

VENEZUELA

NORTH AMERICAN

B-25J FAV 2B40

MITCHELL

Por Adolfo Alfonzo [[Sobre el autor](#)]

Modelismo Nro. 12, 1ra. Edición, Rev.0, 22 de noviembre del 2004

SECCIÓN DE ILUSTRACIONES [[Sobre Copyright](#)]

En las ilustraciones de abajo mostraremos los diversos cambios en la decoración del B-25J-25 FAV 2B40 desde su llegada en 1947 hasta su retiro en 1971 como FAV 1480. También nos extenderemos a una interesante e hipotética vida operativa hasta 1980.

Los colores de origen corresponden a la codificación USAAF Q.M. Spec. 3-1 vigente para el periodo de la 2da. Guerra Mundial. Para los efectos de este artículo nos referiremos a los equivalentes mas próximos FS (Federal Standard 595 a/b) ampliamente conocidos hoy día y los tonos HUMBROL® respectivos.

NOTAS IMPORTANTES: Los distintos y sutiles cambios en los tonos de algunos paneles de aluminio son representados en las figuras con gris oscuro. Se ha contrastado un poco para mayor claridad.

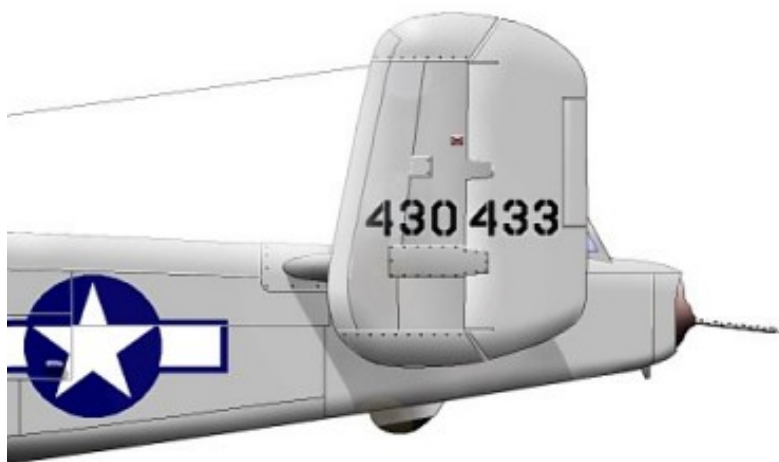
En algunas ilustraciones se omiten las alas u otros componentes para ofrecer mayor claridad.



ATENCION. La apariencia de los colores y la resolución de las ilustraciones dependen de la configuración de la computadora receptora. Las tonalidades son todo lo exactas que permiten los procesos digitales generados desde la computadora fuente y las muestras de colores son únicamente una guía.

1946

Detalle de la unidad de cola del original B-25J-25 USAF 44-30433 luego FAV 2B40 y posteriormente 1480. Se aprecia el acabado metálico, la matrícula y las escarapelas nacionales de la época.



ARQUEOLOGIA

El B-25J-25 FAV 2B40 Ex USAAF 44-30433 fue uno de las primeras 14 unidades recibidas a fines de la década de los cuarenta por la Fuerza Aérea Venezolana y sirvió hasta principio de los setenta cuando fue dado de baja, trasladado, abandonado y posiblemente desguazado a tal punto que hoy día no se conoce su paradero.

El 2B40 fue uno de los participantes disuasivos en 1952 contra las incursiones navales colombianas en el archipiélago de los Monjes y en 1960 contra los insurrectos del Porteñazo, el Carupanazo. Fue un pionero de las operaciones antiguerrillas hasta su retirada a principios de los 70.

Un ficticio 2B40 se exhibe como modelo estático en el Museo Aeronáutico de Maracay. Es bueno destacar que este B-25J-25 es el Ex USAAF 44-30369 que corresponde al ex FAV 6B40.

B25 EN LA FAV

los primeros B-25J fueron traídos en vuelo a Venezuela desde Estados Unidos por pilotos y mecánicos norteamericanos hasta la Base Aérea Boca de Río en Maracay, muchos de los cuales habían participado en operaciones de combate durante la Segunda Guerra Mundial.

Un total de cuarenta B-25 estuvieron en servicio en Venezuela y asignados al escuadrón de bombardeo No. 40 ó simplemente B40, Unidad Elite que reunía los anteriores Escuadrones de Bombardeo Nos. 3 y 7 como grupo "A" y "B" respectivamente. Inicialmente el B40 estaba destacado en la Base Aérea de Boca de Río en Maracay, luego en el Aeropuerto Internacional de Maiquetía en la Guaira, Caracas y finalmente en la Base Aérea Vicente Landaeta Gil en Barquisimeto. El B40 es el antecesor del Grupo Aéreo de Operaciones Especiales No.2, hoy día No.15, equipados con OV-10 Bronco y A-27 Tucano.



Insignia del Escuadrón de Bombardeo No. 40 "Exceptis Exciendis"

Los B-25 fueron recibidos en cuatro lotes. A saber: El primer grupo fue entregado entre 1947 y 1949 compuesto de 14 unidades B-25J Serie 25. El segundo pedido de 10 unidades fueron recibidos en 1952 compuesto por 9 B-25J Serie 25 y 1 B-25J Serie 32. Un tercer lote compuesto por un B-25J-25 entregado en 1955 y otros 5 entregados en 1957 y un cuarto pedido entregados en 1963 compuesto de 5 B-25J serie 30 y 4 B-25J Serie 27 todos Ex RCAF revisados y puestos al día en USA. El único TB-25N Ex

1947 - 1950



Metal natural ~ FS 17178/ ~ HUMBROL 11 / 191 / 27002-3



Verde medio 42 ~ FS 34092/ ~ HUMBROL 149



Negro 44 ~ FS 37038/ ~ HUMBROL 33

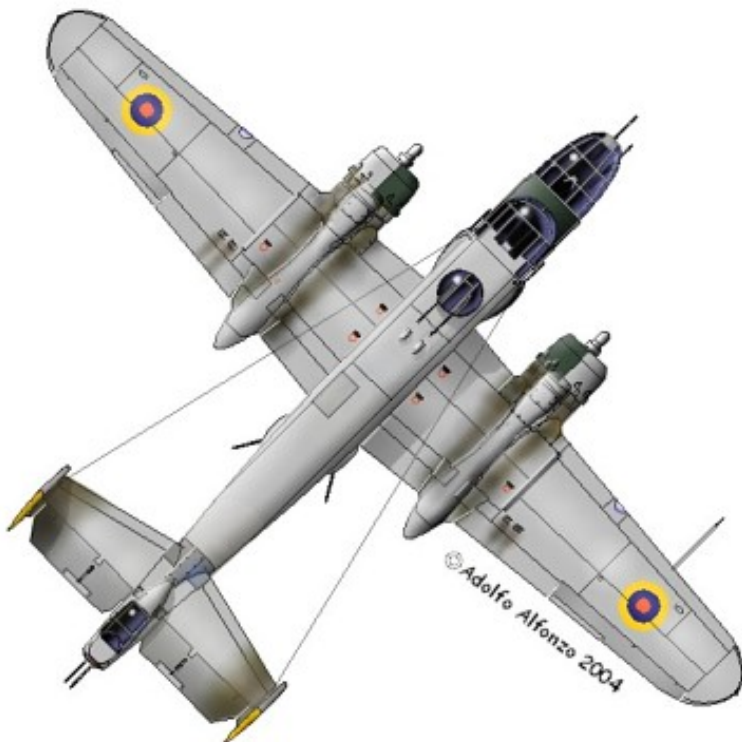
La versión de entrega del B-25J FAV 2B40 fue con el acabado estándar USAF de la época totalmente en aluminio ~ FS17178 con panel antidesello en el morro y solo 1/4 (lado fuselaje) de cada cubierta de los motores en verde medio ~ FS 34092. Se conservaron los estarcidos originales en idioma inglés.

En la fabrica se suprimieron las matrículas y escarapelas USAF sustituyéndolas por las FAV. Una pequeña matrícula en negro ~ FS37038 con formato estándar USAF 45° en el lado externo de cada plano fijo de los timones con formato 2B-40 y gran Bandera Nacional que cubría todo el plano móvil de cada timón en sus dos caras. Grandes escarapelas circulares en el fuselaje y en cuatro posiciones en las alas.

Recién llegados y casi de inmediato, a esta grupo de aeronaves se les pinto en ambos lados del morro su respectiva matrícula con formato **2**-B-40 donde el numero **2** es en rojo ~ FS31136 y -B-40 en negro ~ FS37038. Las fuentes (letras) utilizadas sugieren una confección autóctona, apresurada y caprichosa fuera de todo estándar. Tuvieron una forma particular y pobremente regular que variaba en cada aeronave. Esta singularidad fue factor común en casi todas las aeronaves FAV de este periodo como lo evidencian fotografías del P-47D, C-47 y otros.

Unos meses después se pinto en negro ~ FS37038 la totalidad de las góndolas motrices para disimular un poco el rastro de hollín de los escapes del motor. En esta oportunidad se sustituyo el verde mediano de todos los paneles antidesello por el color negro. Con este esquema se mantuvo toda su vida operativa.

Una vista en planta del **B-25J-25 FAV 2B40** del Escuadrón de Bombardeo No.40, Mar. 1948. Nótese los paneles antidesellos en verde medio y las escarapelas circulares.



RCAF fue un pedido privado para cometidos civiles de fotografía aérea y transporte.

Es importante señalar que algunas de estas aeronaves fueron cedidas en su oportunidad como parte de un programa de asistencia reembolsable (Préstamo), por lo que una vez dados de baja algunas aeronaves fueron recuperados, desarmados y devueltos al país de origen (USA) para ser restaurados como modelos estáticos en museos y para sorpresa, luego de una exhaustiva reconstrucción, al menos tres B-25 Ex FAV están plenamente operativos y vuelan hoy día, junto a otros similares, en distintas ferias aeronáuticas internacionales con ropaje de emblemáticos bombarderos de la 2da. Guerra mundial bajo convenios de mantenimiento y operación entre museos, organizaciones y privados.

Invitamos al lector a leer el artículo denominado "Venezuela B-25 Lista de Matrículas".

CRONOLOGIA FAV 2B40

- B-25J-25 USAAF 44-30433, Sep. 1946 Excedente de la guerra, desmovilizado. Destinado inicialmente al Servicio de Inteligencia militar de la USAAF.
- B-25J-25 Ex USAAF 44-30433, Feb. 1947 correspondiente al primer lote destinado a la FAV matriculado 2B-40.
- B-25J-25 FAV 2-B-40, Abr. 1947 , ya en Venezuela. Se le pintan las matrículas con formato 2-B-40 en ambos lados del morro.
- B-25J-25 FAV 2-B-40, Ago. 1951 Revisión y pintura. Fundas en todos los bordes de ataque, góndolas motrices y panel antidesello en negro. Se incorpora la insignia del escuadrón bajo la cabina.
- B-25J-25 FAV 2-B-40, Feb. 1952 maniobras disuasivas contra las incursiones navales colombianas en el archipiélago de los Monjes.
- B-25J-25 FAV 2-B-40, Mar. 1960 ataque contra los insurrectos del Portañazo y el Carupanazo .
- B-25J-25 FAV 2-B-40, Ene. 1961 Revisión y pintura. Góndolas motrices y panel antidesello en negro. Se elimina la matrícula del morro. Nuevas escarapelas.
- B-25J-25 FAV 2-B-40, Jul. 1961. Operaciones antiguerrillas. Comienza la necesidad del ataque al suelo, bombardeo puntual de precisión y mayor permanencia en la zona de combate.
- B-25J-25 Ex FAV 2-B-40, Nov. 1967 Es matriculado con el nuevo sistema de cuatro dígitos como 1480. Revisión y pintura. Góndolas motrices y panel antidesello en negro. Puntas de las alas en rojo day glo. Escarapelas revisadas. Se suprimen algunos armamentos defensivos y accesorios innecesarios para mejorar capacidad de ataque al suelo. Aeronave destinada para el entrenamiento de tripulantes en transición para misiones de operaciones especiales.
- B-25J-25 FAV 1480, Dic. 1970 Revisión y pintura. Góndolas motrices y panel antidesello en negro. Las necesidades COIN obligan a desmontar y eliminar definitivamente todos los armamentos defensivos innecesarios. Se deja plena capacidad de bombardeo y todos los armamentos fijos delanteros para misiones de ataque al suelo en previsión de cualquier retardo en la llegada de los nuevos Rockwell OV-10E.
- B-25J-25 FAV 1480, May. 1973 es trasladado a Maracay y al poco tiempo desmovilizado, abandonado y posiblemente desguazado. El paradero actual es desconocido.

VERSION FINAL

COIN B-25J FAV 1480 "EL PACIFICADOR"

Las actuaciones de grupos insurgentes o rebeldes en Venezuela durante la década de los 60 se sumaban a un nuevo tipo de conflicto denominado en términos generales como Guerra de Guerrillas, donde los insurgentes operaban desde cualquier escenario de alto riesgo, como

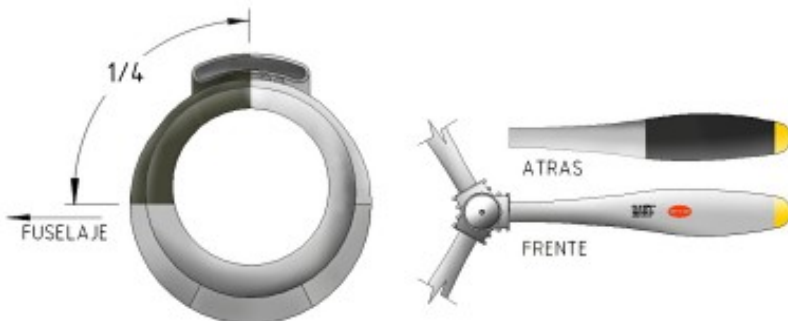
Detalle del morro del B-25J-25 FAV 2B40. Se aprecia la matrícula con formato irregular, el panel antidesello en verde medio y las antenas.



Detalle de la unidad de cola del B-25J-25 FAV 2B40. Se aprecia la matrícula con fuente estilo USAF 45° y la escarapela circular.



Detalle del panel antidesello en las cubiertas del motor y hélice para esta versión. Nótese que el color verde medio cubre solo 1/4 de la circunferencia del lado del fuselaje.



en zonas urbanas y/o ocultándose en áreas boscosas. Los B-25J disponibles en la FAV debieron adaptarse a esta situación y las tripulaciones entrenarse en nuevas tácticas de considerable precisión para evitar daños colaterales a la población civil e infraestructura cercana. Estaban comenzando las operaciones especiales contra insurgencia y el B-25 jugó un papel importante hasta la llegada de los mas especializados Rockwell OV-10E Bronco.

El papel de bombardero medio del B-25J pasaba a un segundo plano a medida de que las nuevas exigencias en el soporte aéreo iban incrementando sobre la base de estas tres categorías:

1. Ataque al suelo. El B-25 era una excelente y flexible plataforma de ataque. Sobre todo, disponía de una respetable concentración de fuego frontal.
2. Reconocimiento/Observación. Los habitáculos del B-25 ofrecían una excelente visibilidad en todas las direcciones.
3. Transporte táctico. El B-25 disponía de un espacio moderado para llevar personas y mercancías para ser utilizado en operaciones de inteligencia, investigación y comando, pero adolecía de un tren robusto de nariz que limitaba las operaciones solo para pistas semi preparadas.

Para cumplir con estos requerimientos los B-25J fueron en algunos casos modificados en campo y mejorados para cumplir con las siguientes características:

1. Velocidad - Se eliminaron pesos innecesarios y obstáculos aerodinámicos para incrementar modestamente la velocidad y radio de acción con el fin de proveer movilidad táctica y estratégica. Es por esta razón que se desmontaron casi todo el armamento defensivo y sus sistemas de operación.
2. Supervivencia - mediante el montaje de nuevos y mantenimiento de las armaduras existentes, El B-25 era capaz de soportar ataques desde tierra con armas ligeras y los daños podían ser reparados fácilmente en condiciones de campo.
3. Armamento - Los objetivos insurgentes eran de alta movilidad. Sin mayores modificaciones en el armamento fijo frontal, el B-25 era capaz de asestar un duro y decisivo golpe con la suficiente precisión para minimizar los daños en áreas cercanas.
4. Capacidad carga - Con pocas modificaciones, el B-25 era capaz de cargar una moderada plantilla de armas, equipos y personal.

ANTECEDENTES

N.A. B-25J MITCHELL Y DERIVADOS

El B-25J (NA-108) fue la última versión del Mitchell en entrar en producción. También fue la versión mas numerosa en ser fabricado con un total de 4.318 unidades. Fue exclusivamente manufacturado en la planta de North American en la ciudad de Kansas, USA.

El Modelo J (versión mejorada del H) devolvió al B-25 la función primaria de bombardero medio, incorporando nuevamente la nariz transparente de las versiones iniciales C y D. A simple vista parecía un cruce entre un C y un H. Entre los cambios se encuentra la posición mas profunda de las armas y una carlinga tipo caza del artillero de cola. Se retuvo la torre superior en posición adelantada que se introdujo en el modelo H. Se dejaron las cuatro barquillas laterales desmontables con armamento fijo del modelo H. También se retuvieron las ventanas laterales de las versiones finales del modelo H. Sin embargo y omitido en el modelo H, estas ventanas se colocaron en posición desfasada una con respecto a la otra para mayor comodidad y acción del artillero lateral dentro del fuselaje. La tripulación consistía en piloto, co-piloto, navegante/bombardero/artillero delantero, ingeniero/artillero de torre, operador de radio/artillero lateral y artillero de la cola. Se le incorporó equipos de accionamiento eléctrico para las compuertas de las bombas y otros sistemas mas actualizados. Se aumento la capacidad de carga ofensiva a tres bombas de 1000 lbs. en lugar de dos de los modelos anteriores. Como alternativa, podría llevar dos bombas de penetración blindada de 1600 lbs. o seis cargas de profundidad de 325 lbs.

El primer B-25J (43-3780) realizó su primer vuelo en octubre de 1943, a los mandos del piloto Joe Barton. La

1951 - 1959

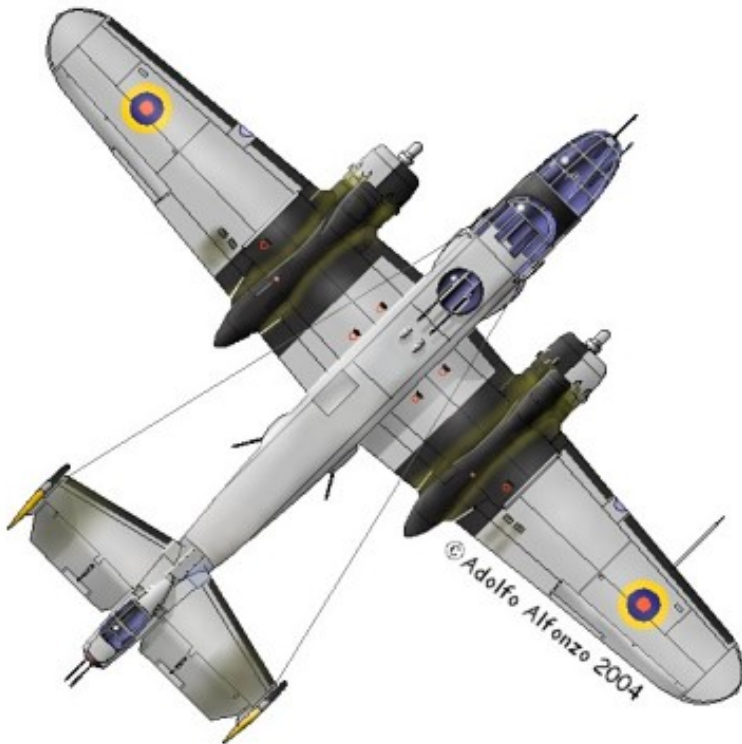
Metal natural ~ FS 17178/ ~ HUMBROL 11 / 191 / 27002-3

Negro 44 ~ FS 37038/ ~ HUMBROL 33

Para la versión FAV 2B40 de este periodo se conservo la terminación en aluminio ~ FS17178, La totalidad de las góndolas motrices y 1/4 (lado fuselaje) de cada cubierta de los motores en negro ~ FS37038, la Bandera Nacional que cubre todo el plano móvil de cada timón en sus dos caras y las grandes escarapelas circulares en el fuselaje y en cuatro posiciones en las alas.

Se incorporaron fundas en los bordes de ataque de las alas y de los timones en negro ~ FS37038. Se incorporaron en ambos lados de la cabina una pequeña insignia del escuadrón. Los estarcidos fueron traducidos al idioma castellano y actualizados para mayor información de seguridad y operación del personal de tierra. La matrícula fue modificada con la introducción de una fuente estándar estilo USAF 45° que ocupo toda la sección delantera con formato 2-B-40 donde el numero 2 es en rojo ~ FS31136 y -B-40 en negro ~ FS37038. Se conserva la matrícula de menor tamaño y con formato 2B-40 en el plano fijo del timón en negro ~ FS37038,

Una vista en planta del **B-25J-25 FAV 2B40** del Escuadrón de Bombardeo No.40, Mar. 1953. Nótese Las fundas de los bordes de ataque, la totalidad de las góndolas motrices y 1/4 (lado fuselaje) de cada cubierta de los motores en negro.



aceptación por parte de la USAAF tuvo lugar a finales de ese año.

El B-25J se construyó en ocho series o bloques principales (-1, -5, -10, -15, -20, -25, -30, -35), mientras los sufijos indicaban modificaciones importantes del bloque principal -11, -17, -22, -27, -32, y -37. Muchas de estas modificaciones involucraron el reemplazo de la nariz transparente por uno sólido con ocho ametralladoras.

La serie inicial de producción J-1 (Empezando por el 43-4019), la bahía de bombas fue incrementado e incorporando los aditamentos y herrajes para el transporte de una sola bomba de 2000 lbs. Debido a que el proyecto de ésta bomba fue parcialmente cancelado y raramente llevó está carga durante el combate real, el beneficio de este aumento de espacio permitió llevar una carga ofensiva interna normal de dos bombas de 1600 lbs. o tres de 1000 lbs., más las combinaciones de bombas más pequeñas de varios tipos, incluso las fragmentarias de 20 lbs. tipo "parafrags".

La serie de producción J-5 presentó una revisión del cable de mando del sistema de frenos. Se instalo el sistema de puntería del armamento fijo tipo N-3C reemplazando los N-3B. También se incorporo el sistema de bombardeo UN-1. Se instalo el sistema para descongelamiento del parabrisas y se instalaron los blindajes laterales de la cabina, de la torre superior y ventanas laterales.

La serie J-10 introdujo soportes subalares con accionamiento eléctrico. Modificaciones en el manejo y accionamiento del armamento fijo y móvil.

La serie J-15 incorporo un sistema de puntería para el armamento fijo N-8 A.

La serie J-20 presentó algunas revisiones en la cabina y en la nariz transparente. Una segunda ametralladora tipo M-2 fija de 0.50 plg se instaló en la nariz. El arma móvil de la nariz se ubico 4 plg más alto. Se instalo blindaje adicional en el suelo. La torre superior se reforzó y se le instalo un sistema de freno hidráulico para mayor precisión de tiro. Empezando con el 44-29304, se hizo un cambio en el carburador Holley 1685RB.

La serie J-25, la de mayor producción, introdujo nuevos asientos blindados para ambos pilotos. Empezando con el 44-30111, se agregaron los dos deflectores blindados en la parte superior del fuselaje para impedir al artillero de la torre superior disparar sus armas inadvertidamente contra la estructura del propio avión y sobre todo evitar daños en la carlinga del artillero de la cola.

La serie J-30 incorporo modificaciones menores en los motores. A partir del 44-31338 los puntos duros sub alares fueron modificados y reforzados para el soporte de lanzadores de cohete T-64. Estos lanzadores podrían llevar ocho cohetes de alta velocidad de 5 plg (HVAR). A partir del 44-31491, se incorporo una computadora de tiro K-10 y el nuevo control de puntería M-8 A para el resto de las armas. Desde el 44-86692 se agregaron los herrajes y montantes especiales para una futura bomba planeadora suspendida en la bahía de bombas. Además, se proporciono el sistema de puntería y visor especial en la cabina y los mandos para la descarga de la bomba planeadora. A partir del 44-86799 se instalo un nuevo visor N-9B de bombardeo. A partir del 44-86799, fueron reorganizados los cables de mando del timón. Revisión del blindaje y la situación de los equipos de emergencia.

La serie J-35 introdujo los equipos y accesorios para el transporte y siembra de minas.

El Cuerpo de Infantería de Marina pidieron 255 B-25Js bajo la designación PBJ-1J.

La RAF lo denomino a sus B-25J como Mitchell Mk.III.

La nariz transparente del bombardero podría reemplazarse (incluso en campo) por una nariz sólida provista con ocho ametralladoras tipo M-2 de 0.50 plg. Con está modificación, el avión se designó como B-25J-11, -17, -22, -27, -32, o -37. El último B-25J se entregó a la USAAF en agosto de 1945 un día después de que la guerra en el Pacífico acabara.

ESPECIFICACIONES DEL B-25J

Motores

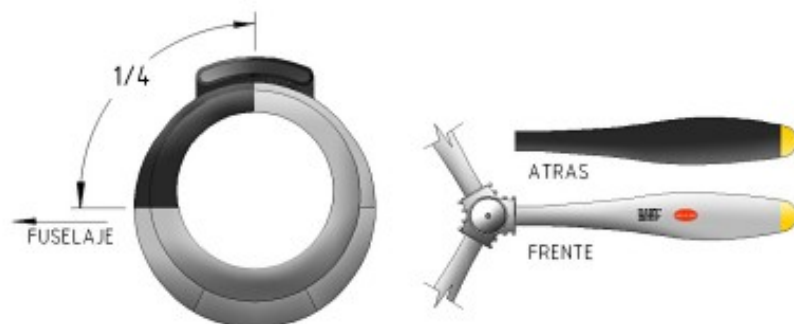
Detalle del morro del B-25J-25 FAV 2B40. Se aprecia la matrícula con nuevo formato estándar tipo USAF 45°, la insignia del escuadrón, el panel antidesello en negro, línea roja de advertencia de hélice en movimiento y las antenas.



Detalle de la unidad de cola del B-25J-25 FAV 2B40. Se aprecia la matrícula con fuente estilo USAF 45°, las escarapelas nacionales de la época y las fundas negras en los bordes de ataque. Nótese los colores de la bandera del plano móvil del timón cubren las bisagras.



Detalle del panel antidesello en las cubiertas del motor y hélice para esta versión. Nótese que el color negro cubre solo 1/4 de la circunferencia del lado del fuselaje.



Dos Wright Cyclone R-2600 serie 13, 20, 23, 29, ó 29A (según serie del B-25J) tipo radial de catorce cilindros en doble estrella refrigerado por aire. Potencia unitaria al despegue 1700 HP y 1500 HP a 2400 rpm. Equipado cada uno con un carburador Holley 1685HA o Bendix Strongbert Serie P.

Prestaciones

Velocidad máxima 275 mph a 15,000 pies. 230 mph en velocidad crucero. Velocidad de trepada 1110 pies por min. Una altitud de 15,000 pies podría alcanzarse en 19 minutos. Techo de servicio 24,000 pies. Rango cargado 1275 millas con 3200 lbs. de bombas. Rango vacío 2700 millas.

Dimensiones

Envergadura 67 pies 6.7 plg, longitud 53 pies 5.75 plg (versión bombardero), altura 16 pies 4.2 plg, área del ala 610 pies cuadrados.

Pesos

21,100 lbs. vacío, 33,000 lbs. carga normal, 35,000 lbs. carga total normal, 41,800 lbs. carga excesiva máxima. La capacidad de combustible consistió en cuatro tanques internos en las alas con una capacidad total de 670 US gal. Además, podrían llevar 304 US gal. de combustible en los tanques auxiliares externos de las alas para una carga de combustible total normal de 974 US gal. Un tanque 515 US gal. podría instalarse en la bahía de bombas para propósitos de transporte de autotraslado.

Armamento

Versión bombardero

Una ametralladora tipo M-2 de 0.50 plg. móvil en la nariz con 300 rondas. Una o dos ametralladoras tipo M-2 fijas de 0.50 plg. en la nariz con 300 rondas según la serie.

Versión de ataque

Ocho ametralladoras tipo M-2 fijas de 0.50 plg. instaladas en la nariz sólida con 400 rondas por ametralladora.

Común para todas las versiones

Una ametralladora tipo M-2 móvil de 0.50 plg. en cada ventana lateral del fuselaje con 400 rondas. Dos ametralladoras tipo M-2 de 0.50 plg en la torre superior con 400 rondas cada una. Cuatro ametralladoras tipo M-2 fijas de 0.50 plg en unos carenados laterales con 200 rondas cada una. Dos ametralladoras tipo M-2 de 0.50 plg. en la torre de cola con 600 rondas cada una. La carga normal de bombas era 3000 lbs., y en sobrepeso para misiones de corto alcance hasta un máximo de 4000 lbs. Algunos equipados con lanzadores de ocho cohetes de alta velocidad de 5 plg (HVAR)

NOTAS ADICIONALES, B-25J DE POSGUERRA

TB-25K era la designación dada a 117 B-25J convertidos como entrenadores para los operadores del sistema de mando E-1. El contrato inicial para 12 conversiones se otorgó en 1950 a la Hughes Company en la Ciudad de Culver, California. El contrato fue ampliado a un total de 117 unidades. Todo el equipo militar fue retirado, y un radomo para el radar le fue instalado al frente de la nariz transparente. La instrumentación para el equipo del radar se alojó dentro de la bahía de bombas. Se instalaron los equipos y puestos para el instructor y los estudiantes a popa del fuselaje. Un astrodome se instaló sobre el compartimento del navegante.

Bajo el contrato con la Hayes Aircraft Company de Birmingham, Alabama, se modificaron 75 B-25J para el entrenamiento avanzado especializado bajo la designación TB-25L. Todo el armamento y blindaje fue retirado y el parabrisas de tres partes se reemplazó por un parabrisas de una sola pieza que estaba provisto con hojas limpiadoras y un sistema de deshielo. La compuerta de la entrada delantera fue agrandada. Se agregaron dos asientos de pasajeros adelante de la bahía de bombas, y se instalaron cinco asientos mas en el fuselaje a popa. Las entregas empezaron en abril de 1952 y continuaron hasta diciembre.

1960 - 1966

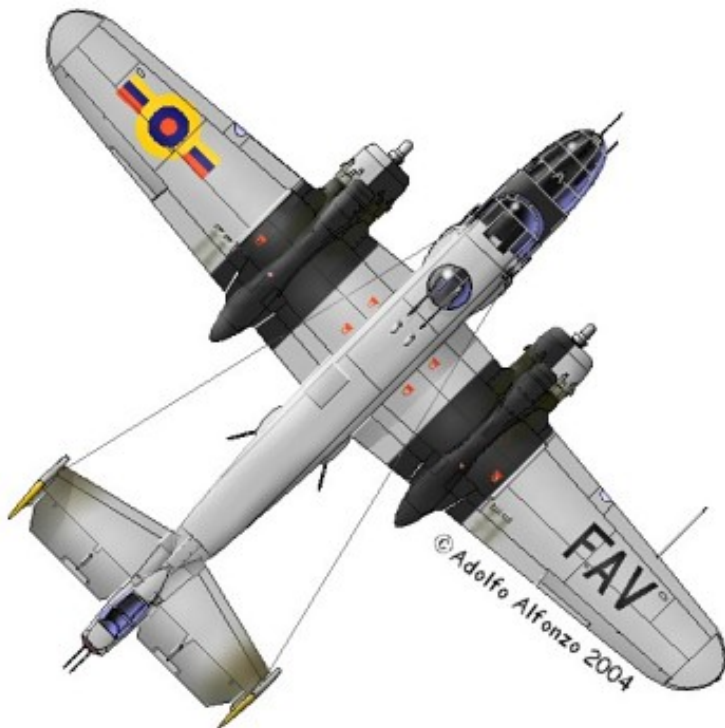
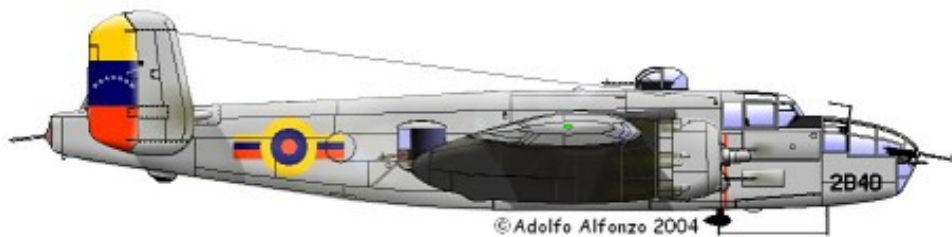
Metal natural ~ FS 17178/ ~ HUMBROL 11 / 191 / 27002-3

Negro 44 ~ FS 37038/ ~ HUMBROL 33

Para la versión FAV 2B40 de este periodo se conservo la terminación en aluminio ~ FS17178, la Bandera Nacional que cubre todo el plano móvil de cada timón en sus dos caras, también se conservo el panel antidesello en el morro, 1/4 (lado fuselaje) de cada cubierta de los motores y las góndolas motrices en negro ~ FS37038. Se introdujeron las nuevas escarapelas con banderas laterales en el fuselaje y mas grandes en las alas alternada con el acrónimo FAV.

Se suprimieron las fundas de los bordes de ataque de las alas y de los timones (en este caso). Se eliminó las pequeñas insignias del escuadrón en la cabina (en este caso). La matrícula de la sección delantera del morro conservo la fuente estándar estilo USAF 45° pero es mas pequeña con formato 2B40 (sin guiones) todo en negro ~ FS37038. Se elimina la matrícula en el plano fijo del timón.

Tres vistas del **B-25J-25 FAV 2B40** del Escuadrón de Bombardeo No.40, Mar. 1962. Nótese las nuevas escarapelas con banderas laterales en el fuselaje y mas grandes en las alas alternada con el acrónimo FAV.



Cuando el contrato de los TB-25K estaba por terminar, Hughes gano un extenso contrato para la modificación de 25 B-25J bajo la designación TB-25M. Básicamente un TB-25K pero con la instalación del sistema mas avanzado E-5. Las entregas empezaron en 1952.

Durante un año 1953-54, Hayes modificó 380 B-25J adicionales como TB-25N. Estos eran similares al TB-25L precedente, pero con motores R-2600-29A. Algunos de éstos se modificaron luego como transportes VIP bajo la designación VB-25N.

Entre 1952 y 1954, 979 B-25J pasaron por la Hayes Aircraft Company para un programa de inspección, reparación y adecuación denominado IRAN (Inspect and Repair As Needed). Éstas aeronaves fueron provistas de piloto automático, tanque de combustible en la bahía de bombas, equipos transmisores AN/ARN-14, sistema dual UHF/VHF, y sistemas de oxígeno.

NOTAS SOBRE MODELISMO

Y...¿DONDE SE CONSIGUE?

EL MODELO B-25J 1/144

Para los amantes de las miniaturas extremas, hay modelos del B-25J a escala 1:144 de las casas Revell (Serie "Squadron 144") y Hasegawa. Para el momento de escribir estas notas, no se disponen de mas datos.

EL MODELO B-25J 1/72

Existen hoy día gran cantidad de juegos para elegir. Para mencionar algunos podemos citar el de la casa inglesa AIRFIX que produjo en 1973 el excelente 04005. Mucho después, la calidad japonesa se manifiesta con el juego de HASEGAWA No. 00546 (E 16); Los italianos hacen lo mismo dando una buena alternativa con el juego de ITALERI No. 129 y mas recientemente REVELL-Germany con el 04360. Todos son ediciones bien logradas recomendados para todo modelista.



Portada del juego AIRFIX 4005 (Edición 1973).



Portada del juego HASEGAWA 00546 (E 16).



Detalle del morro (babor y estribor) del B-25J-25 FAV 2B40. Se aprecia la matrícula estándar tipo USAF 45° de menor tamaño, el panel antidesello y parte de la góndola motriz en negro, línea roja de advertencia de hélice en movimiento, los estarcidos y las antenas.



Hoja de calcomanías incluidas en el juego de HASEGAWA No. 00546 (E 16).



Portada del juego ITALERI 129.



Portada del juego REVELL-Germany 04360.

EL MODELO B-25J 1 / 48

A esta escala MONOGRAM produjo a principios de los 80 los excelentes juegos Nos. 5502 del B-25J-25 con nariz transparente y 5507 del B-25J-30 con nariz sólida. Hoy día ambos juegos se fusionan para formar un solo juego (5512) de la casa Revell-Monogram. Muy recomendado.



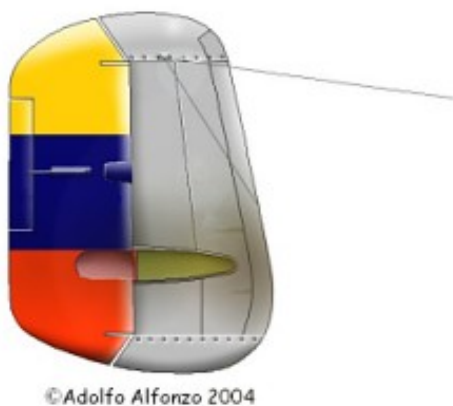
MONOGRAM Juego No. 5502 del B-25J-25.



Detalle de la unidad de cola del B-25J-25 FAV 2B40. Sin matrícula en el plano fijo del timón. Nótese el diseño inicial de las escarapelas nacionales con banderas laterales anchas. La matrícula en el plano fijo del timón fue eliminada.



Detalle del timón en su lado interno del B-25J-25 FAV 2B40. Nótese la ausencia de las estrellas. (Común para todas las versiones)



MONOGRAM juego No. 5507 del B-25J-30.



REVELL-MONOGRAM juego No. 5512 del B-25J-25/30

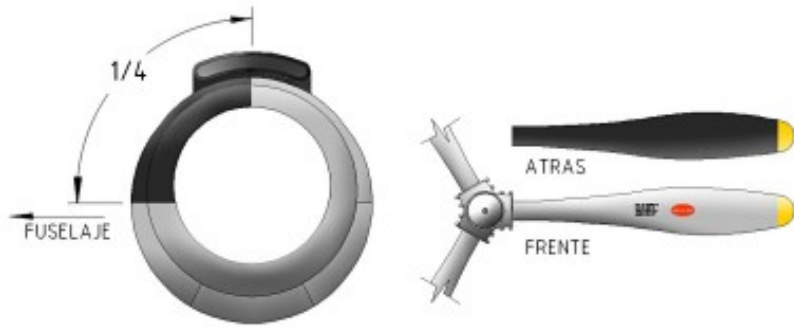
LAS CALCOMANIAS



Diversos temas con instrucciones detalladas para el B-25J y otros modelos son impresos en ediciones limitadas por la casa Venezolana DecALZ®, pida referencias por la dirección electrónica: escb39@hotmail.com



Detalle del panel antidesello en las cubiertas del motor y hélice para esta versión.



1967 - 1969

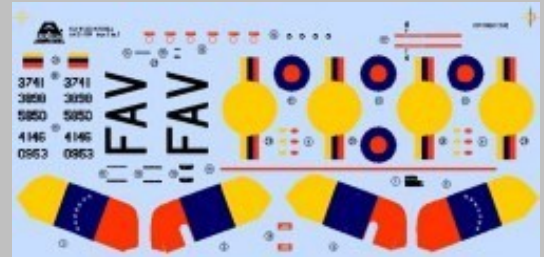
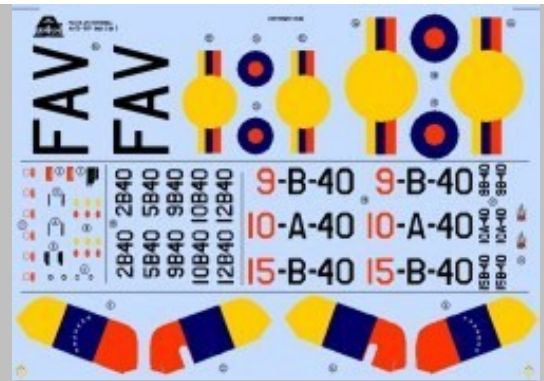
Metal natural ~ FS 17178/ ~ HUMBROL 11 / 191 / 27002-3

Negro 44 ~ FS 37038/ ~ HUMBROL 33

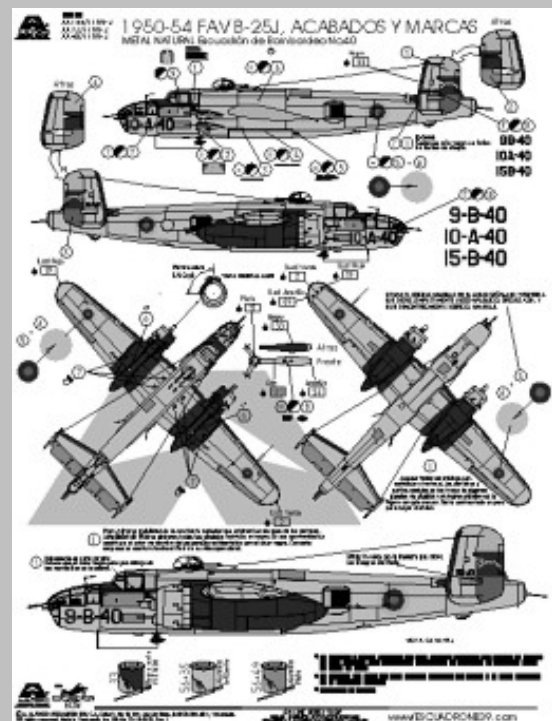
Rojo Day glo ~ FS 28915/ ~ HUMBROL 205

Para la versión FAV 2B40 de este periodo, ahora como 1480 con la incorporación de la nueva nomenclatura de la FAV, se conservo la terminación en aluminio ~ FS17178, También se conservo el panel antidesello en el morro, 1/4 (lado fuselaje) de cada cubierta de los motores y las góndolas motrices en negro ~ FS37038. La matrícula 1480 con fuente estándar estilo USAF 45° es pintada solo en el plano fijo del timón en negro ~ FS37038 eliminándose cualquier marca en el morro. Se conservo la Bandera Nacional que cubre todo el plano móvil de cada timón en sus dos caras. Nuevamente las escarapelas fueron rediseñadas incorporando banderas laterales mas delgadas. Estas se repitieron en las alas alternadas con el acrónimo FAV. Para este caso los extremos de las alas y morro pintados con rojo Day glo de alta visibilidad para identificación de aeronave para el entrenamiento de transición.

Una vista en planta inferior del **B-25J-25 FAV 1480** del Escuadrón de Bombardeo No.40, Mar. 1968.



El No. AA144-1109 a escala 1/144, el AA72-1109 a escala 1/72 y el AA48-1109 a escala 1/48 son los juegos de calcomanías dedicados al B-25J FAV de la casa DecALZ. También hay para otras Fuerzas Aéreas. Foto vía DecALZ.



Una de las detalladas hojas de instrucciones de los juegos de calcomanías dedicados al B-25J FAV de la casa DecALZ. Foto vía DecALZ.

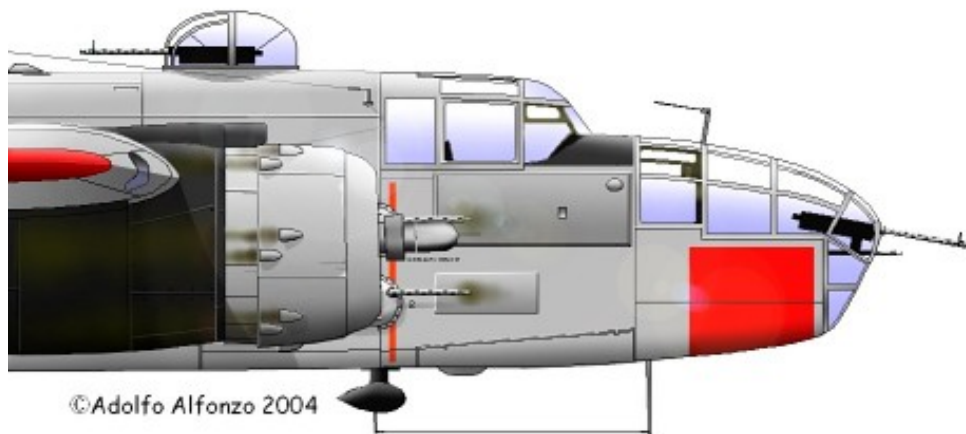


ADVERTENCIAS SOBRE LOS DERECHOS DE AUTOR:

SOBRE LAS FOTOGRAFÍAS, ESTRACTOS DE ARTÍCULOS Y ARTÍCULOS.

Todas las fotografías y artículos mostrados en esta pagina son propiedad de sus respectivos autores claramente señalados debajo de cada comentario donde se indica

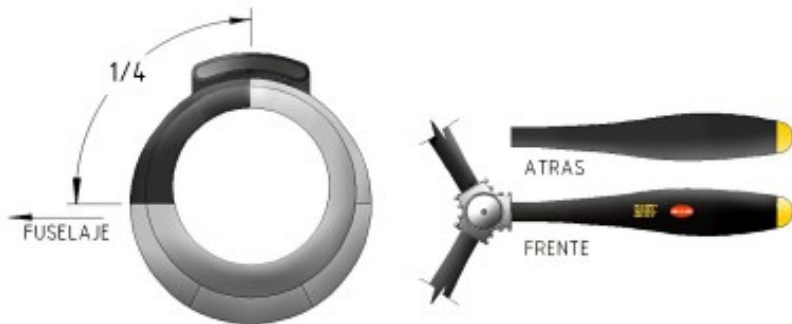
Detalle del morro del B-25J-25 FAV 1480. Se aprecia el panel antidesello y parte de la góndola motriz en negro, los extremos de las alas y el morro en rojo Day glo, línea roja de advertencia de hélice en movimiento, los estarcidos y las antenas. Nótese la ausencia de matrícula en el morro.



Detalle de la unidad de cola del B-25J-25 FAV 1480. Se aprecia la matrícula en el plano fijo del timón. Nótese las escarapelas nacionales con banderas laterales mas delgadas.



Detalle del panel antidesello en las cubiertas del motor y hélice para esta versión.



además, el origen de la fuente. Algunos autores son desconocidos por lo que agradecemos, si reconoce alguna de ellas, indicarnos el nombre completo para agregar el respectivo crédito. Por otra parte, si existe algún inconveniente para mostrar estos contenidos en nuestra página agradecemos comunicarse con nosotros para retirarlas de inmediato.

SOBRE LAS ILUSTRACIONES

PERMISOS. FAV Club desea difundir legalmente las ilustraciones publicadas en esta página "web" para promover a nuestro artista y es su deseo poder colaborar con otros autores y editoriales para ilustrar sus libros y/o revistas sobre temas de aviación. Por esta razón, Usted puede solicitar y obtener el permiso en original completamente gratis para publicar, distribuir o reproducir estas u otras obras en forma impresa o digital directamente por el correo del autor escribiendo a la dirección electrónica de Adolfo Alfonso.

Todos los dibujos son el resultado artístico de minuciosos estudios de fotografías, documentos, visitas a museos y/o sitios relacionados con el tema, siempre tratando de representar fielmente la realidad. Los dibujos originales son a cuatro vistas, a saber: perfil derecho, perfil izquierdo, planta superior y planta inferior, en algunos casos, la vista de frente y varios detalles, todos en poder del autor. Nosotros "FAV Club" publicamos únicamente algunas vistas reducidas, con sutiles cambios y agregados digitales autorizados por él para su protección.

Queda expresamente entendido que todos los dibujos publicados en esta página "web" son propiedad de Adolfo Alfonso. Sin su consentimiento por escrito y en original esta terminantemente prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio de las ilustraciones publicadas en esta página electrónica o de cualquiera de nuestros productos, así como también el contenido técnico, artístico y/o literario. Queda expresamente entendido que son de exclusiva propiedad de Adolfo Alfonso y gozan de la protección Copyright debidamente registrada. Su uso indebido por intención, descuido u omisión será sancionado hasta las últimas consecuencias legales.

Lo anterior se sustenta según las recomendaciones del Comité Intergubernamental del Derecho de Autor - XIIa Sesión del Comité de la Convención Universal sobre Derecho de Autor revisada en París en 1971 (UNESCO, Dirección de cultura, Sala IX, París, Francia, 18 - 22 de junio de 2001); lo dispuesto en el Congreso de la República Bolivariana de Venezuela sobre el Reglamento de la Ley Sobre el Derecho de Autor y de la Decisión 351 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena que contiene el Régimen Común sobre Derecho de Autor y Derechos Conexos y en Estados Unidos según Circular 38a de la Oficina de Copyright sobre las Relaciones internacionales de los Estados Unidos sobre los derechos de autor.

SOBRE EL AUTOR.



Adolfo "Canberrero" Alfonso es especialista en dibujo e ilustración técnica. Desde mas de 30 años a sido un entusiasta de la aviación y utiliza parte de su tiempo libre a la investigación, al modelismo estático y al arte aeronáutico. Adolfo mezcla su educación formal de Ingeniería Mecánica y Diseño Industrial como actividad cotidiana con sus conocimientos de artes plásticas para pintar sus obras. Su investigación cubre un amplio espectro de la aviación Venezolana, Latinoamericana y Mundial en todas sus épocas. Mas de 50 originales de sus trabajos fueron adquiridos por sociedades aeronáuticas, fuerzas aéreas y coleccionistas privados en diversos lugares del mundo. Es miembro de la Sociedad Latinoamericana de Arte Aeronáutico "SLAA"; directivo de la Sociedad de Plastimodelismo del Estado Anzoátegui "SPAN"; también es socio fundador y miembro activo del comité técnico para el equipo de investigación del Club de Entusiastas de la Fuerza Aérea Venezolana "FAV Club" y promotor para la búsqueda de nuevos talentos e instructor de arte aeronáutico en la academia de artes plásticas Armando Reverón.

LIMITACIONES SOBRE EL USO DE LAS ILUSTRACIONES.

y 1970 - 1973 De retiro.

Metal natural ~ FS 17178/ ~ HUMBROL 11 / 191 / 27002-3

Negro 44 ~ FS 37038/ ~ HUMBROL 33

Para la versión FAV 1480 de este corto periodo, se conservo la terminación en aluminio ~ FS17178. Se conservo el panel antidesello en el morro, 1/4 (lado fuselaje) de cada cubierta de los motores y las góndolas motrices en negro ~ FS37038. Se elimino la Bandera Nacional del plano móvil de cada timón por otra de menor tamaño solo en los lados externos de cada plano fijo justo sobre la matrícula. Se elimino el color rojo day glo de los extremos de las alas. Se conservaron las escarapelas en el fuselaje, de las alas y el acrónimo FAV del periodo anterior.

Detalle del morro del B-25J-25 FAV 1480. Nótese la ausencia de la torre superior. La retención del armamento fijo y el blindaje sugiere que fue utilizado exclusivamente para misiones de ataque al suelo.



Detalle de la unidad de cola del B-25J-25 FAV 1480. Se aprecia la matrícula y la bandera en el plano fijo del timón. Nótese la ausencia del armamento de cola.



Uso permitido. Como guía de referencia y contribución para el mundo del modelismo estático. Usted tiene permiso de hacer una sola copia de los dibujos exhibidos en esta página "web" únicamente para su uso personal, y no comercial, con tal de que no elimine la marca registrada, los derechos de autor, ni ninguna otra advertencia que esté en el contenido o las ilustraciones. Deberá siempre mantener el rotulo con el nombre del autor original de la(s) obra(s). (Es importante siempre la comunicación con el autor para mayores referencias y detalles).

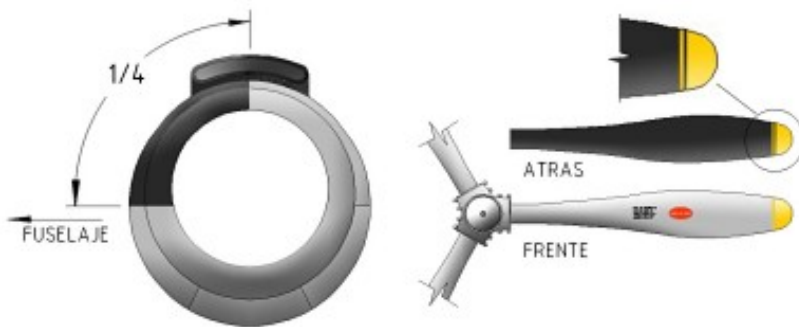
Uso NO permitido. Usted no puede ni debe modificar, publicar, transmitir, transferir, vender, reproducir, crear trabajo derivado de, distribuir, exhibir, o explotar comercialmente en modo alguno cualquier parte de este contenido y/o las ilustraciones, como tampoco infringir las marcas registradas o marcas de servicios que lo componen. Usted accede a acatar todas las advertencias sobre derechos de autor y restricciones adjuntas a cualquier contenido al que haya entrado a través de esta página "web"; asimismo accede a no alterar el contenido en modo alguno, y a no alterar o eliminar ninguna marca registrada, derecho de autor o cualquier otra advertencia de copias del contenido y/o los dibujos. Usted puede solicitar y obtener el permiso en original completamente gratis para publicar, distribuir o reproducir estas obras en forma impresa o digital directamente por el correo del autor escribiendo a la dirección electrónica de [Adolfo Alfonzo](#).

CAMBIOS Y/O REVISIONES. El Autor puede modificar, suspender, discontinuar o restringir el uso de cualquier porción de esta página "web", incluyendo la disponibilidad de cualquier futuro contenido o ilustración, en cualquier momento y sin tener que dar noticia previa ni asumir responsabilidad civil.

Detalle de la matrícula del B-25J-25 FAV 1480. Nótese la Bandera Nacional.



Detalle del panel antidesello en las cubiertas del motor y hélice para esta versión.



1974. ¿Qué hubiera pasado si...?

De haber existido la cancelación de la compra de los OV-10, posiblemente todos los B-25 existentes, y entre ellos el FAV 1480, hubiesen sido reforzados y modificados para adecuarse y soportar los rigores de las nuevas exigencias de las operaciones contra insurgencia, reconocimiento y vigilancia durante, al menos, los próximos 10 años. De igual forma, el Escuadrón B-40 no hubiese sido desactivado y formaría parte del GAOE No.2 o el GAB No.13.

Esta situación hipotética se basa en el rejuvenecimiento de varios modelos anticuados que cumplieron con éxito las nuevas tareas COIN asignadas, operando sobre las mas difíciles condiciones de combate, extremando la vida operativa de la aeronave a límites insospechados. Esta modalidad explica claramente algunos casos como el A-26K Counter Invader, el AC-47 Gunship Spooky y el A-1H Skyraider de la USAF utilizados profusamente en Vietnam. Incluso hoy día podemos citar el caso del Basler BT-67 Fantasma, un derivado moderno y especializado COIN del anterior AC-47.

De acuerdo a lo anterior, todos los B-25J existentes y los de segunda mano provenientes de excedentes para el remplazo, pasarían por un programa de inspección, reparación y adecuación local para llevarlos mas halla de la última versión -N- denominada -P-. Este trabajo se efectuaría bajo la supervisión y asesoría de la Hayes Aircraft Company de amplia experiencia en trabajos similares con esta aeronave. Todos serían provistos de motores R-2600-29 A con nuevas hélices mas anchas, nuevo tren de aterrizaje reforzado, nueva aviónica e instrumentos de la época, un tanque auxiliar de combustible en la bahía de bombas, modificaciones y/o herrajes para soportar los nuevos tipos de bombas de la serie Mk.80, sistemas de oxígeno y aire acondicionado. Un nuevo blindaje lateral e inferior para mayor protección de la tripulación. Los puntos duros sub alares serían modificados y reforzados para el soporte de dos lanzadores de cohetes Matra SNEB de 68 mm., dos tanques auxiliares de combustible o cuatro bombas Mk.82. El parabrisas de tres partes se reemplazaría por un parabrisas de una sola pieza que estaría provisto con hojas limpiadoras y un sistema con agua jabonosa. La compuerta de la entrada delantera sería agrandada. Se agregarían dos asientos de pasajeros adelante de la bahía de bombas, y se instalarían cinco asientos mas en el fuselaje a popa. Estos hipotéticos y poderosos B-25 recibirían la nueva denominación de AP-25P y A-25P Pacificador II.

Los AP-25P de patrulla y ataque, dispondrían de un radar mejorado de búsqueda y detección AN/APS-3x instalado en un radomo sobre la nueva y mejorada nariz sólida derivado del B-25J-25. El armamento fijo sería ampliado agregando 4 ametralladoras adicionales tipo M-2 de 0.50 plg en la nariz formando una batería frontal de 8 armas fijas.

Los A-25P de ataque puro, no dispondrían de radar a favor de una mayor potencia de fuego al instalársele la nariz sólida del B-25J-27 con ocho ametralladoras M-2 de 0.50 plg en la nariz formando una batería frontal de 12 armas fijas.

Detalle del morro del hipotético **A-25P**.



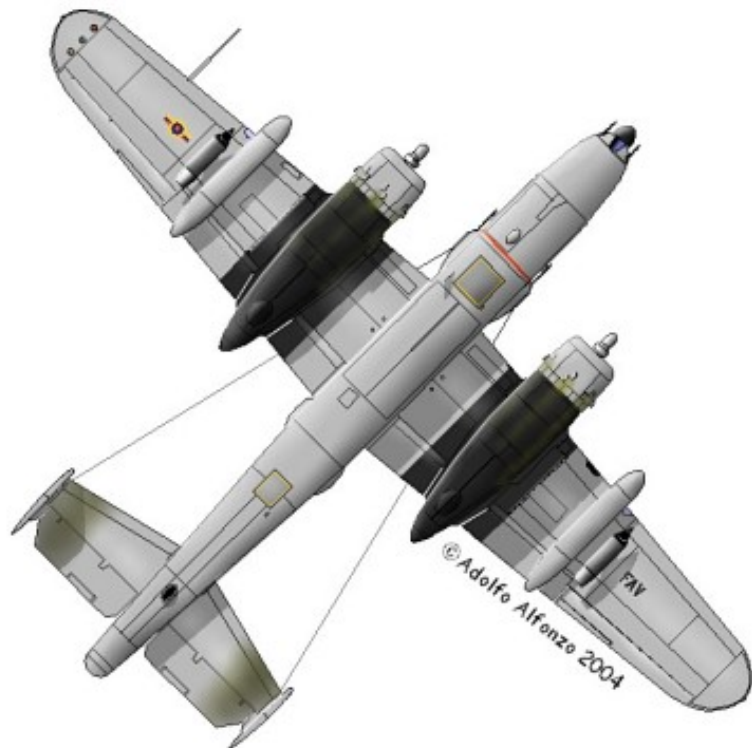
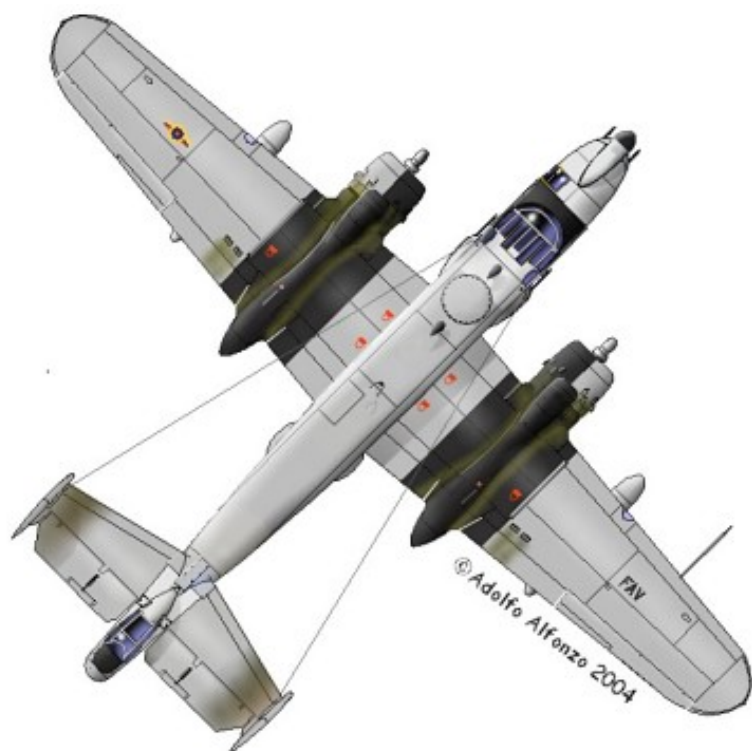
Ambos modelos estarían equipados con un director de tiro AN/APG-13 A, un visor óptico de puntería en la cabina, un receptor AN/APN-4, un IFF APK-2 y un radar altímetro AN/APN-1, equipos transmisores AN/ARN-14, sistema dual UHF/VHF, una computadora de tiro K-10 o SFON y piloto automático.

En base a este supuesto, el FAV 1480, ahora como AP-25P, posiblemente conservaría en los dos primeros años, la terminación en aluminio ~ FS17178 conservando el panel antidesello en el morro, 1/4 (lado fuselaje) de cada cubierta de los motores y las góndolas motrices en negro ~ FS37038. Conservaría la pequeña Bandera Nacional solo en los lados externos de cada plano fijo del timón justo sobre la matrícula. Las escarapelas y el acrónimo FAV se reducirían en el fuselaje y las alas. Aparecerían los paneles aislantes blancos sobre el techo de la cabina y del observador de cola. Y finalmente, a partir de 1976 y hasta su retirada, se le aplicaría el nuevo ropaje táctico y nuevas insignias correspondiente al estándar de esa época.

Detalle del morro del hipotético **AP-25P FAV 1480**. Se aprecian las extensas modificaciones en la proa que incluyen un radar y el incremento del armamento fijo.



Dos vistas del hipotético **AP-25P FAV 1480** del Escuadrón de Bombardeo No.40, entre los años 1973 y 1975. Nótese los tanques auxiliares de combustible, los lanzadores de cohetes Matra SNEB de 18 x 68 mm y las escarapelas miniaturizadas.



Detalle del morro del hipotético **AP-25P FAV 1480** , entre los años 1976 y 1980 con nuevo ropaje táctico.



Detalle de cola del hipotético **AP-25P FAV 1480**.



Una vista en planta del hipotético **AP-25P FAV 1480** del Escuadrón de Bombardeo No.40, entre los años 1976 y 1980.



SECCIÓN DE FOTOGRAFIAS [[Sobre Copyright](#)]

En las fotografías de abajo trataremos de evidenciar los diversos cambios en la decoración del B-25 en la FAV durante su vida operativa dentro de la FAV.



B-25J-25 FAV 4-B-40 y 2-A-40 del periodo 1947 - 50. Recién llegados, Se aprecian las góndolas motrices todavía en metal natural. Foto Archivo FAV Club.



B-25J-25 FAV 5-A-40 del periodo 1947 - 50. Se aprecia la matrícula de confección autóctona con una forma particular y pobremente regular que variaba en cada aeronave. También se observa la góndola motriz, ya pintada en negro, pero con el panel antidesello de la cabina todavía en verde medio. Esta interesante toma corresponde a una parada militar donde destaca un personaje de la historia venezolana (Parado, de izquierda a derecha) Cnel. Marcos Pérez Giménez. Foto Archivo FAV Club.



P-47D-30 FAV 8-A-36 del periodo 1947 - 50. Un factor común en casi todas las aeronaves FAV de la época era la matrícula de confección irregular autóctona. Foto Archivo FAV Club.



B-25J-25 FAV 3-A-40 del periodo 1947 - 50. Interesante fotografía donde se evidencia la debilidad del tren de nariz que limitaba las operaciones solo para pistas semi preparadas. Nótese las góndolas motrices pintadas en negro. Foto Archivo FAV Club.



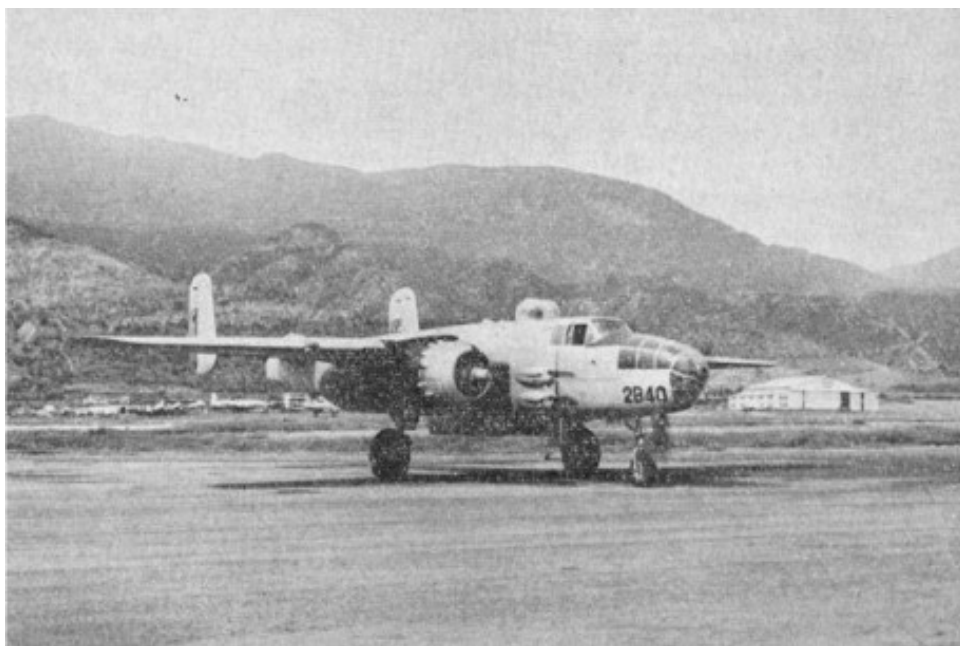
En esta formación se aprecia en primer plano el **B-25J-25 FAV 9-B-40** seguido por el **5-A-40 del periodo 1951 - 59**. En este periodo la matrícula aparece con fuente estándar tipo USAF 45° y las fundas negras en los bordes de ataque. Nótese la ausencia de la torre superior en el 5-A-40. Foto Archivo FAV Club.



B-25J-25 FAV 10-A-40 del periodo 1951 - 59. Se aprecia la matrícula con fuente estándar tipo USAF 45°. Nótese las fundas negras en los bordes de ataque y la insignia del escuadrón. Foto Archivo FAV Club.



En esta formación se aprecia en primer plano el **B-25J-25 FAV 3-B-40** seguido por el **2-B-40 del periodo 1960 - 66**. Nótese la ausencia de matrícula en los planos fijos del timón. Foto Archivo FAV Club.



B-25J-25 FAV 2-B-40 del periodo 1960 - 66. Foto Archivo FAV Club.



B-25J-25 FAV 6-A-40 del periodo 1960 - 66. Nótese la ausencia de la insignia del escuadrón del periodo anterior. Foto Archivo FAV Club.



TB-25J-32 FAV 0953 del periodo 1967 - 69. Del cuarto y ultimo lote enviado a Venezuela para efectuar entrenamiento a las tripulaciones del Escuadrón. Nótese el morro pintado con rojo Day glo de alta visibilidad y la última variante de la insignia del B40. Este TB-25 fue el ex RCAF 5239 fue desarmado y devuelto a USA con matrícula N62163 esta en Kissimmee, FL. Tom Reilly Vintage Aircraft como "Killer B". Foto Archivo FAV Club.

[[Artículo anterior](#)] [[Próximo Artículo](#)] [[E-Mail](#)]

Copyright a FAV Club/ ADOLFO ALFONZO. 2004.
Araure - Portuguesa - Venezuela