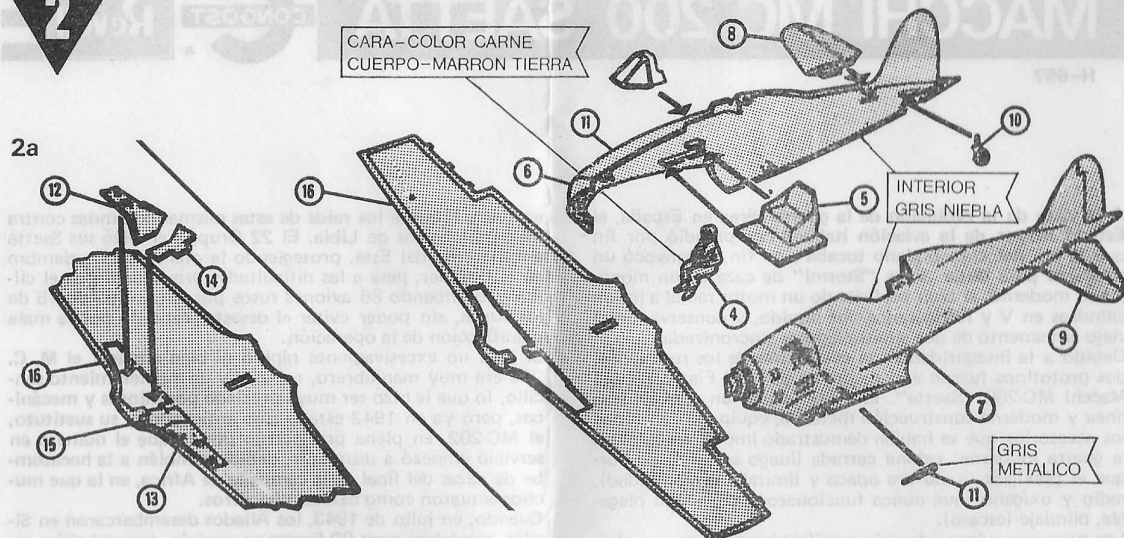
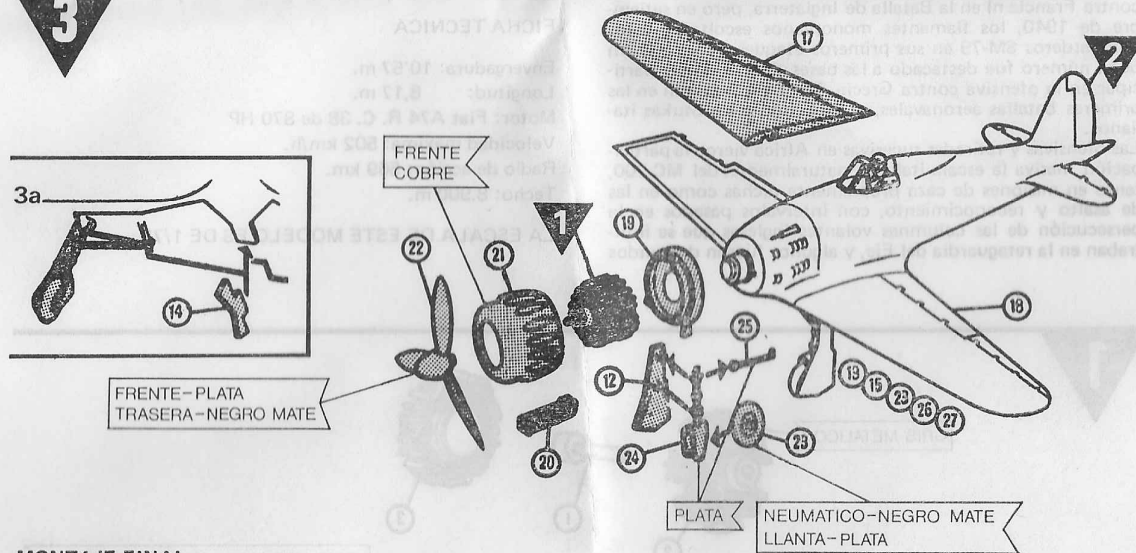


2**MONTAJE DEL FUSELAJE**

Pegar 4 a 5 y el conjunto a 6. Pegar cuidadosamente 6 a 7, de forma que el borde de 5 encaje en la ranura de 7. Pegar luego 8, 9, 10 y dos 11 al fuselaje.
Opcional: tren plegado: pegar 12, 13, 14 y 15 a 16, tal como se ilustra en 2a. Pegar 16 y el parabrisas al fuselaje y dejar secar.

3**MONTAJE FINAL**

Pegar 17 y 18 al ala, tal como se ilustra. Pegar 20 a 21 y el motor a 19. Pegar luego 19 a 21 y el conjunto al fuselaje.
Opcional: tren desplegado: encajar, sin pegar, una pieza 23 en 24 y la otra en 26. Pegar 12 a 24 y 13 a 26, y las patas montadas a sus encastres en el ala. Pegar 25 a 24 y al ala, como se ilustra en 3a. Repetir el proceso con 27 en la otra pata, y pegar 14 y 15 en sus lugares respectivos. Pegar 22 al eje del motor, cuidando de que el pegamento no toque el motor.

MACCHI MC. 200 SAETTA



H-657

A la vista de la evolución de la guerra aérea en España, el Estado Mayor de la aviación italiana comprendió por fin que la era del caza biplano tocaba a su fin, y convocó un concurso para dotar a sus "Stormi" de caza de un monoplano moderno, si bien prefiriendo un motor radial a los de cilindros en V y refrigerados por líquido, y conservando el viejo armamento de dos ametralladoras sincronizadas.

Debido a la inseguridad en la evaluación de los resultados, dos prototipos fueron encargados en serie: el Fiat G-50 y el Macchi MC-200 "Saetta". Era éste último un caza de fina línea y moderna construcción metálica, equipado con todos los accesorios que se habían demostrado imprescindibles en la guerra moderna: cabina cerrada (luego se suprimió porque el plexiglás usado era opaco y limitaba la visibilidad), radio y oxígeno (que nunca funcionaron bien), tren plegable, blindaje (escaso).

Los primeros aviones de serie manifestaron pronto una alarmante falta de estabilidad longitudinal a velocidad elevada, lo que causó la pérdida de varios aparatos e hizo que se suspendiese la producción (casi todos los monoplanos de la primera generación tuvieron este tipo de problemas).

El problema fue resuelto adoptando un ala de perfil variable hacia los extremos, y el MC-200 empezó a ser construido en gran serie por Macchi, Breda y SAI-Ambrosini.

El Saetta no pudo participar en la mal compaginada ofensiva contra Francia ni en la Batalla de Inglaterra, pero en setiembre de 1940, los flamantes monoplanos escoltaron a los bombarderos SM-79 en sus primeros ataques a Malta, y un buen número fue destacado a las bases albanesas para participar en la ofensiva contra Grecia. También actuaron en las primeras batallas aeronavales, protegiendo a los Stukas italianos.

Las ofensivas y retiradas sucesivas en África vieron la participación masiva (a escala italiana, naturalmente) del MC-200, tanto en misiones de caza propiamente dichas como en las de asalto y reconocimiento, con intervalos pasados en la persecución de las columnas volantes inglesas que se infiltraban en la retaguardia del Eje, y algunos fueron destruidos

en tierra durante los raids de estas mismas columnas contra los aeropuertos de Libia. El 22 Gruppo empleó sus Saetta en el frente del Este, protegiendo la ofensiva de setiembre en el Dnieper, pese a las dificultades provocadas por el clima y derribando 88 aviones rusos por la pérdida de 15 de los suyos, sin poder evitar el desastre causado por la mala planificación de la operación.

Si bien no excesivamente rápido ni bien armado, el M. C. 200 era muy maniobrero, robusto y de mantenimiento sencillo, lo que le hizo ser muy apreciado por pilotos y mecánicos, pero ya en 1942 estaba algo anticuado, y su sustituto, el MC-202, en plena producción por lo que el número en servicio empezó a disminuir, debido también a la hecatombe de cazas del final de la campaña de África, en la que muchos actuaron como cazabombarderos.

Cuando, en julio de 1943, los Aliados desembarcaron en Sicilia, quedaban unos 90 Saetta en servicio, que se habían reducido a 33 cuando, en setiembre, las tropas italianas capitularon; de éstos, 23 lograron llegar a la zona Sur, desde donde escoltaron a la flota italiana cuando zarpó, para rendirse, hacia Malta. Posteriormente, prestaron servicio en las escuelas de caza de Leverano y Lecce, y aún volaban algunos en 1947.

Un modelo superviviente es conservado en el Museo Aero-náutico de Vigna di Valle.

FICHA TECNICA

Envergadura: 10'57 m.

Longitud: 8,17 m.

Motor: Fiat A74 R. C. 38 de 870 HP

Velocidad máxima: 502 km/h.

Radio de acción: 569 km.

Techo: 8.900 m.

LA ESCALA DE ESTE MODELO ES DE 1/72

1

GRIS METALICO



GRIS METALICO - PLATA CON UN
POCO DE NEGRO

MONTAJE DEL MOTOR

Introducir, sin pegar, el eje de 1 en el orificio de 2 y pegar 2 y 3.