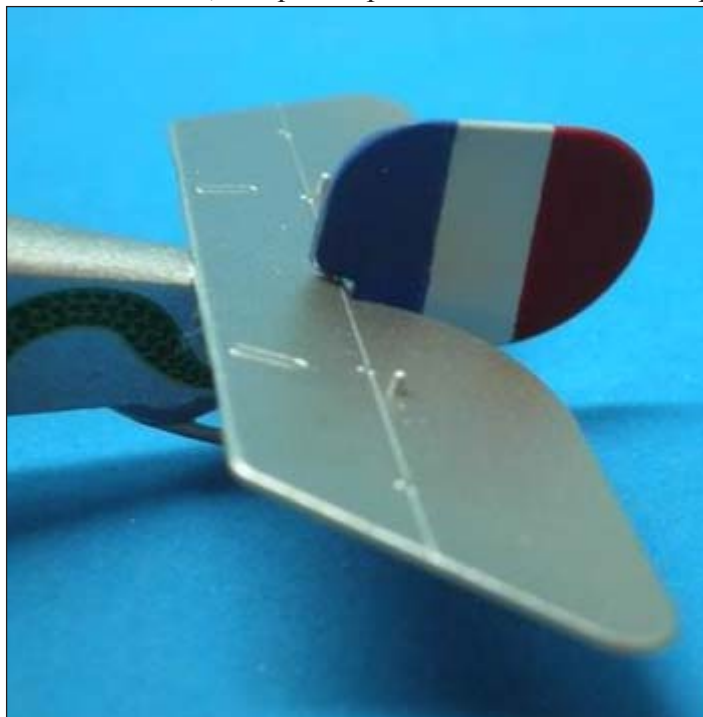
En esta foto se puede ver cómo la pieza frontal está aún sin montar, me falta el motor, que será lo último que pinte.



Aquí una vista general con las calcas.



Los timones traseros me dieron más lata aun que el dragón, al final tiré las calcas a la basura, parecía un sándwich mixto, así que las pinté con los colores más parecidos que tenía.



He preparado una base sobre un cd y lo he acompañado de unos pocos detalles para darle mas vidilla a la maqueta. He colocado un grupo de cajas, bidón y una pata de cabra en un lateral, y apoyado en el avión una escalera con un bote de pintura simulando que están repasando el rojo de la escarapela.



En un pedazo de estaño he colocado el nombre del avión.



Proyecto terminado - 17 de julio de 2011.

Sopwith F1 camel (aliado)

Eduard 1/48

por Francisco Serrano



Paco-Beni



Historia

El **Sopwith Camel** fue un caza biplano monoplaza británico de la Primera Guerra Mundial, probablemente el mejor avión de combate de la contienda.

Llegado a las filas del Royal Flying Corps demasiado tarde para participar en los combates del "Abril Sangriento" de 1917, el **Sopwith Camel** era un avión vedado a pilotos inexpertos, sin embargo, se convirtió en uno de los cazas más populares de la "Guerra del Kaiser" y en la montura favorita de muchos ases aliados.

El fiable, elegante y popular **Sopwith Pup** demostró ser capaz de dar efectivamente la cara a los cazas alemanes que llenaban los cielos del Frente Occidental durante la segunda mitad de 1916, incluso tras la aparición del formidable **Albatros D.I.** No obstante, el nuevo "scout" (caza) alemán y sus recién llegados congéneres representaban una progresión tecnológica sin precedentes. La constatación de ello indujo, a finales del verano de 1916, al jefe de diseño de **Sopwith**, Herbert Smith, a acelerar sus trabajos de desarrollo de un sucesor del **Pup**; el primer prototipo de este nuevo avión, denominado **Sopwith F.1**.

Hasta hace unos años se indicaba que desde el 4 de julio de 1917 y el 11 de noviembre de 1918, el **Sopwith Camel** destruyó 1.294 aviones enemigos; (sin embargo, investigaciones posteriores arrojan un total aproximado de 2.800 victorias) un número de victorias superior al conseguido por cualquier otro tipo de avión durante toda la guerra. Sólo el triplano alemán **Fokker Dr.I** superaba al **Camel** en maniobrabilidad.

La primera unidad del Royal Flying Corps en recibir el **F.1**, en julio de 1917, fue el 70º Squadron. Al poco tiempo fueron equipados en Francia los Squadrons nº 45 y nº 43, ambos con **Camel** con motor Clerget; en octubre, el 28º Squadron fue trasladado con sus nuevos **Camel** desde Gran Bretaña a Francia. A finales de agosto tres pilotos del 44º Squadron, efectuaron misiones nocturnas contra los bombarderos Gotha, demostrando que, aunque con dificultades, los **Camel** podían volar de noche.



Especificaciones Técnicas

Características generales

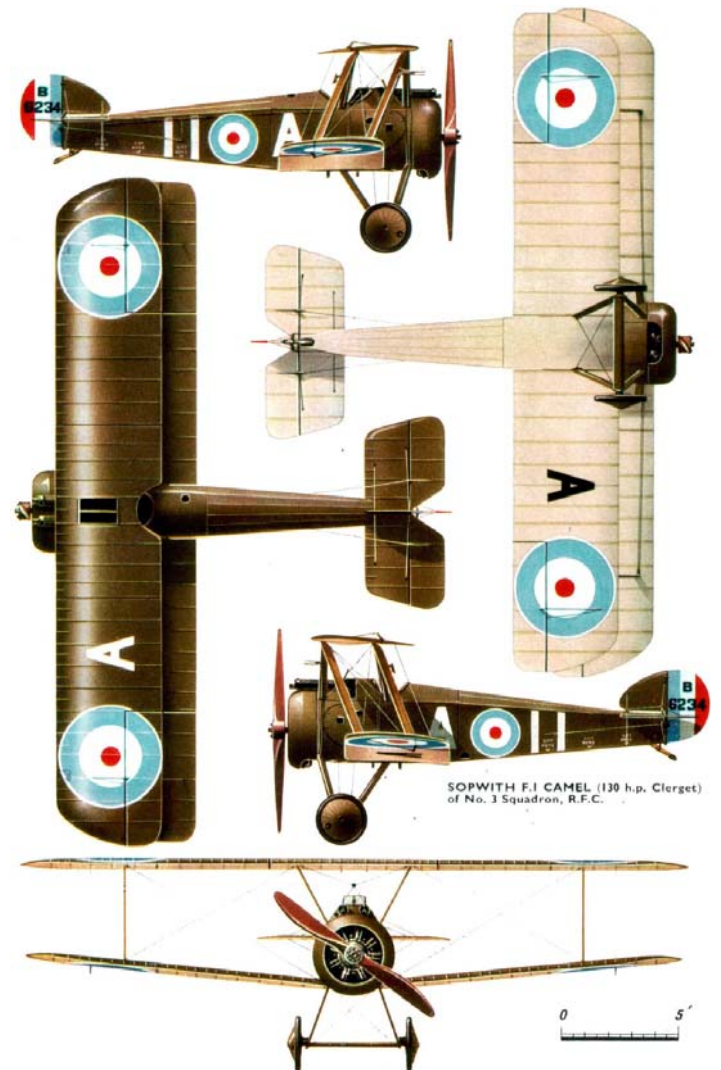
Tripulación: 1
Longitud: 5.71 m
Envergadura: 8.53 m
Altura: 2.59 m
Superficie alar: 21.46 m²
Peso vacío: 420 kg
Peso cargado: 660 kg
Planta motriz: 1× rotativo de 9 cilindros Clerget 9B.
Potencia: 97 kW (130 HP; 132 CV)
Hélices: 1× bipala por motor.
Alargamiento alar: 4,11
Área de resistencia aerodinámica: 0,81 m²

Rendimiento

Velocidad máxima operativa (V_{no}): 185 km/h
Alcance: 485 km (262 nmi; 301 mi)
Techo de servicio: 6.401 m (21.000 ft)
Régimen de ascenso: 5,5 m/s (1.087 ft/min)
Carga alar: 30.8 kg/m²
Potencia/peso: 150 W/kg

Armamento

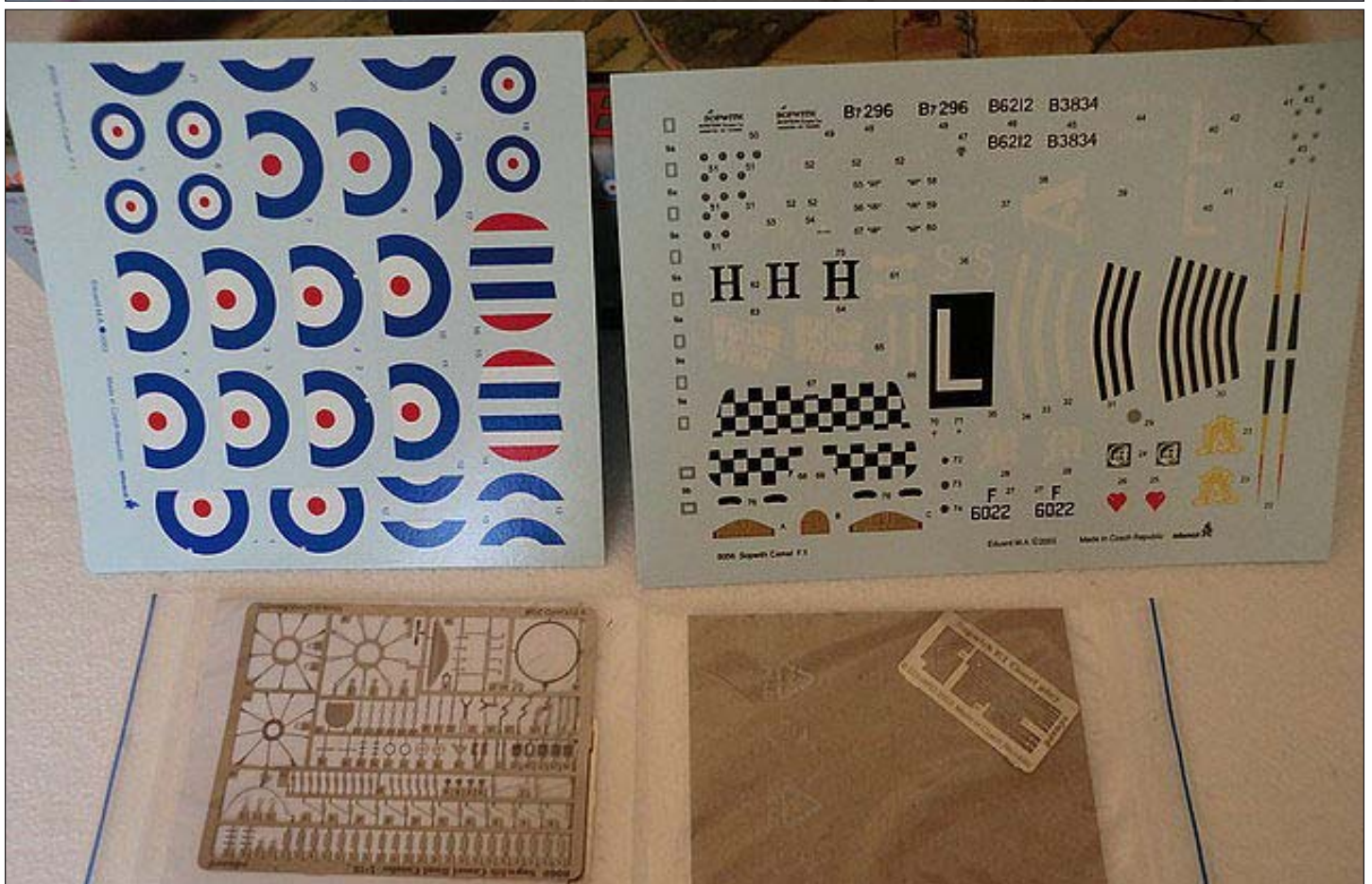
Ametralladoras: 2× ametralladoras Vickers de calibre 7,7 mm (.303 British)



Desarrollo

Unas imágenes de la caja, perfiles, las calcas y las grapas.





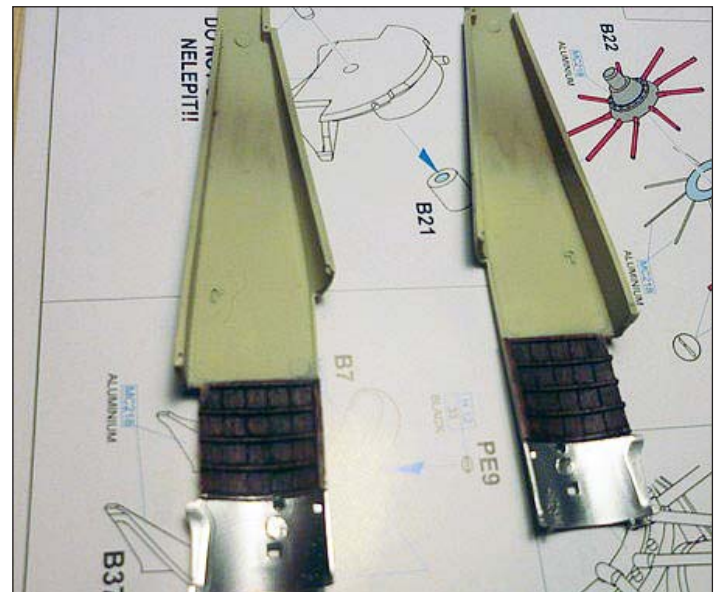
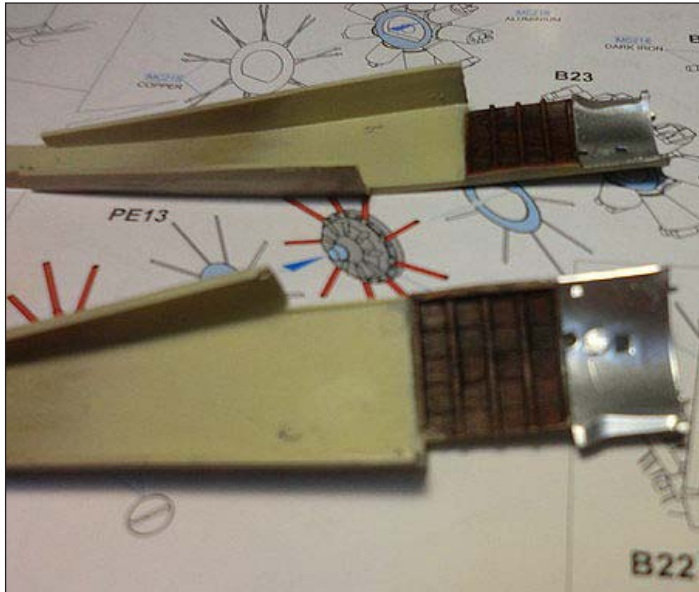
Estos son mis primeros pasos, primero he separado de las grapas todos los elementos que iban en madera para pintarlos. Primero intenté hacerlo con color siena y sombra tostada, pero no me gustó, no parecía madera. Luego cambié a rojo óxido y negro, y el cambio valió la pena.



Estos son los resultados. He usado un pincel de cerda dura, otro más fino y una esponjita para hacer los surcos, es mi primera experiencia en el tema de la madera.



Ésta es la parte interior, el color lino finalmente es el 71 de Humbrol, aunque también se puede hacer con (3) XF-2 + (1) XF-3 + (1) XF-59 de Tamiya y el plata es de Model Master, que por cierto queda de lujo.

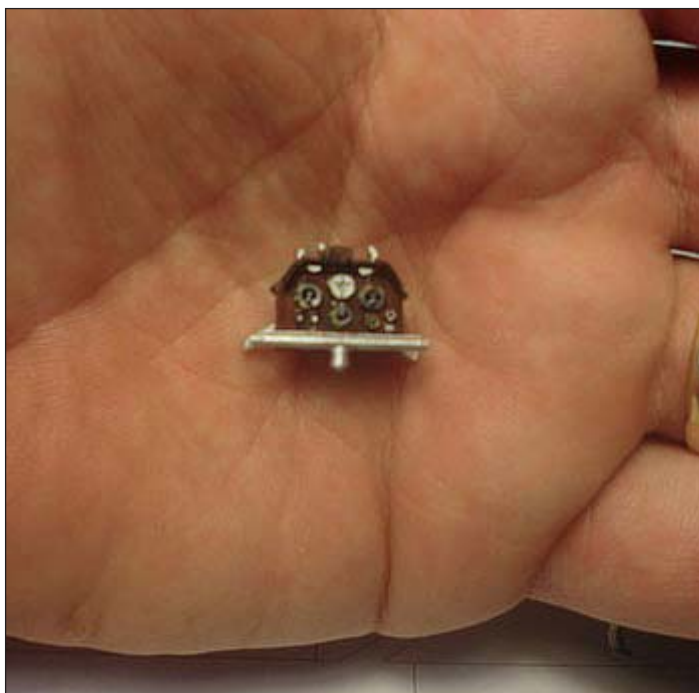


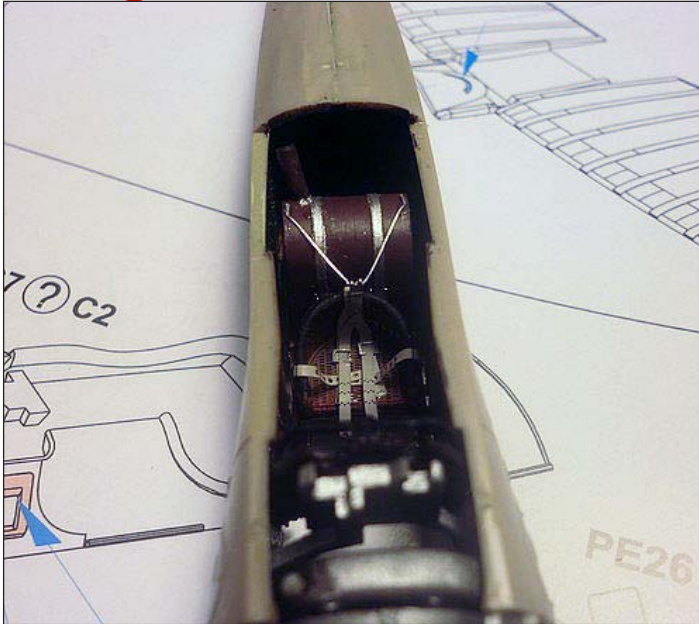
Aquí parte del motor con sus fotograbados pintados en cobre.



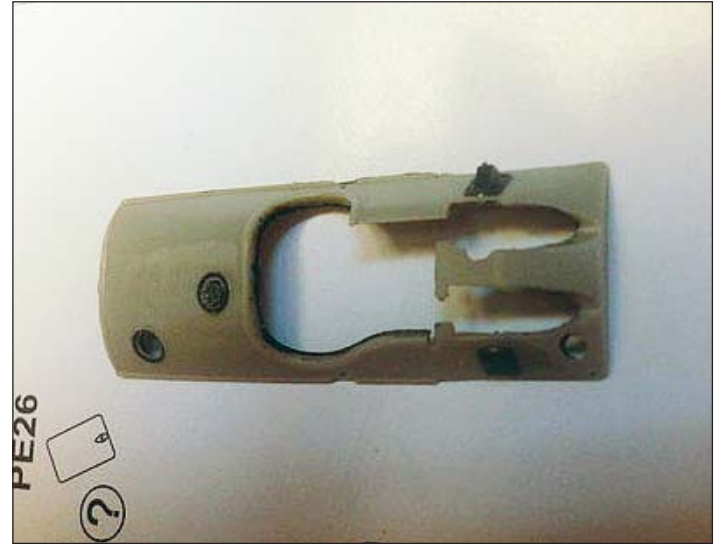
El tablero de relojes, los relojes son calcas que trae el kit.

Encaje del tablero y el motor, complicado.

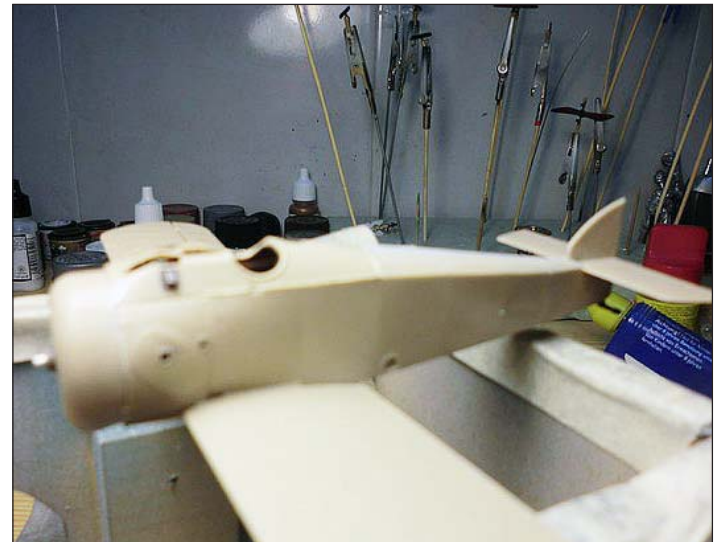




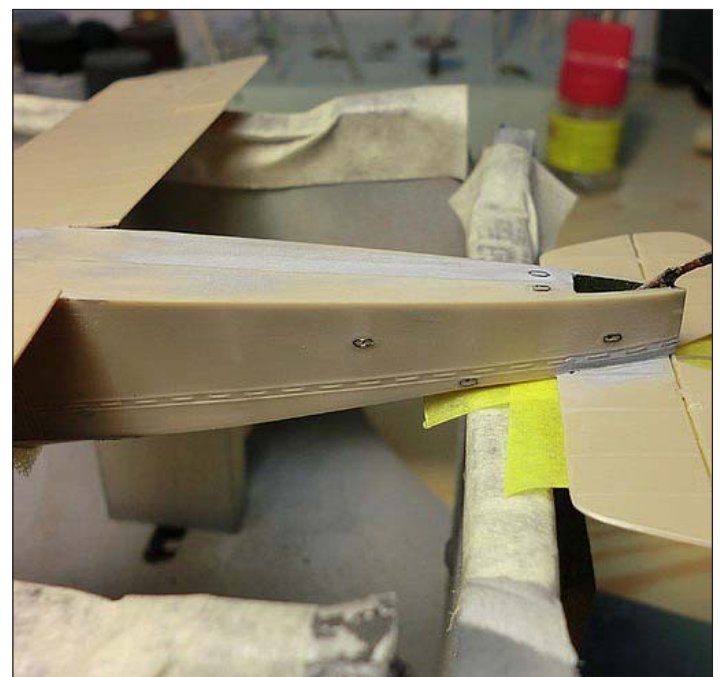
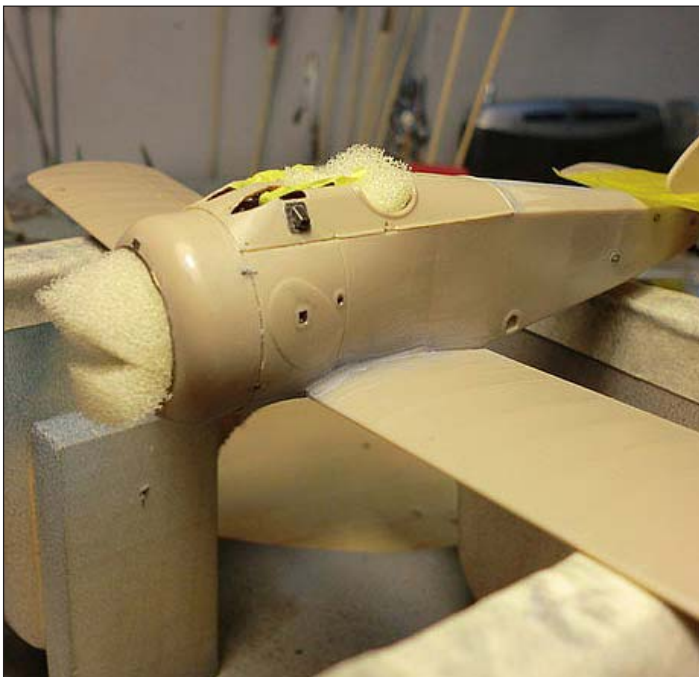
Aquí la parte superior, que he tendo que lijar varias zonas, para poder poner los fotgrabados.

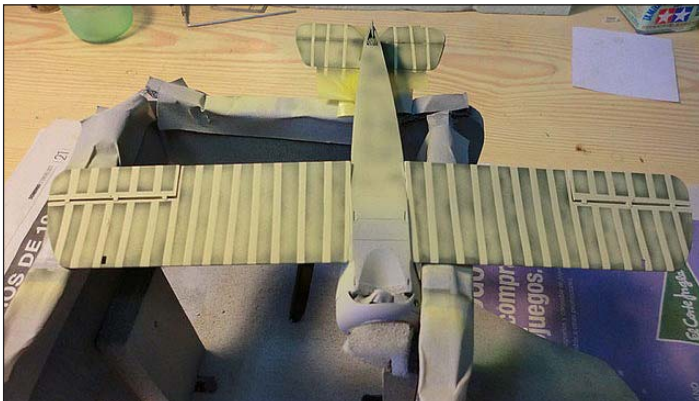
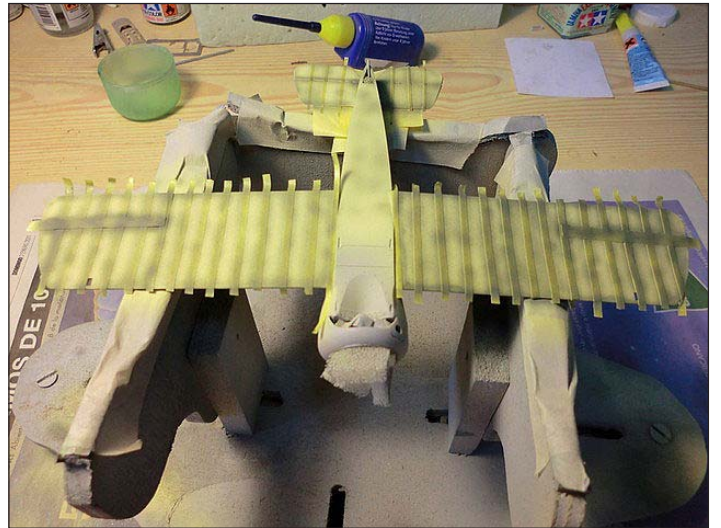
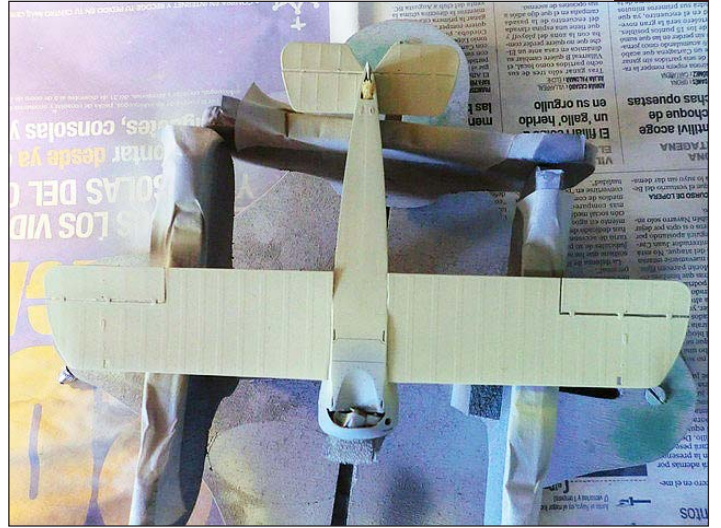
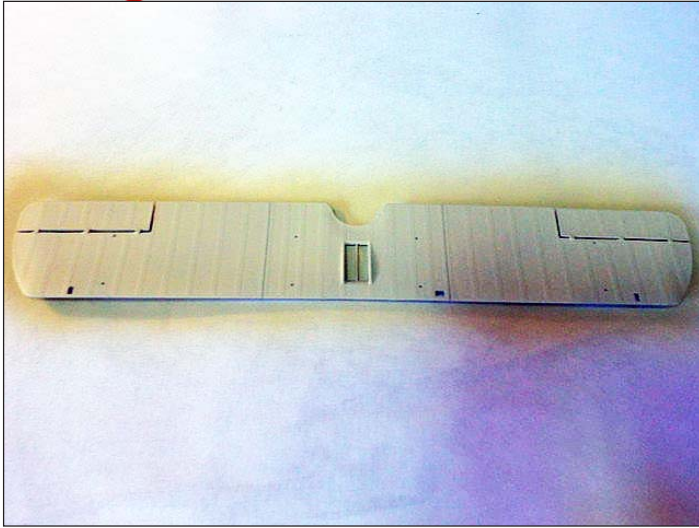


Bueno pues poco a poco se va viendo el cacharrito , la verdad es escala 1/48 pero es como hacer 1/72, todo es de tamaño reducido. Me falta poner unos fotgrabados en el morro y empezar a prepararlo para la pintura.

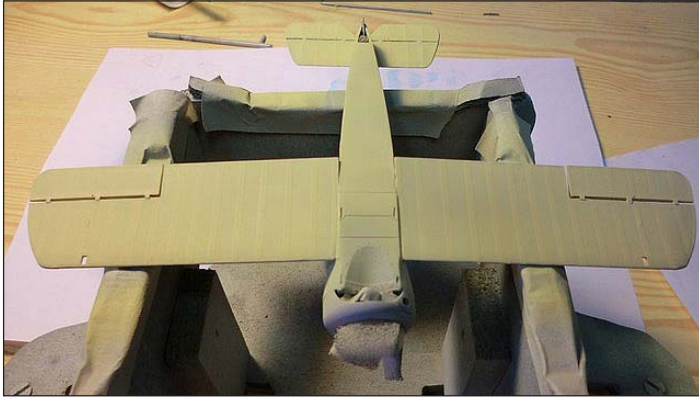


Le he dado una mano de primer de **Tamiya** y ya he empezado a pintar.

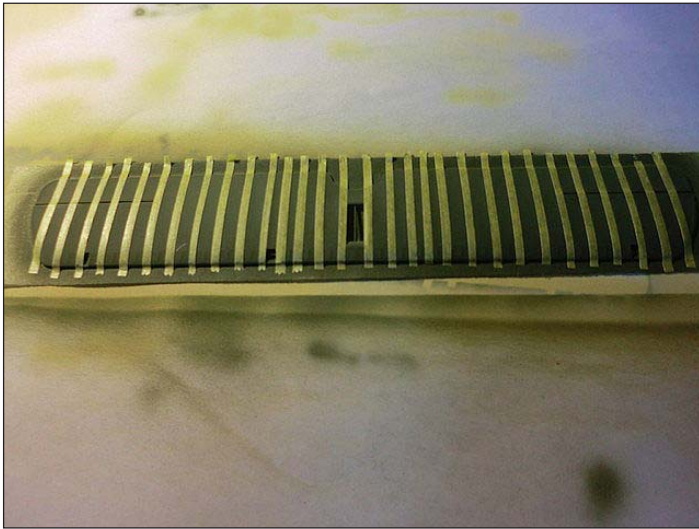




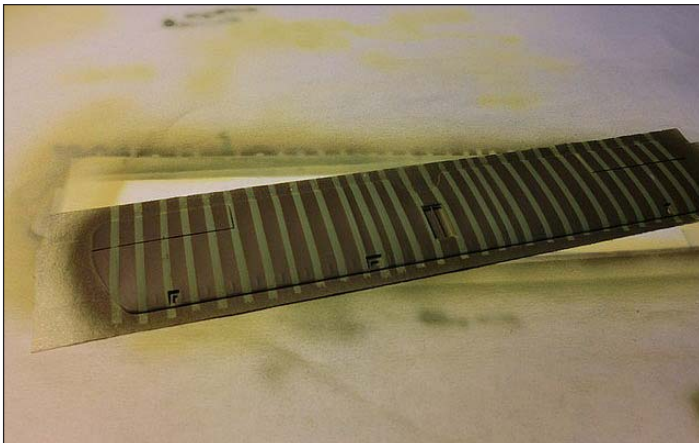
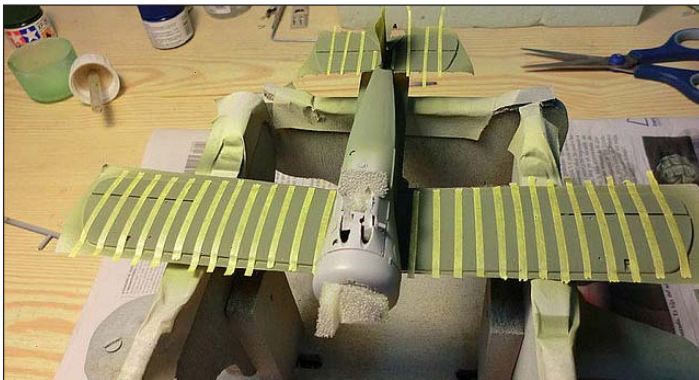
Y así es como ha quedado.



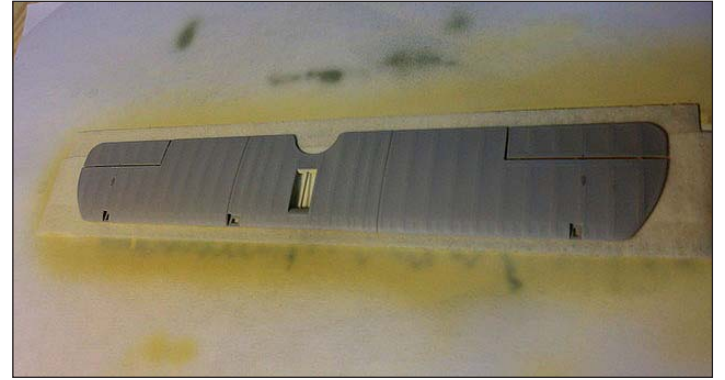
Con un verde base y con sus tirillas para marcar las costillas.



El ala de abajo igual que el resto, con el color base verde y sus tirillas para el costillaje.



Ahora la parte del ala de arriba, aquí con su imprimación.



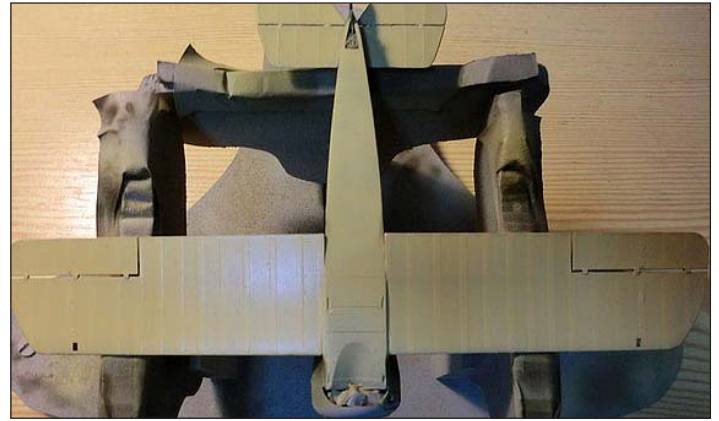
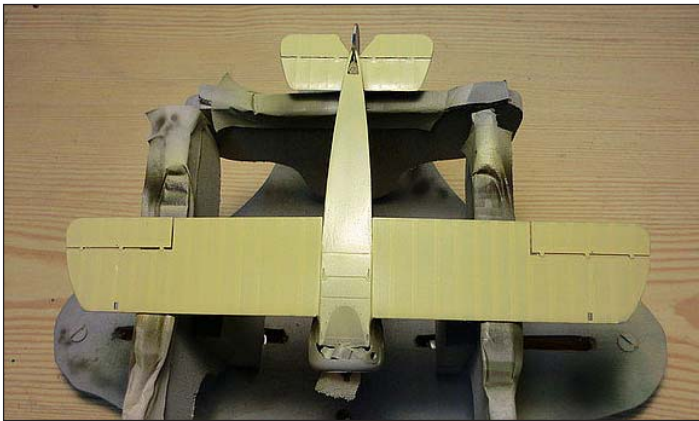
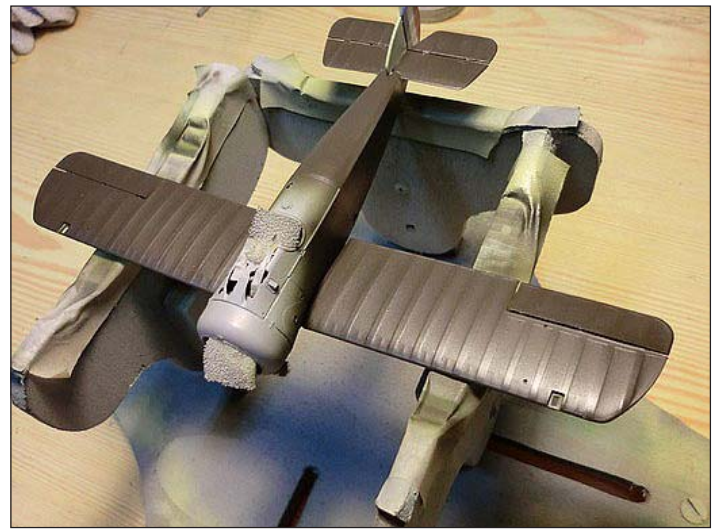
El fuselaje, con un verde base.



El color que he elegido, después de leer y leer colores, (el color que me marca es **Gunze** y no lo tengo, el color que me da referencia en **Humbrol** tampoco), y después de ver mucho, me he decidido por el olive drab de **Vallejo**. He hecho un poco de mezclas de pinturas entre **Humbrol**, **Tamiya** y **Vallejo**, pero va saliendo. Ahora mismo el ala parece un paso de cebra, pero me falta dar unas pasadas de olive drab y luego quiero darle unos aclarados en la parte delantera del ala y a lo que se supone que era tela en el fuselaje.



El verde usado es olive drab de **Vallejo**, en los laterales del fuselaje donde van las cuadernas le hice unos aclarados mezclando el olive drab con desert yellow, pero no se acaba de aclarar , seguiré intentándolo y le daré otra manita a ver si se aclara más.

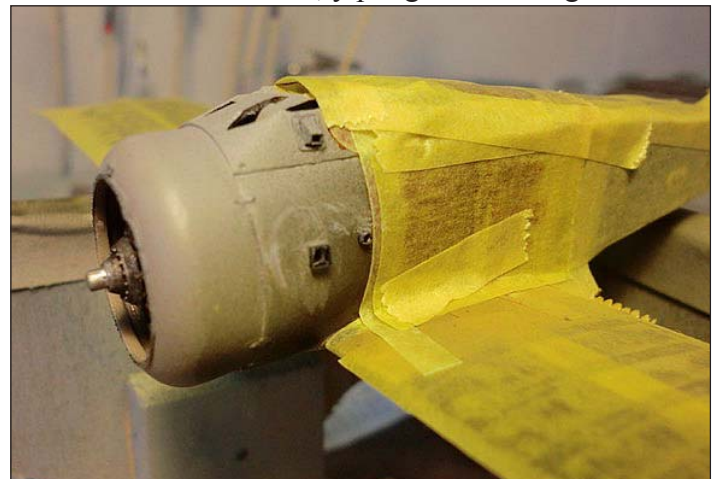
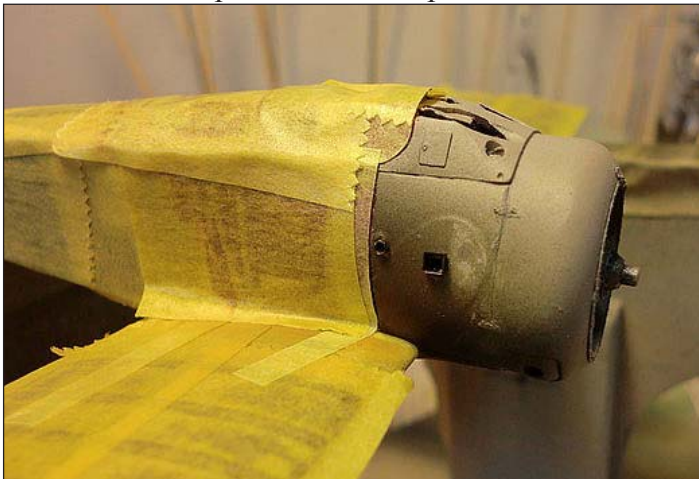


Enmascarando para realizar la parte que es madera.

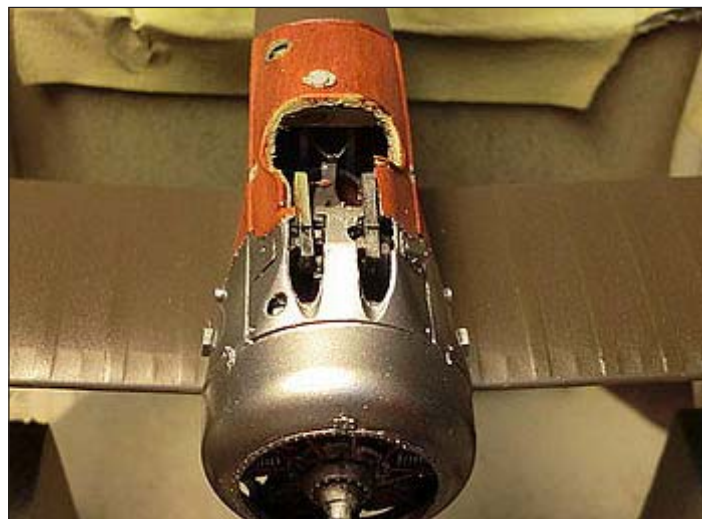
Así ha quedado la madera, poco a poco va saliendo.



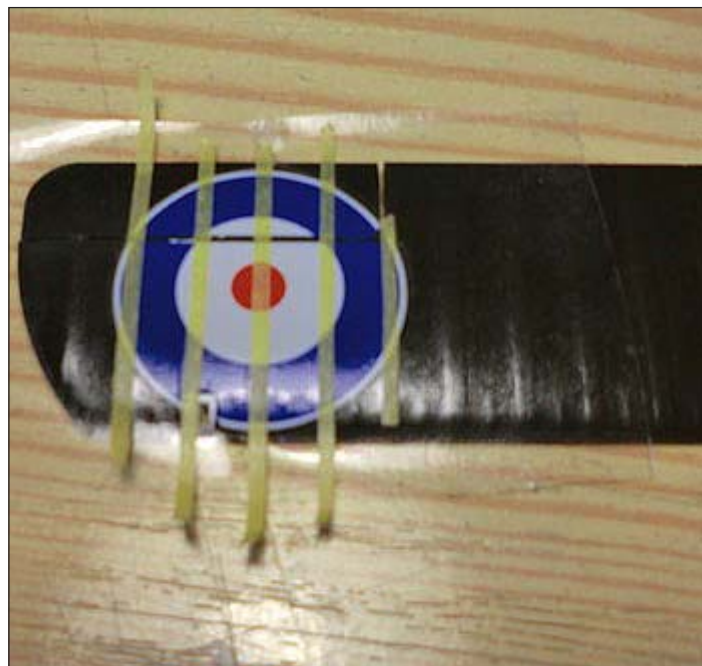
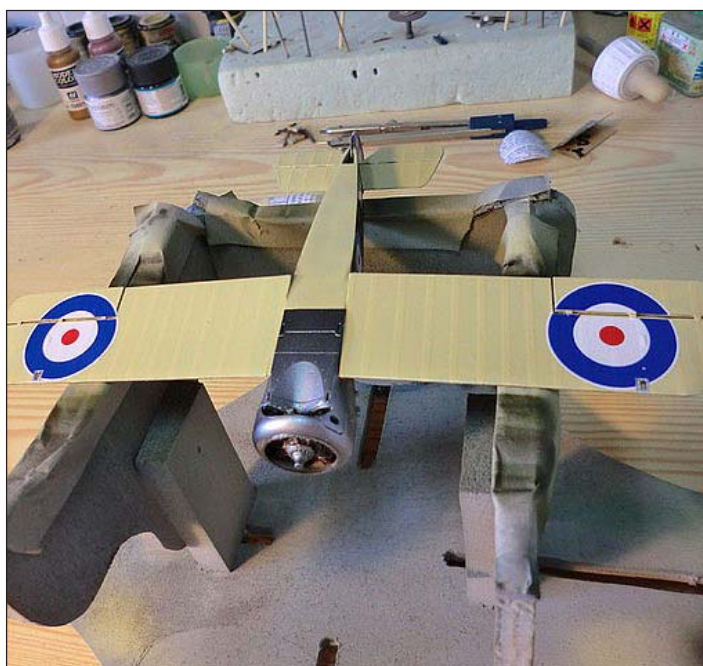
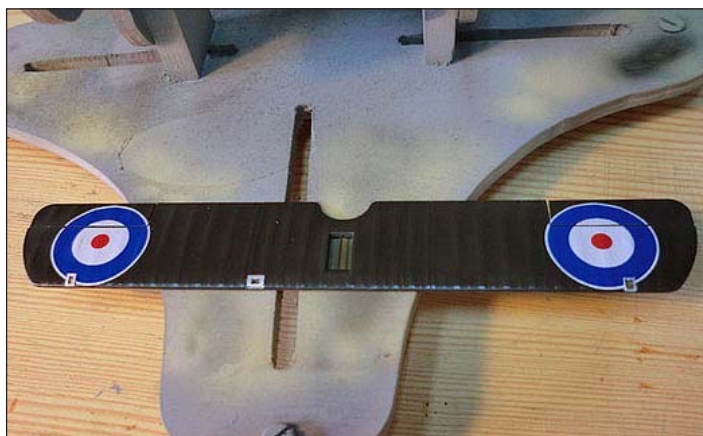
Enmascaro la parte de madera para hacer el metalizado con las famosas **Alclad**, y pongo unos fotografados.



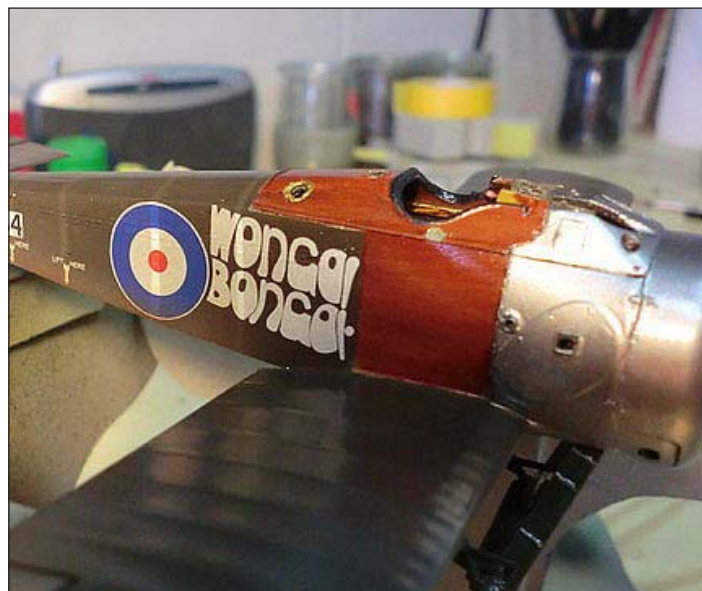
Éste es el resultado de cómo queda el morro.



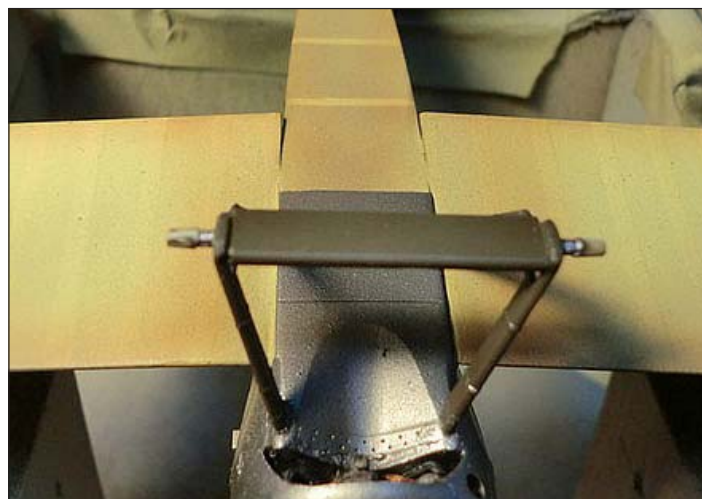
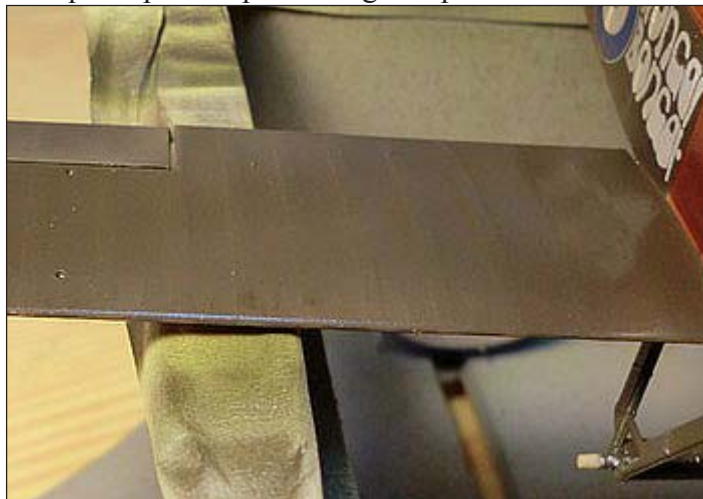
Después de poner las calcas y aplicarles el microset y microsól, las calcas han quedado bastante bien integradas. Las de las alas estropean el resaltado de las costillas alares, así que me hago unos círculos con adhesivo transparente y pongo unas tirillas de cinta y las pulverizo con negro muy diluido. El resultado ha sido muy bueno. También he hecho, con tirillas de cinta, resaltar las cuernas del fuselaje pulverizando de nuevo con negro muy diluido y se ha quedado perfectamente marcado, luego he intentado simular un poco el polvo y lo he dado, muy diluido, sobre todo en la parte baja y lateral del fuselaje, ala baja y ala superior por la parte baja. El resultado ha sido bueno a simple vista. Para terminar, he colocado el tren, las ruedas y las riostras, lo cual ha sido muy complicado. Pienso que aquí debería de mejorar **Eduard** y buscar otro tipo de anclaje.



En estas fotos se puede apreciar perfectamente las cuadernas del fuselaje.

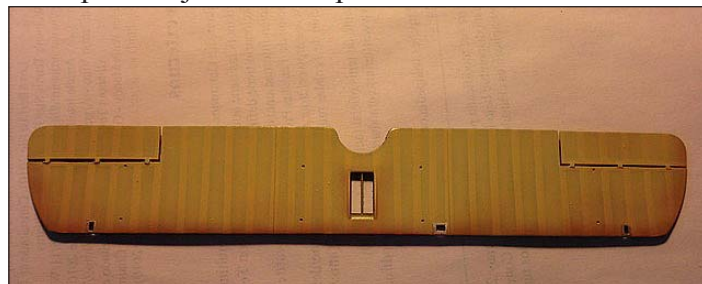
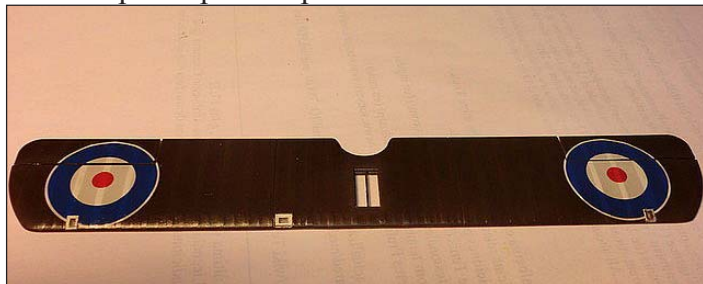


Aquí se puede apreciar algo de polvo en el ala.



El ala por la parte superior.

La parte baja del ala superior.



El tren y riostras colocadas, las riostras necesitan un retoque de pintura, pero eso ya sera con el ala montada.





Proyecto terminado - 18 de octubre de 2011.

Sopwith F1 camel (aliado) II

Eduard 1/48

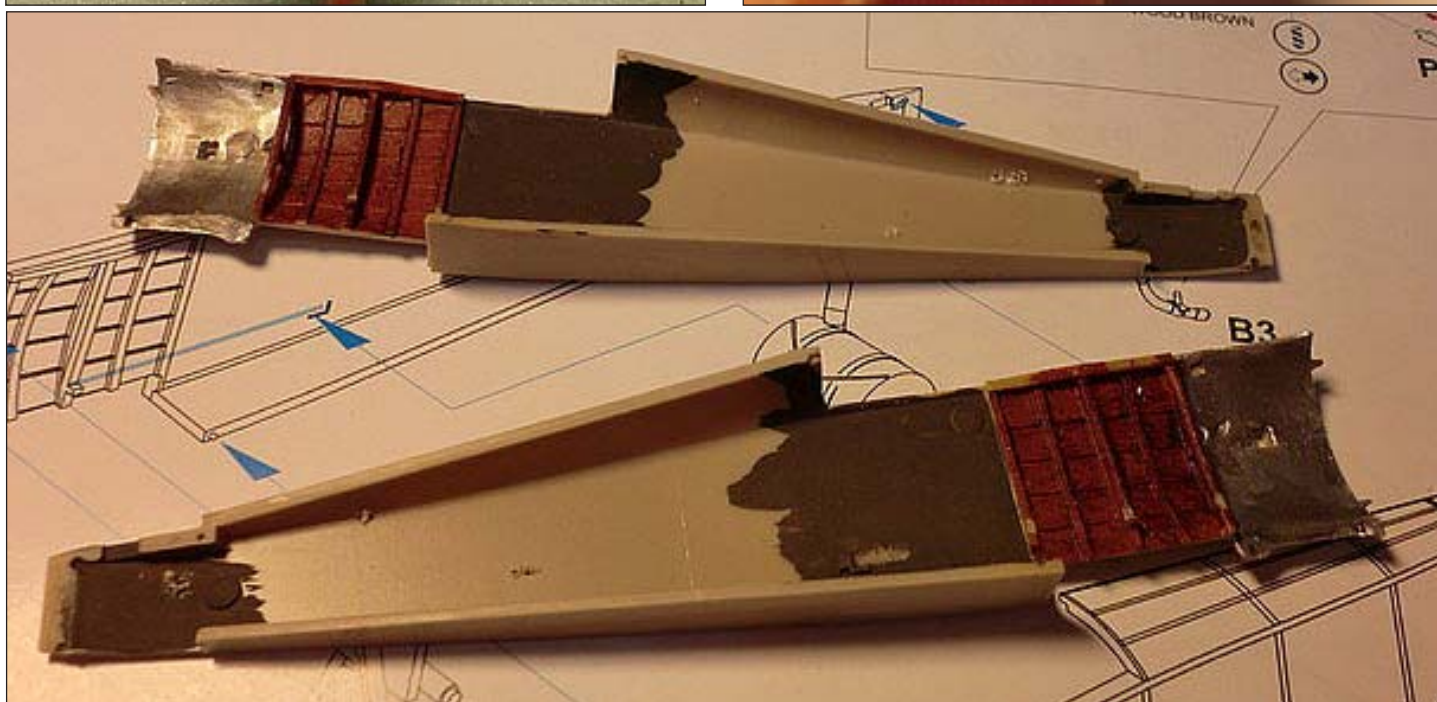
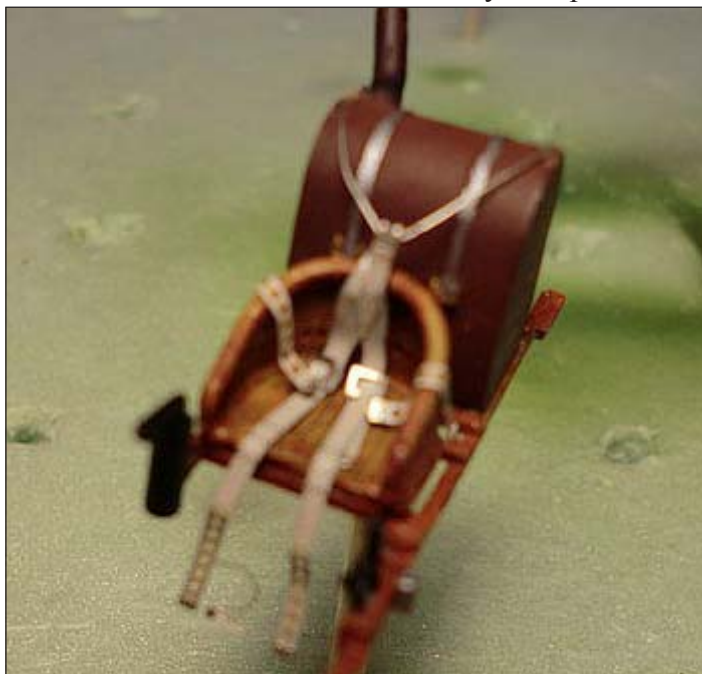
por Francisco Serrano

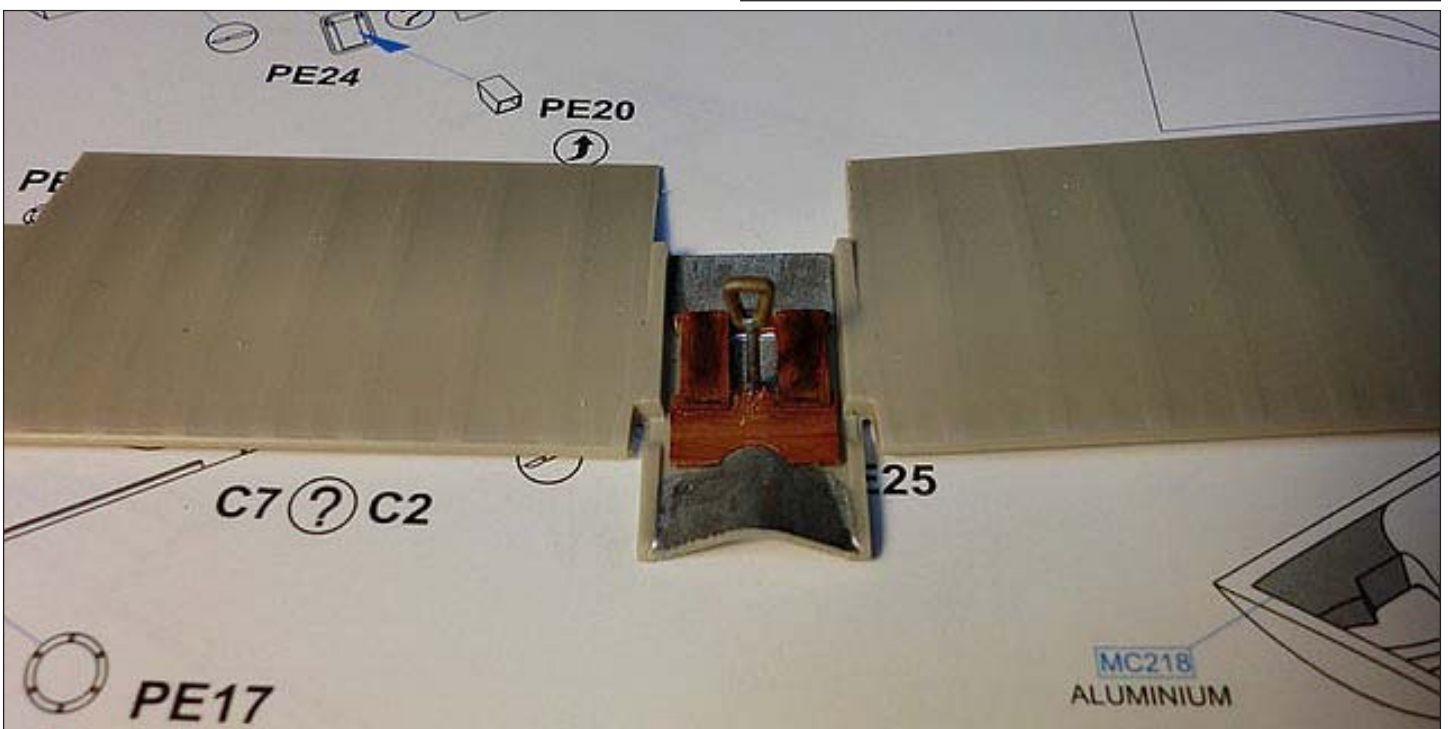
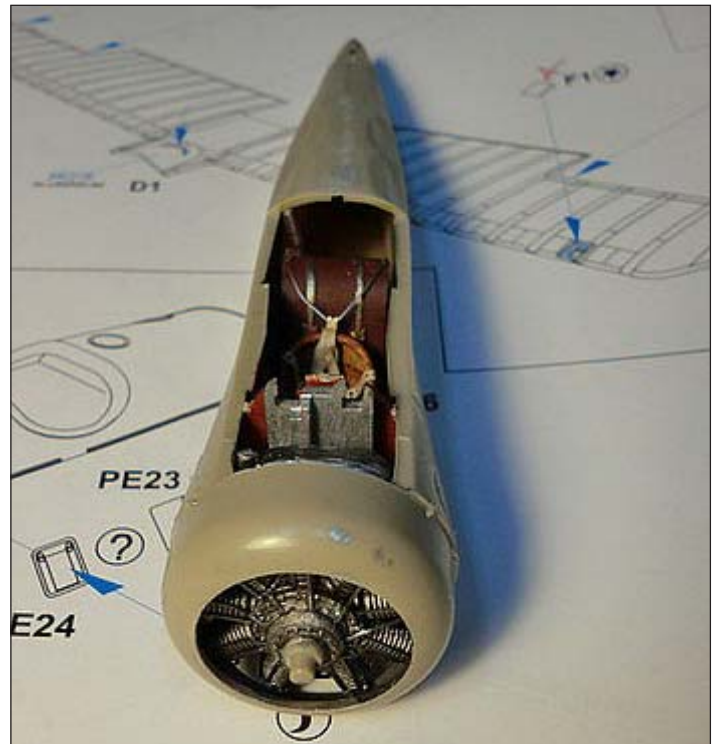
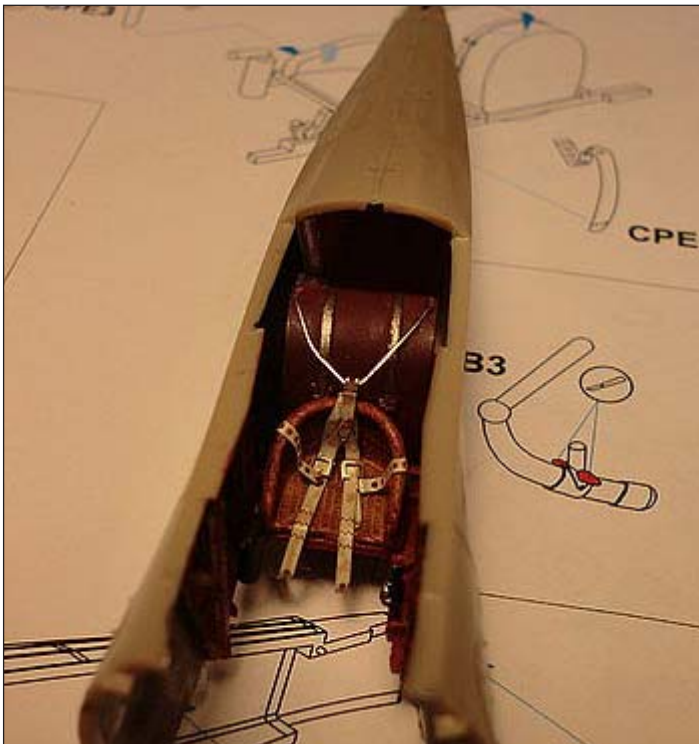
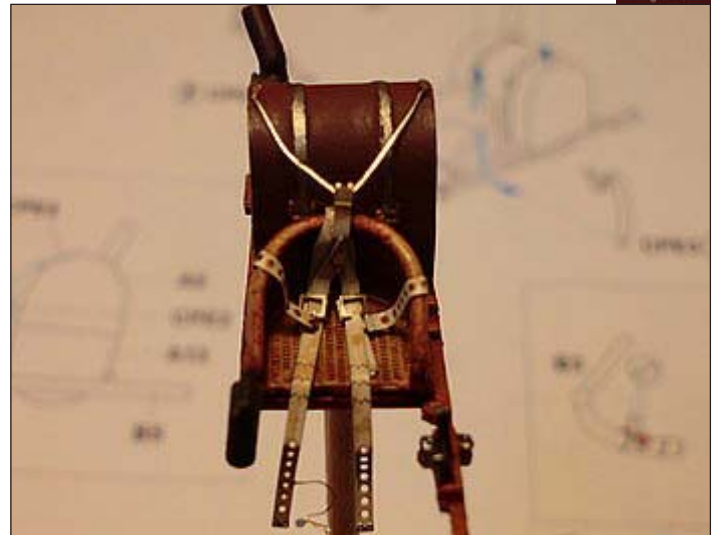
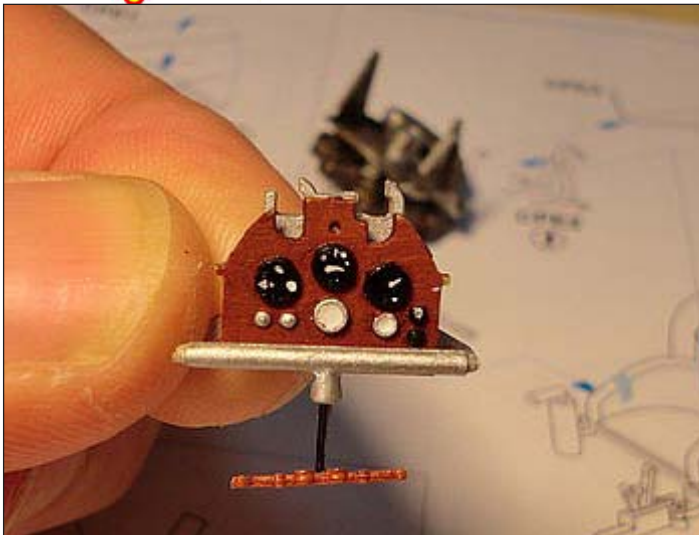


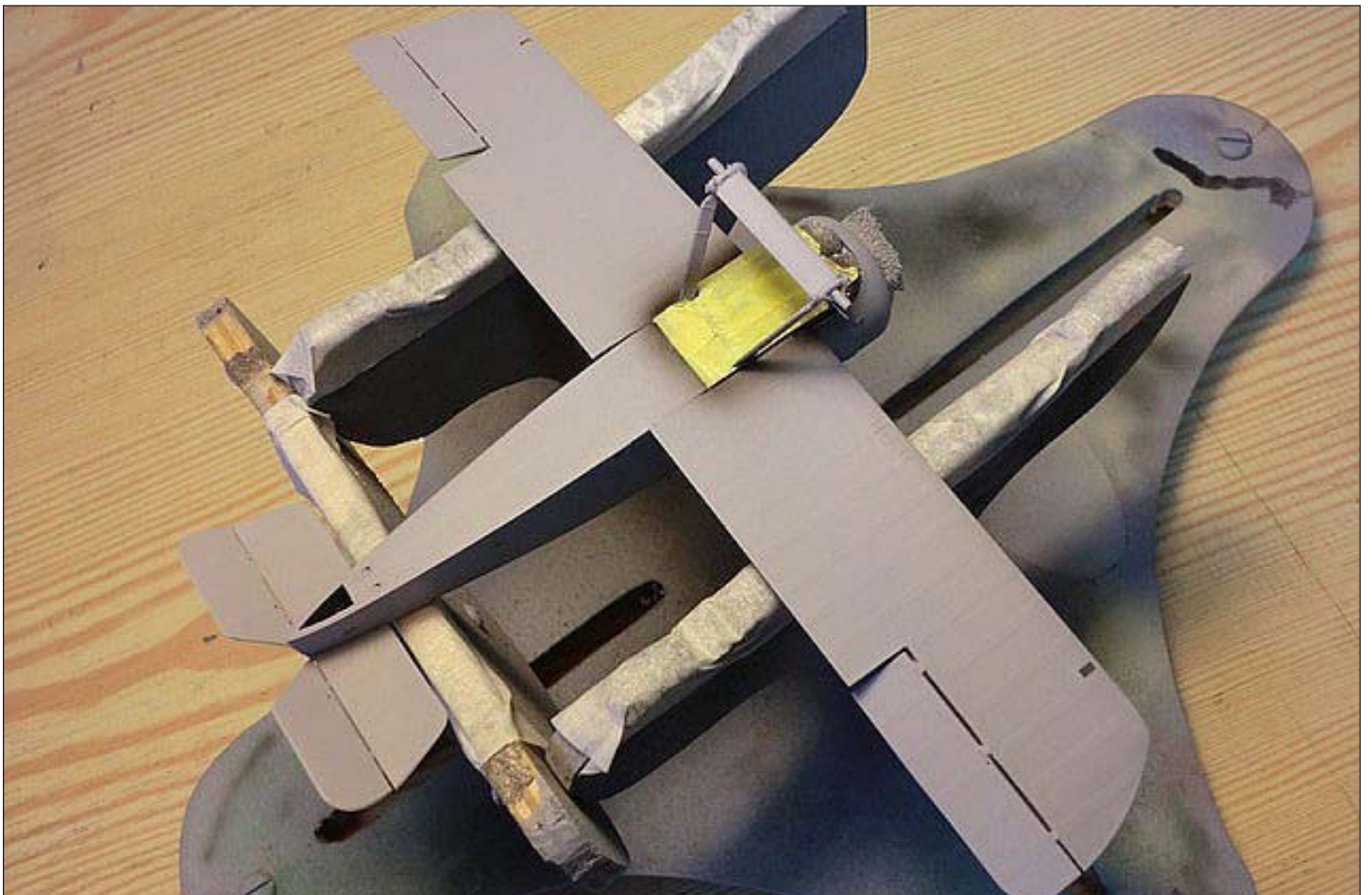
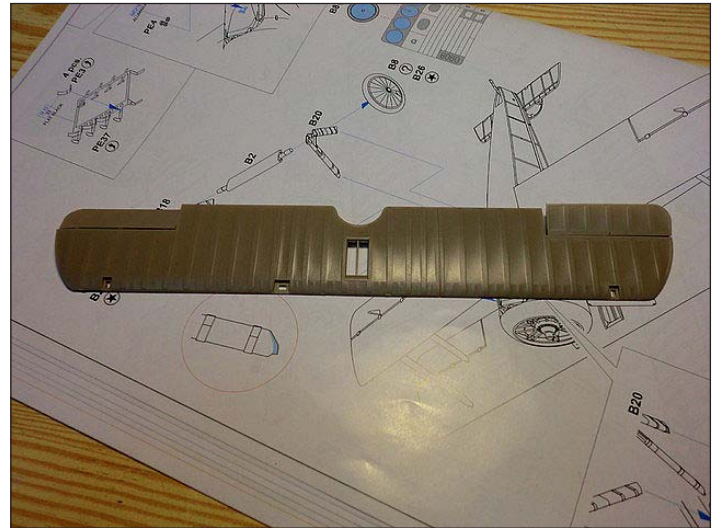
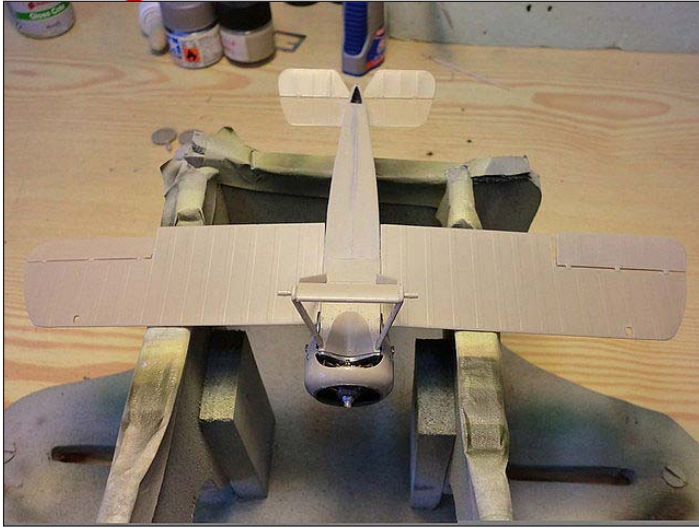
Paco-Beni

Desarrollo

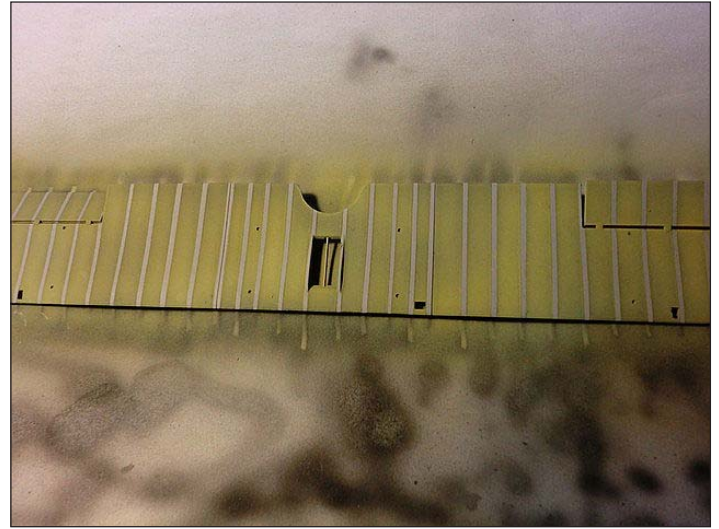
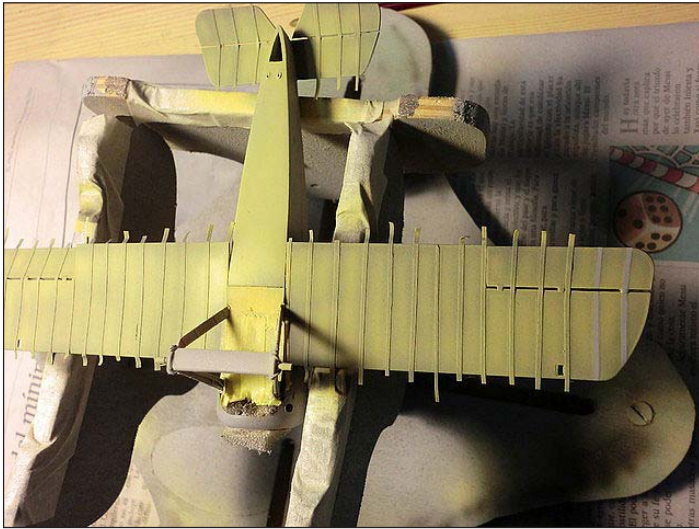
Este es el 2º camel que traía el pak dual combo, la Historia es la misma, por lo que no repetiré la misma reseña. Paso directamente a las fotos y la explicación del desarrollo.



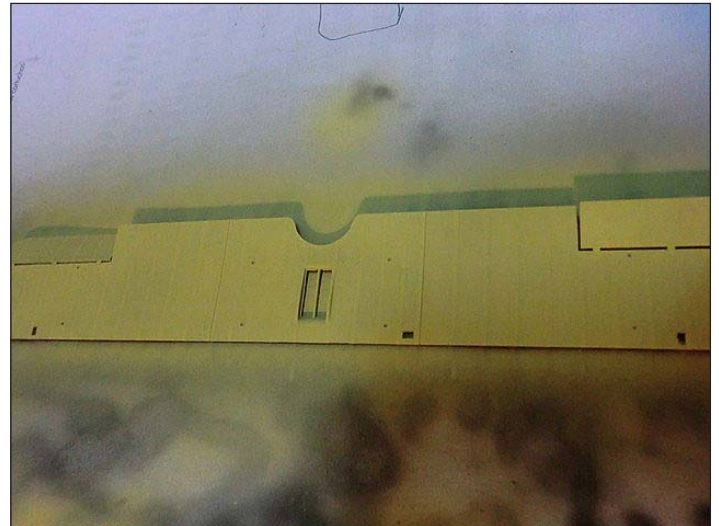
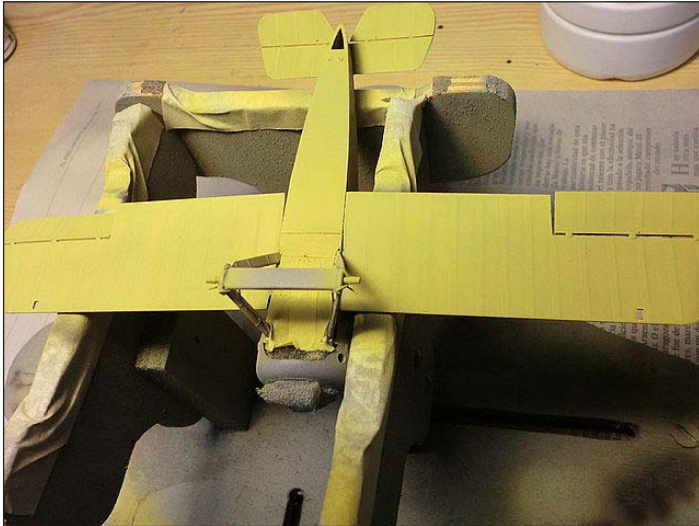




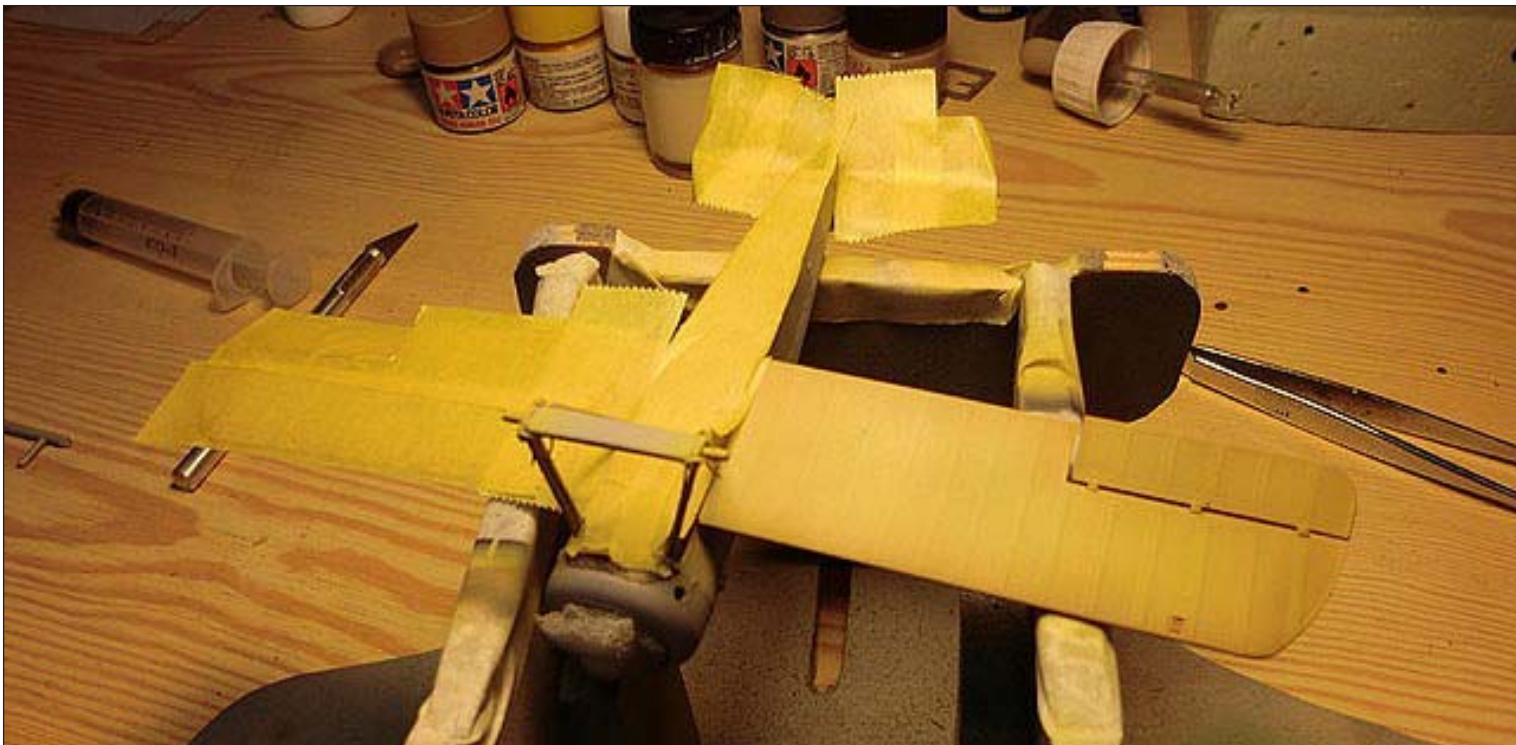
Le doy un presombreado a la imprimación y pongo las tiritas para ramificar las costillas del ala.



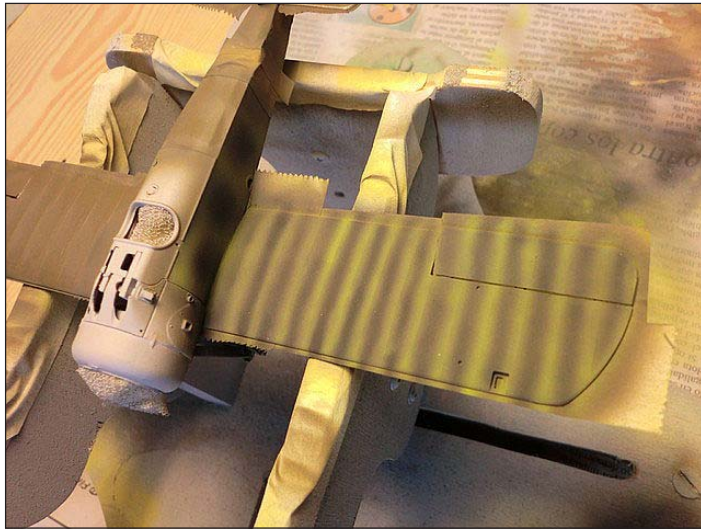
Después le doy otra vez color lino y así me queda. Las costillas en realidad se ven más, pero la foto no se aprecia del todo.



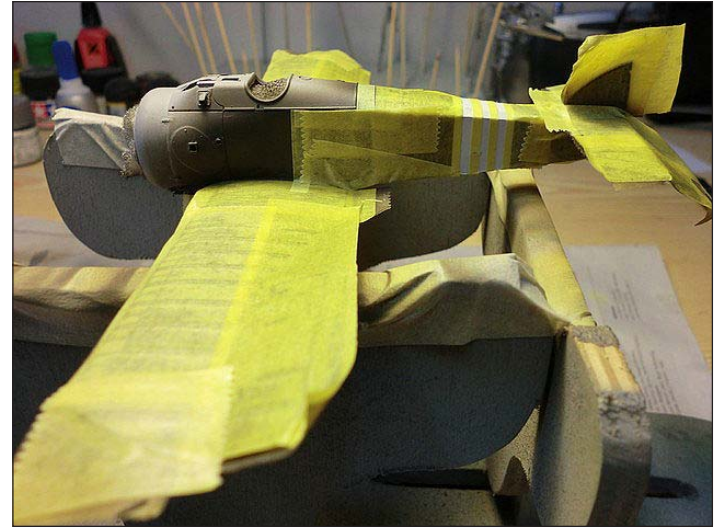
Le doy unas veladuras de color tierra y después marrón para que se vean como un poco manchadas de polvo, aunque en la foto no se aprecia bien con el brillo del **Future**.



Le doy una capa de color verde caqui y le doy un presombreado y unas luces con amarillo. En las costillas hago lo mismo, a pulso, sin tiritas.



En la parte central, lleva una pegatina a franjas blancas y negras. Yo la hago con pintura.



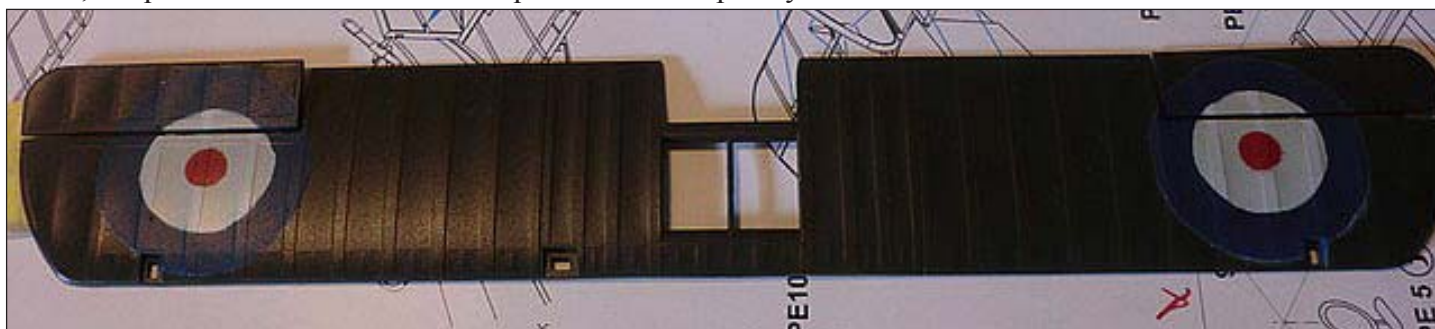
He tenido un problema con el ala superior y las calcas. Quiero apuntar bien el dato de que las calcas del pak dual combo de **Eduard**, y que se supone que hay dos aviones completos (doble juego de grapas completo, máscaras, fotograbados, etc ...), sin embargo, después de tener prácticamente el avión acabado y al ir a poner las calcas me doy cuenta de que solo trae calcas para un esquema. Así que me las tuve que ingeniar para seguir con las que me habían sobrado del anterior, pero ni así. Las de arriba, no eran iguales que las de abajo, al enmascarar para pintar unos detalles me llevé un trozo de cada lado. Iba a hacer volar el avión por la ventana, pero a última hora y mirando las grapas que me habían sobrado me di cuenta de que tenía otra ala de reserva. Total, que en vez de calca, pues está pintada.



Aquí, al quitar la máscara para resaltar las cuadernas, saltó la calca un poco, pero sin problema para arreglarlo como se verá más adelante.



Así, ha quedado el ala. Al final creo que ha valido la pena y todo.





Proyecto terminado - 23 de noviembre de 2011.

Royal Aircraft Factory S.E.5a (aliado) Monogram - 1/48



por Daniel Escribano



DaniAltet



Historia

Mítica montura de destacados ases aliados de la I guerra mundial, como William "Billy" Bishop, James McCudden y Edward "Mick" Mannock, el **Royal Aircraft Factory S.E.5** fue, sin duda, el producto más logrado de la factoría aeronáutica británica.

Monoplaza biplano de envergaduras iguales, diseñado por un equipo de ingenieros y técnicos encabezado por H.P. Folland. El éxito de este modelo residió principalmente en el cuidado puesto por sus diseñadores para que resultase fácil de pilotar. Aunque esto pueda parecer una perogrullada, por la época los pilotos, tanto de uno como de otro bando, eran enviados a las unidades de primera línea, debido al fuerte desgaste humano que la guerra imponía, con una preparación inadecuada. Poner en manos de pilotos novatos aviones de características elitistas resultaba contraproducente. La mayor simplicidad del **S.E.5** radicaba en la presencia de un motor estático, pues los rotativos traían consigo un elevado par que sólo podía ser aprovechado por pilotos experimentados, y en la constatación de que la maniobrabilidad estaba reñida con la estabilidad inherente.



Royal Aircraft Factory S.E.5a



Vista del motor

Especificaciones Técnicas

Royal Aircraft Factory S.E.5a

Tipo: caza monoplaça

Planta motriz: un motor de 8 cilindros en V Hispano-Suiza, de 200 hp

Prestaciones: velocidad máxima 220 km/h; techo de servicio 6.700m; autonomía 3 horas

Pesos: vacío equipado 640 kg; máximo en despegue 890 kg

Dimensiones: envergadura 8,12m; longitud 6,38m; altura 2,90m; superficie alar 22,67 metros cuadrados

Armamento: Una ametralladora fija y sincronizada Vickers de 7,7mm y una Lewis montada en un afuste móvil en elevación sobre la sección central del plano superior

El S.E.5 estaba propulsado de forma estándar por el recién desarrollado motor en V Hispano-Suiza de 150 hp y entró en servicio por primera vez en Francia, en el mes de abril de 1917. El buen hacer de la firma española Hispano-Suiza se tradujo en una versión de 200 hp del motor anterior; esta nueva planta motriz, instalada en el S.E.5, dio lugar al S.E.5a, que entró en servicio a mediados de 1917, reemplazando gradualmente al S.E.5.



Desafortunadamente, el S.E.5a estuvo plagado de problemas, especialmente de origen propulsivo, así como por la poca fiabilidad de sincronización; sin embargo, a medida que estas cortapisas se fueron salvando, el S.E.5a comenzó a demostrar que era un formidable avión de caza.

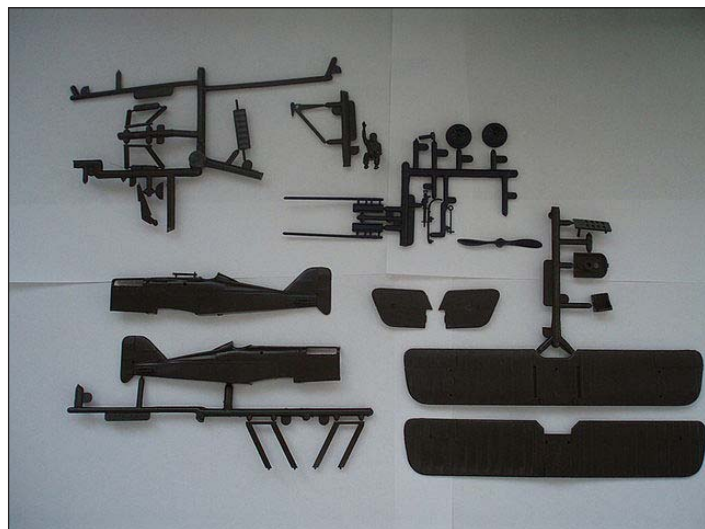
La producción conjunta del S.E.5 y S.E.5a ascendió a 5.205 ejemplares, entre los que se incluyen varias conversiones biplazas de entrenamiento operacional. Este tipo se utilizó también en Egipto, Mesopotamia, Palestina y Salónica, así como en cometidos de defensa del espacio aéreo metropolitano. No obstante, su empleo

como interceptor se vio frustrado por el excesivo tiempo requerido por su planta motriz refrigerada por agua para alcanzar la temperatura adecuada. El S.E.5a fue también usado por la Fuerza Expedicionaria estadounidense, y llegaron a esbozarse planes para la producción de 1.000 aviones para el US Army, a cargo de Curtiss Aeroplane and Motor Company. Ello, no obstante, se fue al traste debido a la cancelación de contratos que siguió al fin de la guerra; Curtiss sólo produjo un ejemplar, si bien montó posteriormente 56 aparatos a partir de componentes enviados de Gran Bretaña. En la posguerra, la empresa estadounidense Eberhart Steel Products montó otro lote de serie. El S.E.5 fue también utilizado por la Aeronáutica Militar Española.

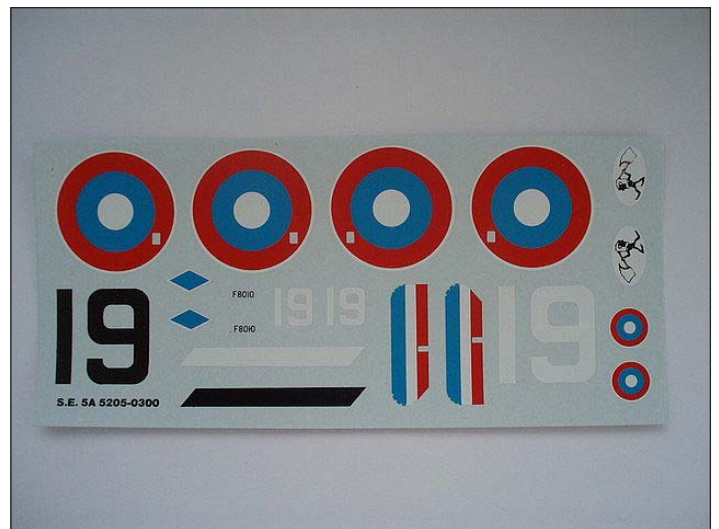
En el museo del aire de Cuatro Vientos se puede ver una unidad de este modelo.



Modelo de Monogram algo antiguo pero o de precio asequible.



El despiece.



Las calcas.

Desarrollo

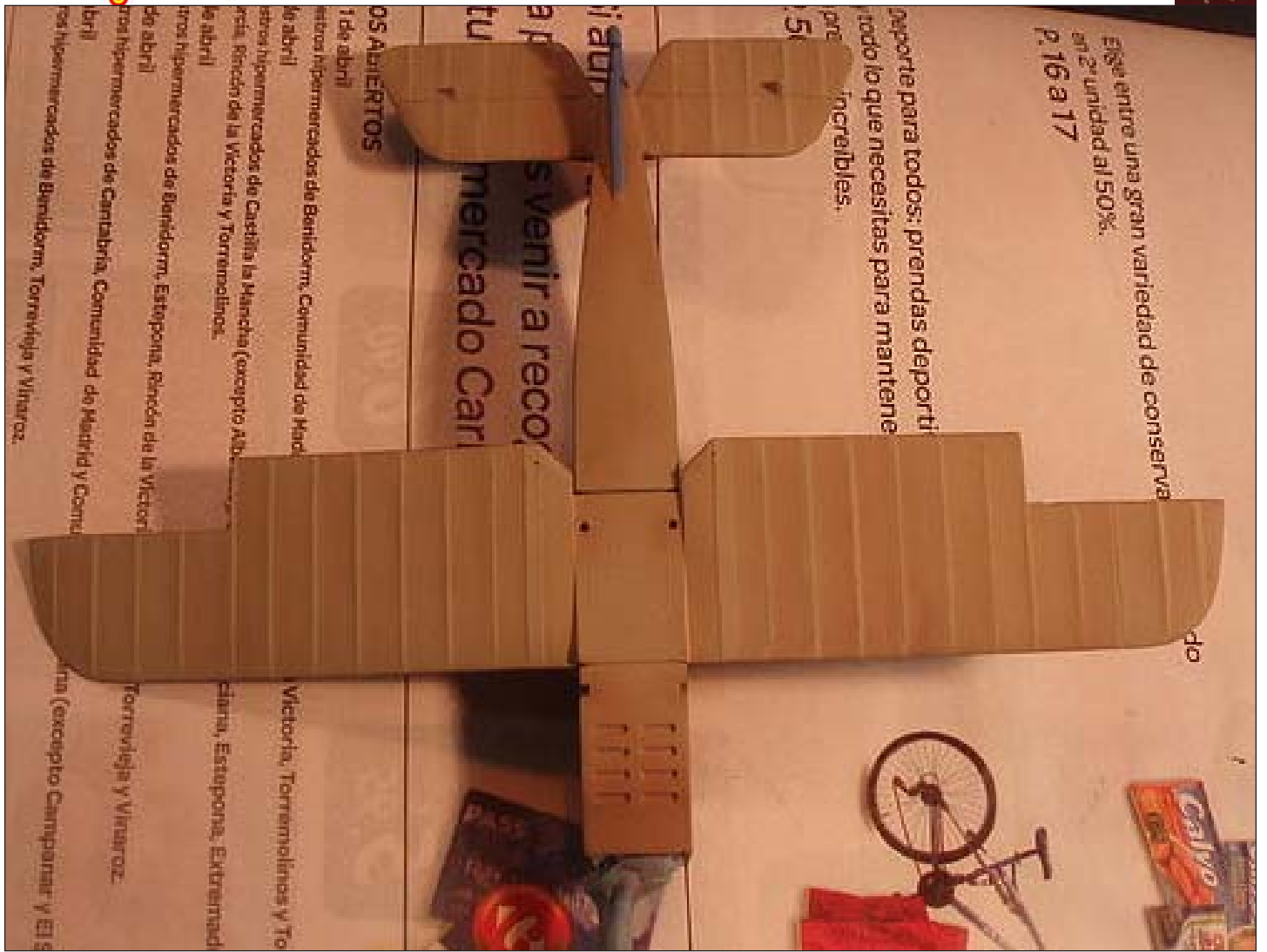
Vamos al lío, espero que os guste y espero sudar poco con las riostras que no os miento si os digo que no he hecho ninguna todavía.



Bueno con un poco de tiempo he podido hacer la cabina aunque falta algún retoque. Es mi primera experiencia con el efecto madera que muy bien está explicado en el foro.



El costillaje con el verde oliva y por debajo el canela.



Efectos de más madera.

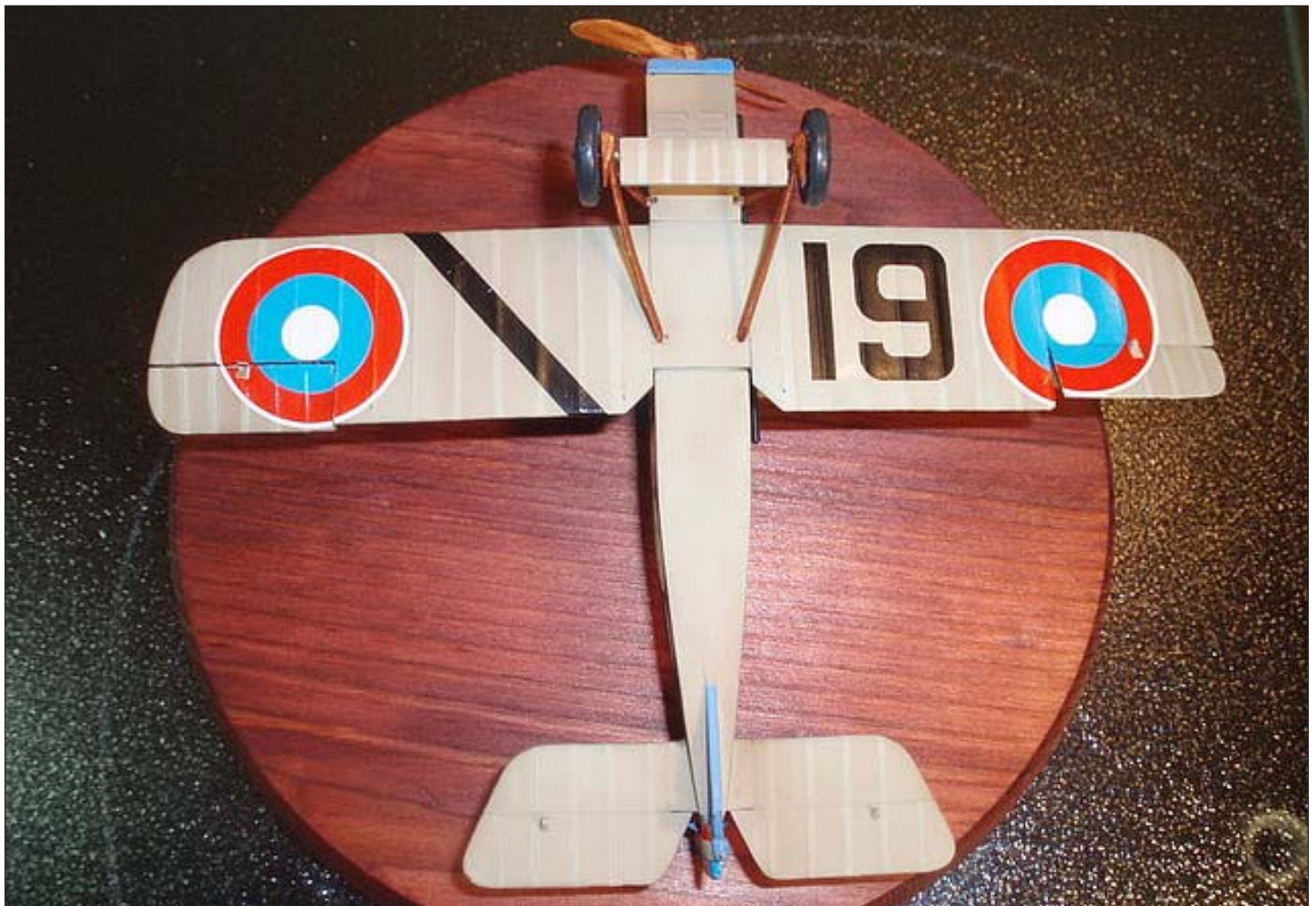


Ya casi terminado.



211





Proyecto terminado - 13 de abril de 2012.

LOS AUTORES

Víctor Manuel Serrano, *Hunter1970*

Miquel Silvestre, *Miki91*

Juan Carlos Tomás, *Tomqui*

Jorge Esteve, *Peazo Gato*

Sergio Martínez, *Cherlli*

Gabriel Sánchez, *Gabymaq*

Marcelino, *Magoga2010*

Moisés Ballester, *Moi23*

Manuel Soriano, *Lince1491*

Raúl Guilabert, *R.G.F.*

Francisco Serrano, *Paco-Beni*

Daniel Escribano, *DaniAltet*



WWW.AIME-ELCHE.ES



Hunter

Comencé con seis o siete años con este vicio, gracias a un vecino que era piloto de líneas aéreas. Un buen día se presentó en casa después de un viaje a EE.UU. con una maqueta de un F4- Phantom a 1/48 y me dijo: *Ahí tienes, para que la montes*. Después de montarla, la pintamos en mi casa. La verdad es que quedó de pena el montaje y lo peor fue la pintura a pincel.

Aquella maqueta estuvo en casa hasta que un día mi madre dijo algo así: *«este trasto para qué vale»* y la tiró. Es lo que tienen las madres, ja, ja, ja ...

Sinceramente, lo que más me gusta del mundo del modelismo, no son las maquetas sino la calidad humana de la mayoría de los modelistas que conozco, y me siento un privilegiado teniendo a alguno de ellos como amigos.

El **Zeppelin** del Grupo de Trabajo lo elegí porque era un proyecto que tenía en mente desde hacía mucho tiempo. La idea era realizarlo como autoconstrucción (scratch), pero al final no pudo ser y tuve que adquirir la maqueta de Revell para poder terminarlo en el plazo, aunque no descarto volver a reiniciar el proyecto otra vez, pero en esta ocasión con una mejor planificación.

El proyecto tuvo dos partes. En el trabajo de autoconstrucción (scratch) lo que más me gustó fue la parte de búsqueda de datos y el reescalado de medidas, etc... además de todo el montaje en sí, aunque al final no terminara satisfactoriamente. Y con la maqueta comercial, pues que os voy a contar que no sepáis, pero realmente a mí lo que más me va de esto, es el montaje, aunque esta no tenía mucho que montar.

Para montar maquetas hay muchos trucos y, la verdad, es que yo suelo copiar los que veo de los maestros, aunque también tengo alguno de cosecha propia y he de decir que el último experimento que he realizado es el que más me gusta, se trata de simular lonas de cobertura con bolsas de plástico de la compra y realmente el resultado es fenomenal.

El mundo del modelismo tiene grandes maestros, no nombraré a modelistas extranjeros pues creo que aquí los tenemos muy grandes y no hace falta irse fuera a buscar. En el tema de la aviación mis modelistas favoritos son Miquel Silvestre (Miki), muy joven pero un gran avionero, Juan Carlos Tomás (Tomqui), que es capaz de realizar un nivel de detalle asombroso y tiene una habilidad en las manos increíbles y por último Manuel Soriano (Lince). Lo de éste no tiene descripción, además de ser un buen amigo, sus aviones parecen que van a echar a volar.

En los vehículos militares es complicado, ya que es mi tema preferido. En primer lugar Francisco de Lara (Megabait), que es un modelista muy meticuloso en el montaje de la maqueta y muy perfeccionista, además de un gran amigo; Miguel Ángel Ruiz (CASTELLBIS), éste toca todos los palos, pero para mí, sus mejores trabajos con diferencia, son los vehículos militares, porque realiza montajes muy limpios y trabajos de pintura muy correctos, sin salirse de la apariencia real de vehículo. Y por último Alejandro Zubiria (Drakar), que es algo indescriptible, todos sus modelos son geniales.

En la autoconstrucción (scratch) es más fácil. Mi opinión es que en España hay poco para elegir en este campo, pero sin duda hay dos que sobresalen de los demás y son Sergio Moro, que sus pegajos me tiene enamorado, y después Pepe Oller (Ppollre). Sus trabajos son espectaculares tanto en ejecución como en utilización de materiales.

Para terminar, en el tema Naval, sin duda, Julian Jaramillo (Sr Geppeto). Gran control de los materiales y sobre todo las explicaciones y los detalles son lo mejor de sus trabajos.





Miki91

Empecé con 10 años a pegar edificios para mi maqueta de tren. A los 13 me regalaron mi primera maqueta, un Spitfire. Desde entonces he hecho muchas maquetas de todo tipo, aviones, fórmulas 1, motos,... aunque con varios parones. Lo que más me atrae de este mundo maquetero es poder estudiar máquinas históricas y aprender con detalle cómo eran. Es una de las mejores maneras de acercarte a tus aviones, tanques, coches,... favoritos.

Elegí el Pfalz para el Grupo de Trabajo porque era un avión desconocido por mí, pero vi la maqueta de Edurard y me gustó mucho su esquema de pintura. Como el avión tampoco me desagradaba, me lancé a por él. Lo que más me agradó fue conseguir hacer las riostras a la primera y que quedaran bastante bien, me alivió mucho. Por otro lado, los mayores problemas vinieron al intentar alinear el ala superior con la inferior para que quedaran paralelas entre ellas. Además, el tren de aterrizaje es muy frágil y lo he tenido que reparar en varias ocasiones.

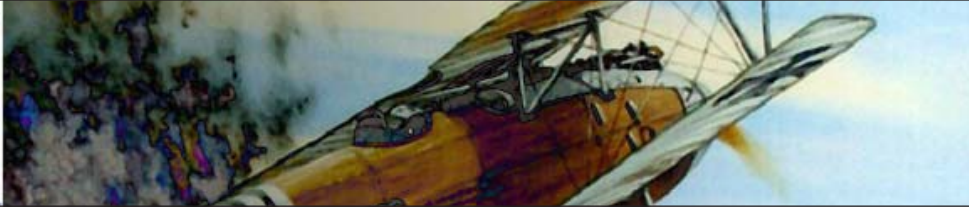
El Fokker E.V lo elegí prácticamente por los mismos motivos que el Pfalz. El montaje no dio prácticamente problemas, solo un poco en el encaje del timón de profundidad. Sin embargo, pintar las franjas negras sobre el amarillo para que quedaran rectas y paralelas entre ellas fue un engorro.

Uno de mis trucos favoritos y que hago en todas mis maquetas es pulir la pintura. Para ello simplemente froto con un algodón suavemente la maqueta antes de la primera capa de barniz, y de este modo consigo que el acabado sea mucho más fino y real.

Me gustan mucho las maquetas de Diego Quijano, JM Villalba o Adam Wilder por citar algunos, pero hay muchísimos más que podría poner. Hacen maquetas muy realistas, trabajan la pintura que es una maravilla y los efectos de suciedad son muy auténticos. Además, suelen ser muy explícitos en sus explicaciones del paso a paso.



FOKKER D.VIII



Tomqui

Recuerdo que tendría 8 años cuando mi padre me regaló un P-51 a 1/32. No sé exactamente lo que más me atrae de hacer maquetas, pero lo que sí sé es que me relaja y disfruto cuando estoy montando y pintando una maqueta.

Para el Grupo de Trabajo elegí el Albatros porque me gustó cuando lo vi, además todo lo que tiene que ver con lo alemán me llama, y éste avión es alemán. Lo que me produjo mucha satisfacción fue realizar las riostras, eso sí, con mi método. Por eso, también me decidí por el Fokker, porque tenía un complicado sistema de riostras. En este avión me gustó mucho simular la madera, en cambio, lo que no fue el tener que sacarle matices al color negro.

El modelista que más me gusta es Juan Manuel Villaba, todas sus obras son fantásticas.





Peazo-Gato

Era el año 1972, o quizás el 73, un año antes de mi 1º comunión. Vi en un escaparate un helicóptero de Heller, un “Alouette”. No sabía ni lo que eran las maquetas. La pegaba con pegamento Imedio y las calcas, recortadas y pegadas tal cual. Seguí comprando otras maquetas, pero más que nada eran para jugar. Desde aquellos momentos hasta ahora, todo un recorrido. Lo que más me gusta es el pintarlas, darle ese toque propio. Montar y enmasillar es muy rutinario, es en la pintura cuando uno se expresa a través del modelo.

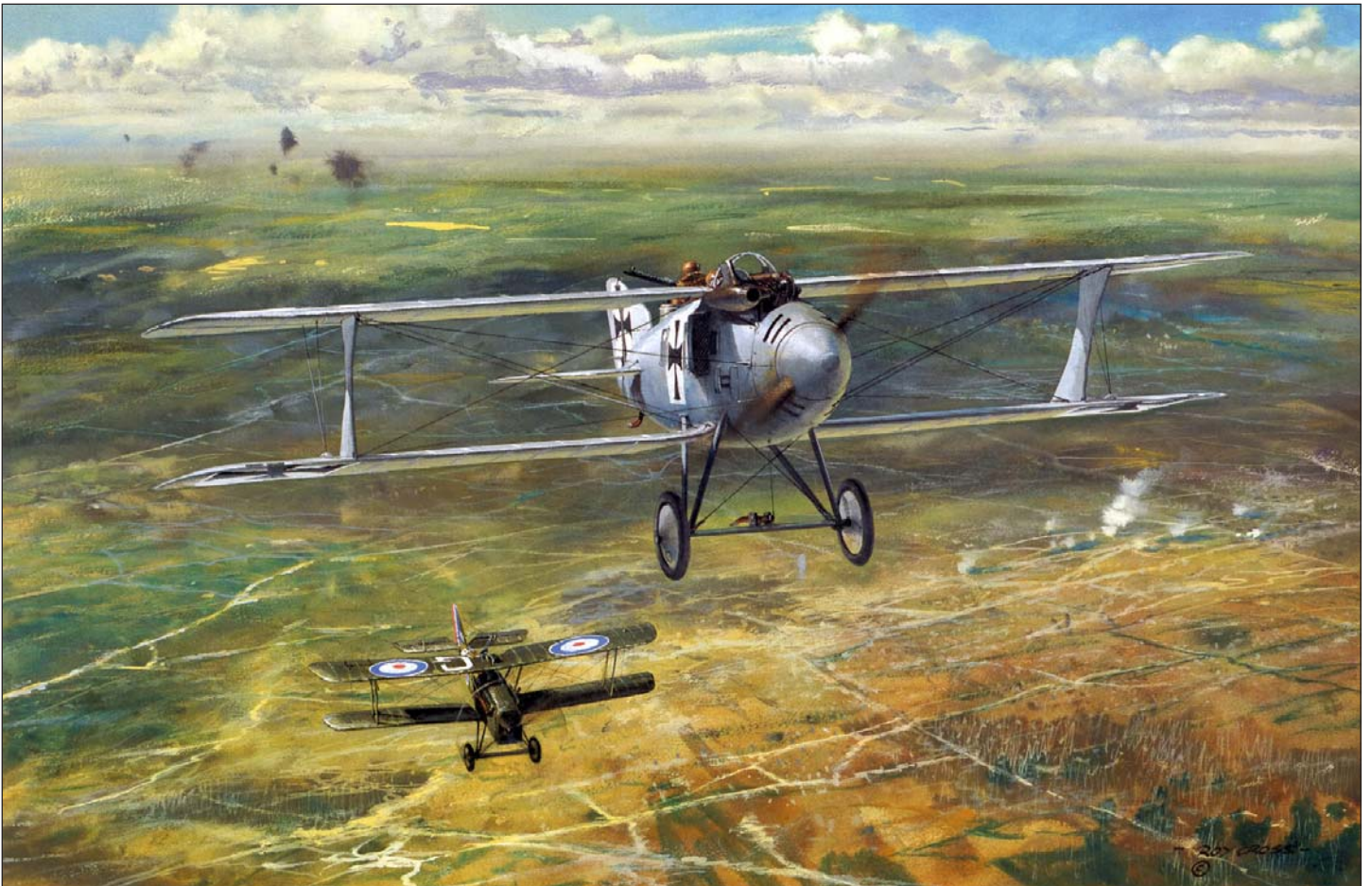
En los aviones de la I Guerra Mundial, lo que más me gusta son los aparatos a 1/72. Suelo recrear ases de la época o aviones distintos y llamativos. Tenía el DR.1 de Lothar, los VII de Goering y Berthold, el Pfalz de Rudenberg y Berthold, el Pfalz de Bruno Stachel (película Blue Max), Albatros, etc... y me faltaba uno de Udet y qué mejor que este Fokker VII en rojo y con ese plano superior tan llamativo, por eso lo elegí.

La mayor satisfacción que obtienes de estos aviones es cuando están terminados. Es precioso. A una escala superior debe ser muy bonito. Lo que más me costó y mayor quebradero de cabeza me dio fue el contar y marcar las líneas del plano superior.

Hay que realizar muchos procedimientos para montar una maqueta y pintarla, me gustan los lavados, la técnica de resaltado de relieves, remaches y paneles. Antiguamente, esto se realizaba mediante la técnica del pincel seco (que aún se usa) y que en teoría es para imitar el efecto de suciedad acumulada, realzando los relieves. Se puede aplicar de forma, digamos, basta, que el color corra por ranuras y recovecos o con un pincel fino trabajando remaches, paneles, etc.

Lo que más me impresiona del modelismo son los noveles que empiezan y día a día se van superando, haciendo pruebas e intentando mejorar un modelo. Para ellos la gloria.

Un modelista favorito para mí es Angel Iñigo, porque es de los pocos que conozco que no se le ha subido el buen hacer, trabaja a gusto y comparte sus trabajos, cosa que no muchos modelistas hacen, gratuitamente. Un trabajo suyo que me gusta es un King Tiger Porsche que hizo, casi todo a scratch, menos el carro.





Cherli

Me inicié en el modelismo en el año 2009. Me quedé en paro y me puse a construir un taller mecánico a escala 1/24 a scratch con materiales de reciclaje, ese fue mi primer trabajo dentro del mundo del modelismo.

Lo que más te gusta de este mundo maquetero es crear un modelo a scratch, sin duda.

Elegí el Fokker Dr.I para el Grupo de Trabajo por nada en concreto, el montaje tenía que ser con riostras y un compañero me proporcionó el Fokker. La mayor satisfacción fue terminar la maqueta, mi primer avión y de momento el único. Quebraderos de cabeza, las riostras, por supuesto.

Un truco que me gusta, aunque no tenga que ver con los aviones, es el de hacer lonas con papel vegetal y cola blanca. Es decir, simular una lona tapando algún objeto. Se coge el papel vegetal, se le coloca debajo lo que queramos ocultar y con cola blanca y agua se le dan pasadas ablandando el papel vegetal, haciéndole pliegues. Una vez tenemos la forma ya moldeada, se le da aire con un secador y luego se pinta. Fácil.

No tengo modelistas favoritos. Cualquier obra sacada de un plano, vamos a scratch, me llama muchísimo la atención.





Gabymaq

Comencé con el modelismo desde muy pequeño, unos 10 años. Siempre me ha fascinado crear cosas y junto a la atracción "rara" sobre el tema de la II Guerra Mundial, lo junté todo en el modelismo que hago. Decir que, durante este tiempo, he tenido muchos altibajos, pero desde que estoy en la Asociación AIME, ésta me ha impulsado a crecer como maquetista. Lo que más me atrae de las maquetas es poder recrear en miniatura todo un mundo, poder tener en tus manos la naturaleza, máquinas, etc. Si a esto le juntas la camaradería, perfecto.

Yo soy "tanquista", me gusta montar y pintar tanques, pero con este Grupo de Trabajo me animé a hacer mi primer avión, elegí el Albatros por su decoración, me pareció original, lo simple me aburre.

Lo que más me gustó, en concreto, fueron los tirantes o riostras. Me costó coger el truco, pero al final el resultado mereció la pena. Lo que más problema me dio fue la pintura, sin dudarlo. Para pintar aviones tienes que controlar muy bien el aerógrafo y con estos aviones que tienen tantos colores es una pesadilla.

Un truco o técnica que suelo utilizar es que con la esponja mágica de Mercadona, una vez que está seca la pintura, puedes, pasándola, lograr efectos de envejecimiento muy realistas. Cuanto más frotas, más va apareciendo la capa de abajo.

Mis modelistas favoritos son Mig Jiménez, Javier Redondo. Ellos siempre intentan ir más allá de lo establecido como "correcto", le echan mucha imaginación.

Las obras que más me han impresionado en realidad, son sobre todo los dioramas. Son mi pasión.





Magoga

Empecé con el modelismo hace más de 25 años y como todos, supongo. Haciendo maquetas de Heller y algunos moldes malos de Revell y las famosas maquetas de Tamiya, que no son como las de ahora. Y bueno, las montabas y tratabas de dar algo de color con las latitas de Humbrol, que por cierto aún tengo latitas de éstas que comento. Y la razón es que los aviones me encantan. Del *almacén* que tengo de maquetas, un 80% son aviones y el resto son un popurrí de otras clases. Lo que más me gusta es montar maquetas, ya que el tema de la pintura no es mi fuerte. Y por supuesto, me gusta disfrutar viendo las viñetas y dioramas. Tengo muchas cosas en la cabeza pero todavía no me he atrevido con nada por miedo a equivocarme. Pero creo que pronto me lanzaré con alguna cosilla (siempre que el tiempo me lo permita).

En referencia al Grupo de Trabajo, nunca había hecho un avión de esta época y la verdad es que disfruté haciéndolo. Me atrajo el hecho de que el fuselaje fuese de madera y el hacer que ese trozo de plástico pareciera madera me gustó muchísimo y fue todo un reto para mí. El por qué elegí el Albatros y no otra maqueta fue sencillo, ésta me la regaló mi madre y me pareció un buen momento para poder hacerla y que el resultado fuese medianamente aceptable, porque, al estar en el Grupo de Trabajo, uno parece que está algo más motivado, ya que es un trabajo que lo verán bastantes compañeros y las críticas, tanto constructivas como no, están ahí y uno se esfuerza algo más. Lo que más me gustó, como he comentado anteriormente, fue el hecho de que el trozo de plástico pareciera un fuselaje de madera, también todo el tema de las riostas, que al avioncito le dan mucha vida. La parte que más quebradero de cabeza me dio fueron las ruedas, ya que las tuve que reconstruir porque se me rompieron, pero bueno, con ayuda de los compañeros, sacamos la faena adelante.

Mis modelistas favoritos son, pues Manolo (Lince) de AIME, Miki de ACAM, José TEDRAG. Los conozco y los tengo a mano, como cotidianamente se dice. Y porque son muy buenos en todo lo que hacen.

No puedo decantarme por ninguna de sus obras en concreto, ya que, como he comentado, todo lo que tocan lo convierten en obras de arte. Sé que antes de ponerse con una maqueta la estudian y tratan de ordenar las ideas en la cabeza, no como yo, que lo hago al revés, pero intento seguir sus consejos y métodos.





Moi23

Yo empecé en el modelismo gracias a mi pasión por lo aviones. Cuando tenía 13 años me compré mi pimer kit, se trataba de la maqueta de un F-14 Tomcat de Hasegawa a 1/72. Por aquel entonces no sabía ni que se podían pintar, a mí solo me gustaban los aviones y quería tener uno en mi casa para mirarlo a cada momento.

Lo que más me gusta del mundo del modelismo, es sin duda el momento en el que terminas una maqueta y te da ese subidón, y te sientes muy orgulloso por todo el esfuerzo que has puesto en esa maqueta.

Elegí el Pfalz D.IIIa para el Grupo de Trabajo porque me gusta ese avión, y el esquema era muy bonito. lo mejor fue la satisfacción por el resultado, por ser mi primer avión de la Primera Guerra Mundial.Y el mayor quebradero de cabeza fue la colocacion de las riostras de este avión.

Como truco para el que haga aviones de este tipo, les diría que usen un secador de pelo para tensar el plástico estirado de las riostras.

Mi modelista favorito es Masa Narita, aprendí mucho de él cuando no conocía ni foros ni a nadie en este mundillo. Y mi obra favorita es un SU-27 Flanker que este modelista hizo en 2004 y que me dejó sin habla.





Lince1491

Pues fue cuando me casé, en 1997, que empecé con el mundo del modelismo. Paseando con mi mujer por Elche, vi un escaparate de una tienda de maquetas y me quedé embobado. Siempre me ha gustado dibujar y las manualidades. Decidí probar, y hasta hoy. Lo que más me gusta es el grado de realismo conseguido con las técnicas de pintura y desgaste, y además el plus, que me gusta añadirle, de su componente histórico. Si puedo siempre hago algún proyecto que haya destacado históricamente o tque enga alguna curiosa historia detrás.

Para el Grupo de Trabajo elegí los Nieuport porque fueron uno de los ejes troncales de las fuerzas aéreas aliadas durante la primera guerra mundial. Y además, este esquema elegido permitía jugar con la pintura en color lino, y simular transparencia en las escarapelas de las alas con la pintura. Esta maqueta de Eduard es muy noble. Lo que más disfruté es en la pintura de las alas, como he mencionado antes, por simular el lino y la transparencia de las escarapelas. Lo que más me hizo trabajar, el interior, el cockpit, a la hora de ajustar, tenía su aquello.

Un procedimiento que se utiliza para pintar las maquetas son las veladuras. Permite conseguir muchos efectos y degradados en las pinturas. No es más que pintura extradiluida en su diluyente, en una proporción de al menos 1/15, y aplicadas a aerógrafo, con una presión media y el aerógrafo bien cerrado. Jugando con ellas, como digo, se consiguen efectos muy atractivos.

Tengo varios modelistas favoritos, pero si tuviera que citar a alguien, hablaría especialmente de Aitor Azkue. Realiza unos dioramas a escala 1/32 de una calidad asombrosa. El diorama podríamos decir que es el cenit del modelismo, porque aúna casi todas las facetas de este hobby y hay que saberlas dominar y transmitir al espectador lo que queremos. Y eso está al alcance de pocos. Y Aitor es un maestro de altos vuelos.





R.F.G.

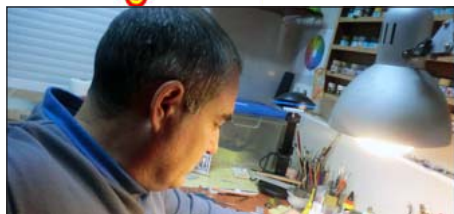
Comencé cuando tenía 13 años, pintando figuras de warhammer. Este juego lo descubrí con unos amigos, en una tienda que montaron cerca de casa, y hasta entonces había pintado alguna figura de escayola, pero cuando vi el mundo de las figuras me enganchó por completo. Básicamente, lo que más me gusta es la desconexión que alcanzas cuando estás trabajando en una pieza, la sensación de haber trabajado horas y horas y haber estado sumergido en la historia del personaje que estás pintando.

Cuando me decidí a entrar en este Grupo de Trabajo, miré algunas referencias y el esquema de color gris-plata con un dragón en el lateral me gustó bastante. En verdad podría haber sido cualquier otro, pues hasta ese momento no había pintado nunca ninguna maqueta de aviación, así que me decanté básicamente por el esquema. Como bien decía el eslogan del grupo “Pierde el miedo a las riostras” ese era el mayor reto, conseguir colocar los cables a una escala tan pequeña. Fue a su vez el mayor quebradero y satisfacción, tardé bastante en conseguir poner la primera, pero una vez pillado el tranquillo, salieron todas correctamente.

Sobre recomendar un truco o prodedimiento, hace unos años no dudaría en decir que el pincel seco era mi truco favorito, pero a día de hoy no sabría decir cuál de ellos es. En general, todas las técnicas, trucos y procedimientos me llaman la atención por igual.

En el mundo de las figuras, Pedro Fernández, el escultor, y Alex Cortina como pintor son las personas que más admiro, tanto a nivel de sus trabajos como a nivel personal. Cualquiera de sus trabajos son dignos de admiración.





Paco-Beni

Empecé bien jovencito en el mundo del modelismo, aunque luego lo dejé y lo retomé en varias ocasiones. Esto, cuando te engancha, se lleva en la sangre y nunca se deja del todo. Lo que más me gusta es la distracción que se obtiene con este hobby.

Elegí el Sopwith para el Grupo de Trabajo porque es un avión emblemático y siempre me ha gustado. Adquirí un dual combo y no me lo pensé en hacer los dos. La mayor satisfacción que me dio fue verlo terminado, el mayor quebradero de cabeza fueron las riostras y el buscar información y fotos. También, lo peor de toda la construcción fueron los encastrados del ala superior. En el primer modelo pensé que no lo había hecho bien, pero en el segundo me di cuenta de que este kit tiene ese fallo.

El mejor truco que aprendí fue hacer la imitación de la madera, y el segundo la colocación de las riostras, que se pueden poner destensadas, y luego, acercándole algo de calor, se tensan todo lo que quieras. Hay que tener paciencia, porque algunas veces se parten, pero la paciencia va unida a este hobby así que sin problemas.

No tengo un modelista en concreto como favorito, me gustan muchos modelistas y de todos se aprende. Para mí, el mejor modelo que se realizó en el Grupo de Trabajo fue el de Manolo (Lince), aunque tengo que decir también que es una copia del modelo hecho por Villaba en su libro, pero que no le resta mérito al trabajo.





DaniAltet

En este hobby empecé cuando tenía sobre los doce años. Mi hermano mayor me enseñó a hacer un modelo que me regaló para mi cumpleaños.

Lo que más me gusta es que es un hobby que puedes hacer en casa, en ratos libres, que no suele ser muy caro, a veces, y que puedes recrear modelos que siempre te han fascinado de niño y de adulto.

Elegí el SE5a para el Grupo de Trabajo porque era un modelo que me gustó y no era el típico Sopwith Camel británico. La mayor satisfacción que me dio trabajar con este modelo fue con el tema del entelado, dando sombras y luces para recrear ese entelado en los planos. Y el mayor quebradero de cabeza me las dio las riostras, ya que no había hecho ninguna en mi vida y ajustarlas bien a huequillos tuvo su tema.

Un procedimiento o técnica que me llamó la atención fue el tema de barnices, tipo Future y los barnices mate, que ves cómo el modelo coge unos tonos que, con la pintura sola, no aprecias.

Pues modelistas favoritos tengo varios. Del que me gustan sus toquecitos y su arte al maquetar, podría decir Zamarbide, Anca, etc pero en la AIME hay un gran nivel, y me quedo con el que siempre me ha ayudado, me ha vuelto a encaminar en el modelismo y con el cual compartimos mogollón de ideas, proyectos, novedades, en técnicas y en modelos comerciales: con Juanpe.

Y la obra que más me gusta, pues cualquiera suya, aunque las últimas que ha hecho son sin duda las mejores.



II Concurso modelismo estático CIUDAD DE ELCHE

30/31 DE MAYO

1 DE JUNIO

ENTRADA LIBRE



CENTRO DE CONGRESOS
C/FILET DE FORA,1 ELCHE

INFORMACIÓN Y BASES:
WWW.AIME-ELCHE.ES



ORGANIZAN



Ayuntamiento de Elche
Concejalía de Cultura

COLABORAN



www.latrastiendadelhobby.es



visitelche.com

DON CORDON, S.L.
CORDONES PARA EL CALZADO



Modelismo y Maquetas.es



Auto Modelismo

AGME



Samarkanda miniaturas

Hobbyworld



ZIZE
ABOGADOS

