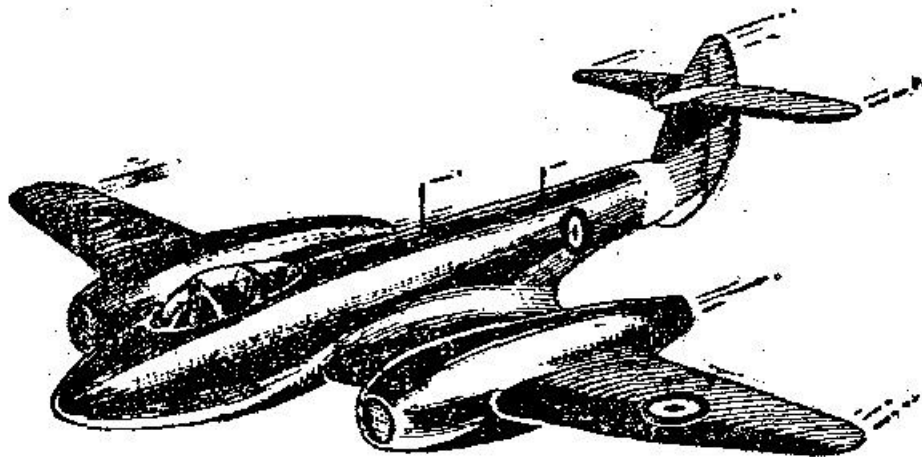


Aeromodelismo - Como PINTAR AEROMODELOS

Hay en la construcción de los aeromodelos un aspecto al que gran cantidad de aficionados prestan sólo muy poca, cuando no ninguna atención; me refiero al terminado de los mismos. Tal vez sea una causa de ello la impaciencia del aeromodelista a quien su entusiasmo le impulsa a apresurar el trabajo tanto más cuanto más cerca del fin se encuentra, o tal vez muchos ignoran la importancia que tiene un perfecto acabado en la "performance" del modelo. Nos vemos, pues, frente a la necesidad de poner freno al entusiasmo y, con abundante tiempo y más paciencia, encarar el problema de la pintura y acabado del aparato. Ciertamente, es inadmisibles que quien ha puesto toda su atención y minuciosidad en los más mínimos detalles a lo largo de toda la construcción, no ponga el broche de oro a su obra, sobre todo cuando no se trata exclusivamente de razones de estética, sino que, por el contrario, estas son las menos importantes tal vez, salvo en el caso de las "maquettes".



Lógicamente, para cada tipo de aeromodelo debe existir una distinta técnica originada por diversas razones, y para hacer un estudio ordenado me parece conveniente clasificar los modelos en tres categorías: las "maquettes", los modelos de vuelo libre para concursos, y finalmente los destinados a obtener altas velocidades, que tanto se han popularizado en los últimos años con la adopción del sistema "U-Control".

En el caso de las maquettes resulta evidente que la pintura y acabado desempeñan un papel primordial. Ante todo, por tratarse de la reproducción de un avión real, el trabajo tendrá verdadero valor si se pinta con los mismos colores que el original, los cuáles, en caso de ignorarse, se podrán averiguar en las correspondientes fábricas, representantes, etc. Luego es necesario tener algunas precauciones, y efectuar en cada caso un estudio previo del modelo. Así por ejemplo, si se trata de un hidroavión, conviene pintar el o los flotadores antes de su fijación al modelo. Igualmente habrá que estudiar si conviene pintar las alas antes de ser fijadas, por ejemplo en los



modelos parasol que llevan muchos montantes, o si se pueden fijar primero en cuyo caso, si llevan montantes, conviene pintar antes de colocar éstos, pues luego de ubicados se haría difícil el lijado.

Todas las superficies de madera, ya sean sólidas o enchapadas, deben ser como primera medida, sometidas a un perfecto lijado que se termina con papel N° 0. Luego se aplica una capa de tapaporos, siendo también aconsejable que antes de la misma se pasen una o dos manos de dope y se lije una vez seco, teniéndose así una mejor base. El tapaporos se lija primero con papel mediano hasta emparejar la superficie, y luego se termina con el más fino, quedando perfectamente liso. Puede aún mejorarse con el mismo papel humedecido, y ya estará en condiciones de pintarse (siempre que el día no sea húmedo, sino hay que armarse de otro poco de paciencia). Lo ideal para pintar es un soplete, pero si no se dispone de él, pueden usarse pinceles de buena calidad (pelo de marta o camello). La elección del pincel es un detalle de gran importancia, y el gasto que se haga para adquirir un pincel de buena calidad es generosamente recompensado por el resultado obtenido.

Claro que, usando pinceles de precio, hay que cuidar de no estropearlos. Evitemos pues que se sequen en ellos el barniz o pintura, limpiándolos con disolvente adecuado antes de guardarlos, y no los dejemos apoyados sobre los pelos.

Pueden dar varias manos de pintura que se alternan con lijados con papel muy fino, teniendo cuidado de dejar secar perfectamente cada mano; luego de la última se puede «acerar y lustrar obteniéndose así un magnífico brillo.

Es indispensable idear en cada caso la forma de sostener la parte que se pinta sin tocar la pintura hasta tanto esté seca: las marcas de los dedos son difíciles de quitar.

La belleza de una perfecta pintura no es algo reservado exclusivamente para las "maquettes". Muchas veces los modelos a nafta resultan livianos y conviene, o hasta resulta imprescindible, aumentar el peso de los mismos. En vez de ubicar un prosaico trozo de plomo es mucho más elegante recurrir a la pintura (y cuántas veces el plomo da dolores de cabeza para encontrarle ubicación o porque en un aterrizaje brusco se desplazó y no nos dimos cuenta...).

Pueden emplearse abundantes manos de dope alternadas con algunos lijados con lija finísima (cuidando de no dañar el entelado sobre las costillas o en los bordes) y luego tres o cuatro manos de pintura algo rebajada con thinner, para terminar con una de dope liviano. También puede lustrarse como antes; en las casas de aeromodelismo norteamericanas se vende un polvo esmeril especial para pulir la última capa de pintura previa al lustrado.

Claro que si el modelo ha resultado pesado hay que olvidarse de todo esto, pero queda el buen recurso de colorear el dope, o entelar con seda de color. De cualquier manera, puedo aconsejar que siempre se dé color al modelo pues ello aumenta enormemente la visibilidad a grandes distancias evitándose así muchas veces la pérdida del mismo u obteniéndose mejores cronometrajes en los concursos. Asimismo aconsejo emplear un color claro, o blanco, combinado con otro oscuro, pues mientras el primero, empleado por ejemplo en el fuselaje y timón de dirección es visible contra un fondo oscuro (vuelo a poca altura frente a arboledas lejanas, etc.), el segundo en cambio, empleado en los planos, se destacará contra el cielo.

En los modelos con motor a goma, donde el ahorro de peso suele ser imprescindible, es muy útil el papel de entelar de colores, que se adquiere en el comercio.



En los aviones de carrera, donde podremos emplear todos los recursos que se aplican en las maquetas, el terminado perfecto nos permitirá también una mejora en la velocidad. Es suficiente recordar que, durante la guerra, la adopción de pinturas especiales permitió aumentar en varias decenas de kilómetros la velocidad de algunos tipos de aviones.