

*The Vegas*

Presentamos el Vegas diseñado por Steve Buso y que apareciera en la Stunt News de enero/febrero del 98.

Es un modelo atractivo con los planos muy detallados y bien presentados. Los planos tamaño natural pueden ser adquiridos utilizando el formulario presentado en el N° 18 de La Manija. (\$15 + franqueo) directamente de Stunt News. El autor se muestra renuente a hacer comentarios sobre la construcción y es "levemente irónico" en cuanto a la serie de ítems considerados. Pero el modelo vale, no?

Aquí va entonces la traducción del artículo de la cual hemos suprimido la parte final por "chistosamente impropcedente".

Vegas por Steve Buso :

Vegas es un modelo compacto para un .40 que proporciona opciones para el motor que pocos diseños pueden ofrecer desde el principio. Utilizando el siempre popular (y barato (?)) .40 con salida lateral, el Vegas puede ser convertido en pocos minutos en un modelo con motor con pipa sintonizada, esto gracias al tubo de conexión escape lateral pipa desarrollado por Randy Smith de Aero Products. No voy a desarrollar toda la explicación de cómo construir el modelo. Si, después de estudiar el plano no se da cuenta como hacerlo, no lo haga. Como yo todavía no me armé uno para mí no tengo idea como hacerlo todavía. Pero, si yo armase uno aquí están algunas cosas que prestaría atención:

1º) Ala armada contra telgopor:

El ala armada puede ser más liviana si se eligen cuidadosamente los materiales a



utilizar. Los componentes de tipo foam permanecen alineados cuando se los construye alineados. También es más fácil lograr una buena terminación cuando se enchapa sobre foam. Es bien conocido el echo de que la mayoría de los competidores prefieren tener un resplandeciente modelo que una cosa liviana terminada a lo perro. Porque será que hay tantos modelos pesados por ahí?

2°) Pipa contra muffler:

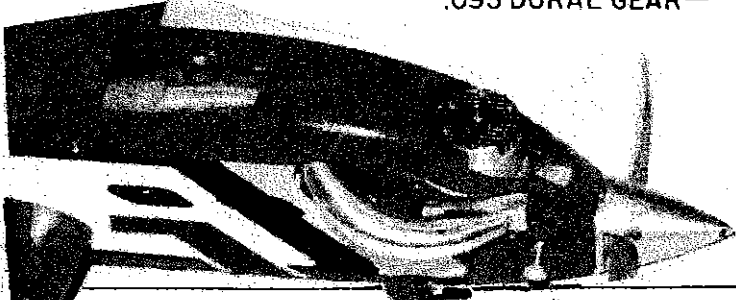
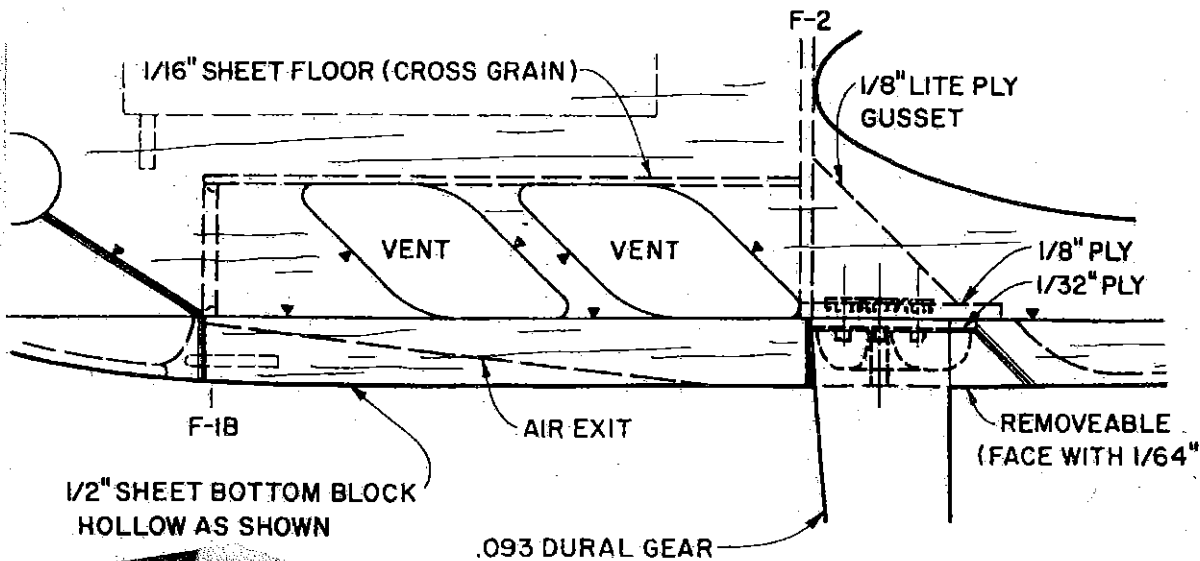
Aquí yo miré y escuché. Y aprendí. Aquí va como creo que realmente funciona:

- 1 - respete las dimensiones recomendadas por el fabricante.
- 2 - asegúrese juntas herméticas y sin fugas.
- 3 - trabaje en el régimen de revoluciones recomendadas por el fabricante.
- 4 - elija una hélice con el diámetro y el paso que logre el tiempo esperado para la vuelta.
- 5 - cambie la velocidad cambiando el paso de la hélice.
- 6 - practique.

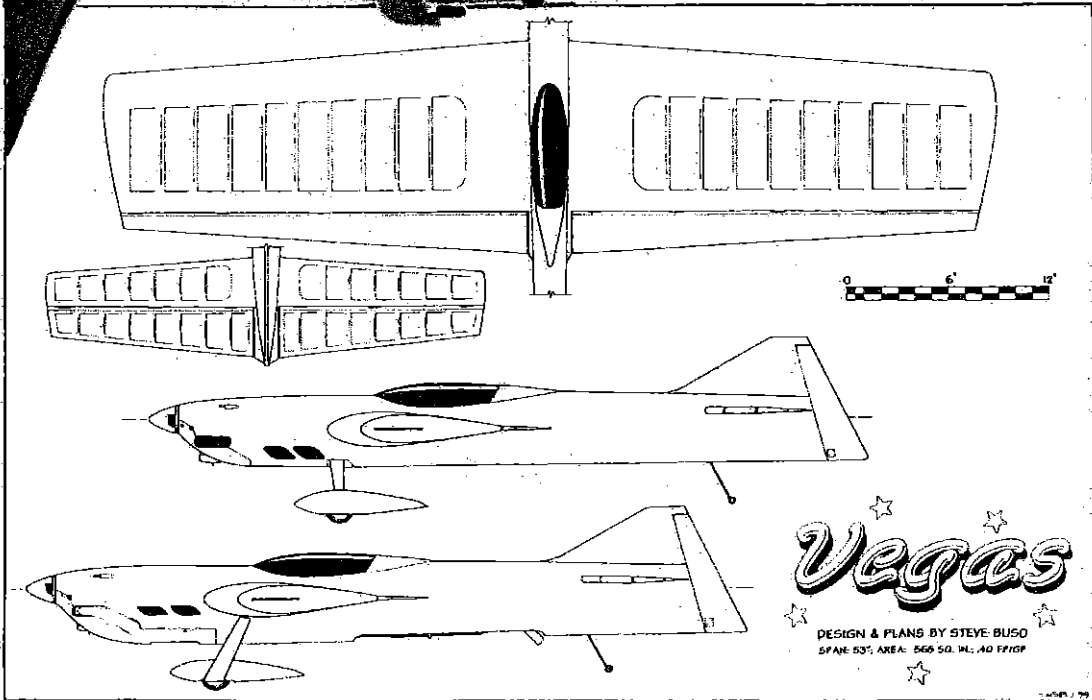
¿Tengo que decirle cual de los seis puntos es el más importante?

3°) Use un tren de aterrizaje, cualquier tren. El tren ubicado en el ala es más liviano. El tren de dural montado en el fuselaje es más fuerte. Porqué no usa los dos al mismo tiempo?

4° Fallas aerodinámicas de los componentes: sí, todos pueden fallar eventualmente.



**ALTERNATE  
NON-PIPE  
FUSELAGE AND  
LANDING GEAR  
PARTS  
(See 3-View)**



Otro elemento a tener en cuenta es que ahora el modelo tira parejo de cuatro líneas en lugar de dos. Asumiendo que la tensión que aguanta una línea es (aproximadamente) proporcional a su sección o al cuadrado del diámetro, podríamos disminuir este último. Por ejemplo, la relación entre las secciones de una línea de .015 y otra de .018 es

$$\frac{.015^2}{.018^2} = 0,694$$

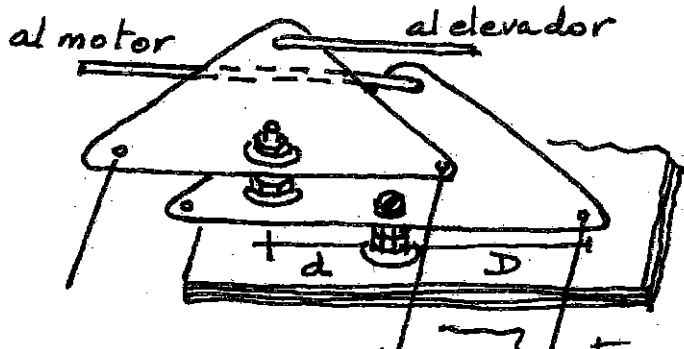
luego una línea de .015 aguantará (aprox) un 70% de lo que aguanta una de .018. Al usar dos es  $0,694 \times 2 = 1,38$  con lo cual al utilizar dos de .015 en lugar de una de .018 el sistema puede soportar un 38% más de carga -

Como última reflexión cabe agregar que si sólo se quiere trabajar con un mando puede obviarse uno de los balancines

auxiliares con su doble línea aunque la diferencia de resistencias al avance entre dos líneas (para subir, con el balanceo de motor) y una sola (para bajar) obligaría a estar truncando continuamente el modelo. En este caso la solución es la convencional usando tres cables. (ver la Manija N° 14)

Aquí presentamos una manija simple y efectiva para accionar el tercer cable.

Recordemos aquí que la idea central del proyecto "tercer cable" es que los tres cables deben tirar igual; caso contrario la tensión del tercer cable variará al soportar el viento de frente o de cola.

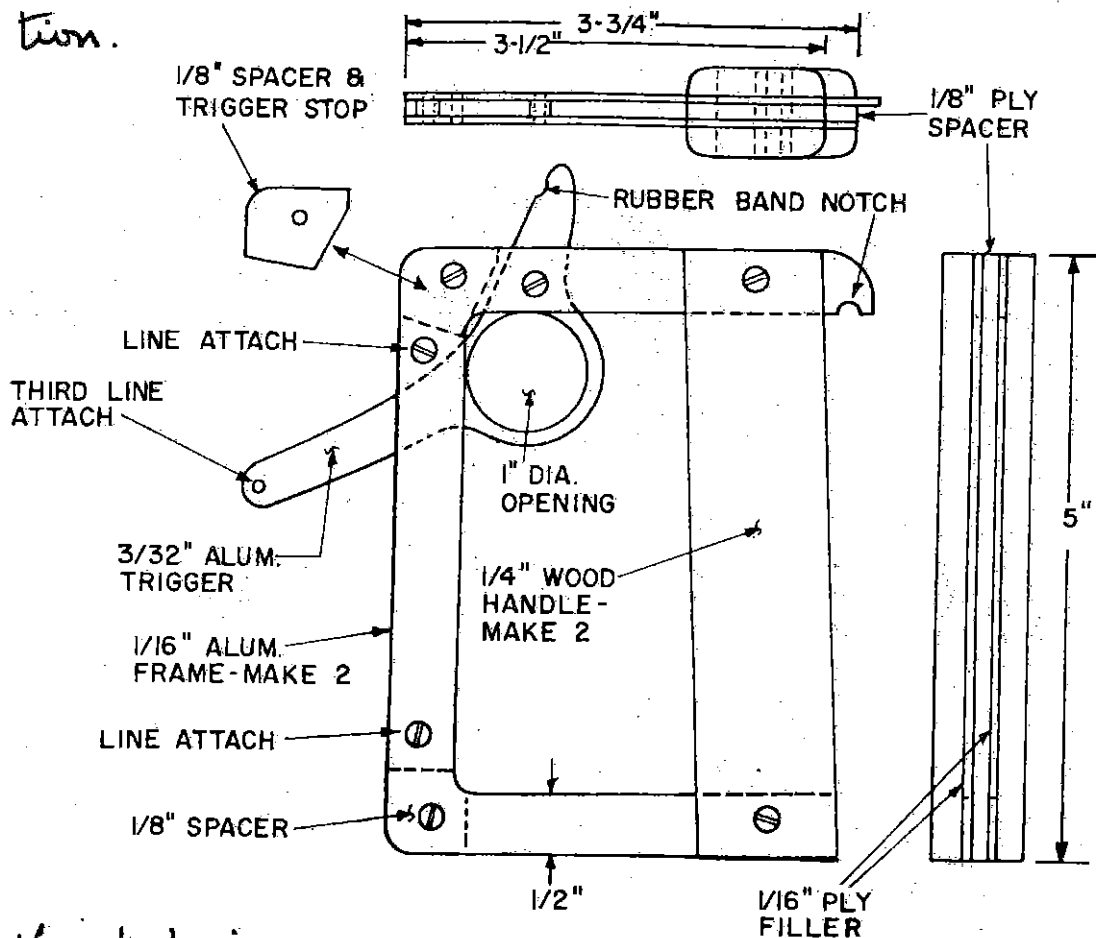


Esta es la manera de montar los balancines.

Relación (super importante) para que los tres cables tiren igual:

Los balancines no tienen porqué ser iguales, sólo debe cumplirse  $d = \frac{1}{2} D$

La manija cuyo diseño se muestra más abajo  
 fue diseñada por John Brownlee y publicada  
 en el número de septiembre del 35 de Model Avia-  
 tion.



Vocabulario:

Ply: terciada

Filler: relleno

Spacer: espaciador

Line attach: "enganche de la línea.

Third line: tercera línea

Frame: marco

Make 2: haga 2

Trigger: gatillo

Notch: ranura

Rubber band: banda de goma

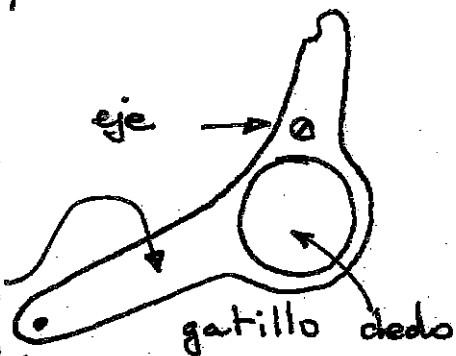
Wood: madera

Todas las  
 medidas es-  
 tán en pul-  
 gadas.



Un buen consejo antes de iniciar la construcción de una manija es realizar una plantilla de cartón para adecuar las medidas a la mano del piloto. Aquí vale, como siempre, la regla de los antiguos artesanos: medir cinco veces para cortar una.

Abreve el gatillo: si necesita un mayor desplazamiento del tercer cable alargue más el brazo largo. Una recomendación final:



haga el agujero del gatillo a la medida de su dedo.

La próxima charlaremos algo sobre el uso de la electrónica para resolver el problema de mandos extra. Sobre este tema pueden leer ya algo en el N° 7 de El Aeromodelista en el artículo: U-control aris- tidos por RC.

En cuanto a noticias "constructivas" el que escribe inició la construcción de un segundo Hércules. Utilizando los planos del primero como base se decidió conservar la estructura del fuselaje en telgopor enchapado con balsa de 2mm. El telgopor soporta mucho mejor los "golpes" en los aterrizajes no tan suaves. En más de quince años el "fusa" del primer Hércules no presentó nunca ni la más pequeña fisura.

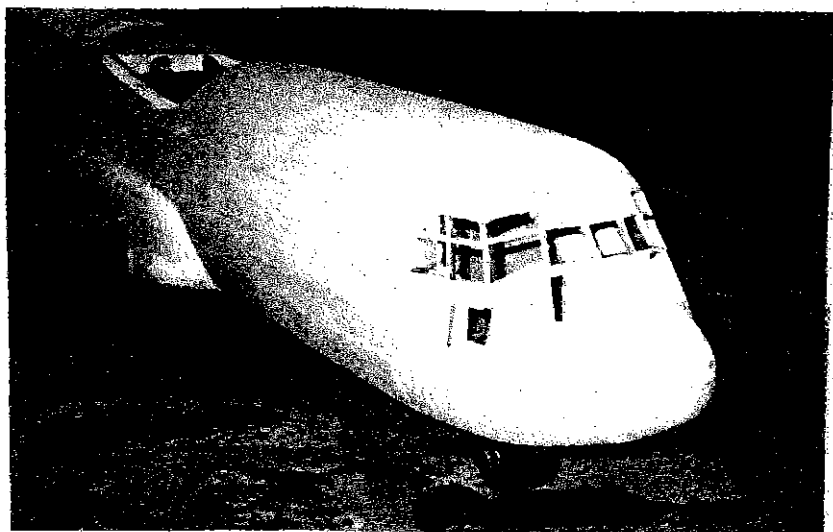
El diseño del ala fue cambiado ya que la idea es motorizar al Hércules nuevo con cuatro .20 en vez de dos .40 y dos hélices "braz" como en el primero.

La cabina y las ventanillas laterales están iluminadas con LEDs y el tren retractil ya está instalado. Solo falta el servo para activarlo (no se asusten, no es RC)

En este momento ya está instalado el estabilizador y el fuselaje recubierto.

sólo falta agregar la compuerta de carga y el mecanismo para activarla.

Algo que frena la marcha del ala es el mecanismo de los flaps. El "viejo Hércules" tenía flaps de intradós (que funcionaban muy, pero muy bien). La idea es realizar en el segundo Hércules flaps en escala que son del tipo Fowler, lo cual no es tan simple. La construcción de una maqueta del sistema servirá para decidir que se hace. Si alguien tiene experiencia en esto le rogamos nos ayude.



El Hércules II  
aroma su  
troupa.

**Apuca 1**

Aquí publicamos el artículo que nos envía Gabriel Cismondi sobre el trimado y vuelo del Apuca 1.

Gente que lo voló lo considera un modelo "confiable" y muy buen entrenador (también un muy buen modelo para ser usado en Slow Combat).

Estas son entonces las recomendaciones para la puesta a punto.

# VUELO DEL APUCA 1

## Correcciones durante el vuelo

Esta simple guía, es de aplicación a cualquier modelo, con o sin flaps. En el caso de no poseerlos, habrá ítems que deberemos pasar por alto.

Lo primero es revisar todo, cuidando de no encontrar elementos sueltos en el sistema de comando, flojos o con "juego". Normalmente esto se habrá corregido en la etapa de construcción.

Una vez montado el motor, tanque etc. verificaremos la Posición del centro de Gravedad. Una buena medida para empezar es utilizar el marcado en el plano. Si el mismo no lo indicara (para otros modelos), podemos empezar ubicando lo por adelante del primer cuarto de la cuerda. Es preferible comenzar con el modelo picado (CG mas adelantado) que cabreado (CG atrasado). Esta posición no es definitiva, pero está relacionado con la sensibilidad del sistema y las preferencias del piloto. La ubicación final se hará después de varios vuelos.

El sistema deberá permitir que movamos las superficies de mando la misma cantidad de ángulo arriba y abajo cuando hacemos lo mismo con la manija. Es decir debe ser simétrico. Nuevamente esto debe haber sido corregido (si fuese necesario) en la fase constructiva.

Largo de cable de vuelo. Comencemos con una medida aceptable para el modelo y cilindrada de motor.

.35 a .40 (5 a 6,2 cm<sup>3</sup> buje) 18 a 19 mts, acero 0,4 mm

.40 a .45 (con rodamientos, 6,2 a 6,5 cm<sup>3</sup>) 19 a 21 mts, acero 0,45 mm.

Estas medidas son una guía, las que se deberán adaptar al tipo de motor que tengamos. No todos los motores de similar cilindrada desarrollan la misma potencia. Si está en buenas condiciones o "pinchado" la diferencia es notable. Pongamos un ej. Un motor en buje no desarrolla la misma potencia que su equivalente en rodamientos. Por consiguiente el último nos permitirá llevar una hélice de mayor diámetro y largo de cable.

De la misma manera, deberemos comenzar con la hélice. La idea es tratar de usar el mayor diámetro posible. Mayor diámetro implica mayor "agarre" en las maniobras, especialmente en las trepadas. Pero no entusiasmarse con esta idea, porque podremos sobrecargar el motor con consecuencias no deseadas. Probemos diferentes hélices y veamos en cual obtenemos la mejor marcha. Ejemplo: tenemos un .40, el cual podremos hacerlo marchar con hélices 10 x 6, 10 x 7, 11 x 5, 11 x 6, etc. Que sucede con una hélice chica?



## LA MANIJA

Sin entrar en demasiados detalles, tendremos que volar mas rápido para tener la tracción necesaria en el momento de hacer las maniobras. Si la velocidad de vuelo es baja, notaremos la falta de "agarre" cuando realizamos el primer ángulo de un cuadrado como una perdida de tensión. También tendremos el mismo efecto si la hélice es demasiado grande o pesada, no permitiendo al motor aumentar las rpm en la cantidad necesaria.

Obviamente, la hélice ideal se encuentra entre estos dos extremos. Si el motor se comporta bien con por ejemplo una 11 x 6, pero le falta un poco de velocidad para realizar todo el vuelo (especialmente los días de viento) y una 10 x 6 es muy chica, podríamos probar una 11x6 recortada a 10,75 o 10, 5 pulgadas de diámetro. Esto corresponde a unos 3 mm aproximadamente cada corte.

Como ejemplo daremos algunas medidas de acuerdo al motor a usar, aunque la prueba de vuelo, dará la correcta.

.35 pg3: 10 x 5, 10 x 6, 10,5 x 5,5 ó 6

.40 pg3(sin rodamientos): 10 x 6, 11 x 6, 11 x 5

.40 pg3 (con rodamientos): 11x6, 11x5, 11,5 x 6, 11,5x5, 12x5

La mayoría de nosotros suele volar en lugares donde las pistas son de césped. Es aconsejable utilizar ruedas de diámetro mayor (55 ó 60 mm) y con un tren levemente mas largo del habitual, para que podamos decolar sin problemas.

Antes de realizar el primer vuelo, coloquemos la hélice, pongamos combustible y arranquemos el motor. Verifiquemos su funcionamiento en posición de "nivelado" he invertido. Ambos deben tener aproximadamente las mismas RPM. El ajuste de carburación debe ser firme y seguro, sin notarse ningún tipo de variación en la marcha. Si la misma no es la correcta, deberemos revisar el tanque, mangueras de conexión, ó carburador, los cuáles pueden tener algún tipo de perdida, ocasionando la marcha errática.

Una vez solucionado el problema, podremos finalmente volarlo. Coloquemos, las líneas de vuelo, conectemos la manija y ajustemos el "neutro" de la misma a nuestro gusto.

Luego realicemos una simple prueba de "tracción" o seguridad del sistema. Pidámosle a un amigo que tome la manija, mientras nosotros sostenemos firmemente el fuselaje por arriba y abajo del balancín. Tiremos del mismo lo suficiente, para confirmar que el sistema de comando no se desprenderá durante los vuelos. En competencias, se suele "tirar" el equivalente en kilos a 20 veces el peso del modelo. O 20 kilos máximo si el mismo se supera.

Entonces, para hacer un resumen deberemos haber verificado:

- Que el sistema no tenga juego o resulten trabados.
- Los mandos deben mover suaves y el ángulo de los mismos debe ser el indicado en el plano.
- El CG debe estar en la posición correcta o levemente hacia delante.
- El sistema motor, tanque, debe funcionar sin problemas y estar sujeto al modelo en forma correcta y firme.
- El modelo, cables, manija debe soportar la tracción necesaria
- El ala, estabilizador y demás superficies, deben estar derechas y libres de reviraduras.
- Aunque nadie lo indique, en este modelo la manija utilizada para volar el prototipo tiene una distancia entre líneas de 10 cm.



Si todo está bien, podremos finalmente realizar el primer vuelo.

Aunque repetitivo, siempre es conveniente probar por primera vez un modelo nuevo, con muy poco viento.

Realicemos el decolaje con viento de cola. Demos arriba y estabilicemos en vuelo nivelado a unos 2 mts. aprox. Veamos si el modelo responde suave, pero firme. Observemos la tensión de líneas, si la punta externa tiene algún tipo de tendencia (hacia arriba o abajo). Fijémonos en el motor. Escuchemos su marcha. Si la misma es pareja y estable, podemos seguir con algunos chequeos más. Si no será mejor esperar a aterrizar para corregir el problema.

Levantemos suavemente el modelo y veamos como se comporta todo. Prosigamos hasta realizar casi una media vuelta. Escuchemos siempre el motor. Normalmente se debe acelerar cuando la nariz se levanta y volver a marcha normal cuando lo nivelamos.

Si estamos seguros del comportamiento del mismo, podremos intentar ponerlo en vuelo invertido.

Observemos nuevamente su comportamiento (tensión de cables, tendencia de la punta de ala externa, tensión de cables):

Después de realizar estas simples pruebas, podremos sacar las siguientes conclusiones.

Si levanta la punta en ambos sentidos, deberemos agregar más peso.

Si levanta la punta en vuelo nivelado, pero la baja en invertido el ala o los flaps están revirados.

Corregir este defecto.

Una vez solucionado esto, deberemos agregar todo el peso posible que podamos en la punta externa. Mas peso significa mas tensión de líneas.

Para saber hasta cuando agregar, realizar en vuelo, ángulos abruptos, como lo son los de un cuadrado o la salida de una media vuelta. Si el peso es excesivo, la punta exterior tenderá a bajar. Pedirle a un amigo que nos ayude en este chequeo.

Tener en cuenta que el largo de cables, velocidad de vuelo y sensibilidad, afectan la cantidad de peso externo. Deberemos chequear cada vez que hacemos algún cambio.

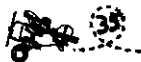
El siguiente paso será analizar la sensibilidad y respuesta del modelo a las maniobras.

Nosotros podemos tener un modelo estable, que sea fácil de llevar en vuelo invertido y realice suaves looping. O que tenga mucha sensibilidad, realice ángulos muy marcados, pero sea difícil de llevarlo derecho o realizar pequeñas correcciones sin pasarse.

Obviamente que la situación ideal, es una intermedia. Nuestro modelo, con los ajustes indicados en el plano debería estar en esta última situación. Pero si esto no es correcto, podremos realizar algunos de los siguientes ajustes.

Si necesitáramos "sensibilizar" podremos correr el CG hacia atrás, colocando plomo en la cola. El caso contrario, si queremos hacerlo mas suave, deberemos colocar peso en la nariz. También podremos probar cambiando la relación flaps-elevador. Una relación 1:1 es la indicada en el plano. Pero si ajustamos la misma en 3:2, es decir mayor movimiento de elevador que el flaps deberemos tener ángulos mas abruptos. Ajustar hasta obtener la sensibilidad deseada. Recuerden que el modelo debe ser capaz de realizar todas las maniobras (suaves y abruptas) con cierta comodidad.

Realicemos ahora una serie de loopings derechos e invertidos y notemos si la sensibilidad es igual en ambos casos. Podremos corregir cualquier diferencia, corriendo el largo del pushrod entre flaps y elevador. Si queremos que responda mas en los loop derechos, deberemos bajar el flaps, cuando vemos el modelo de costado, estando el elevador alineado con el estabilizador. Alargar la varilla de mando para un ajuste en el sentido contrario



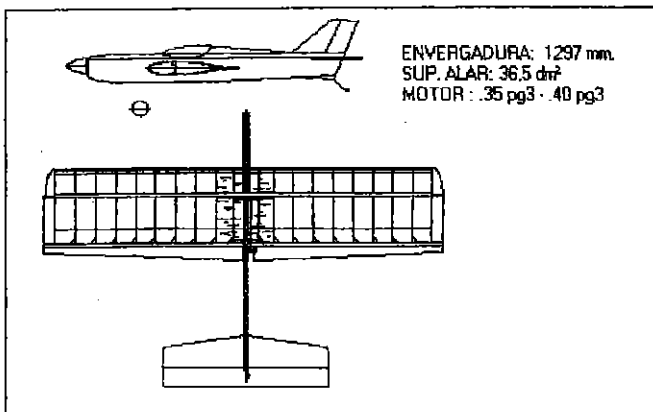
Con esto, daremos por terminado el ajuste "básico" de este y cualquier otro acrobático. Como final diremos, que cualquier ajuste o cambio que se realice, influirá sobre los otros. Probablemente deberemos reajustarlos. Pero la mayoría de las veces, serán menores.

Por cualquier consulta, no duden en comunicarse por carta, teléfono o e-mail a mis direcciones

Gabriel Cismondi  
Avellaneda 1869, C-13  
2000, Rosario, Sta. Fé  
Argentina  
Tc: 341 4326386  
e-mail :

[gcismondi@ciudad.com.ar](mailto:gcismondi@ciudad.com.ar)  
[gcismondi@yahoo.com](mailto:gcismondi@yahoo.com)

Que tengan felices vuelos



### Ley de Olivier

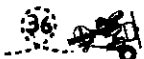
La experiencia es algo que se obtiene justo después de que la necesites.

### Novena ley de producción de Klipstein

Cuando hayas asegurado una tapa con 16 tornillos, descubrirás que te olvidaste de poner la junta.



\* Reflexión: aunque sea un chiste,

 tan mala fama tenemos?

*Carta de lectores*

Juan Carlos Pesce: amigo y colaborador (en ese orden) nos cuenta en una primera carta sus impresiones sobre "La Manija" y es ahí cuando uno siente que puede y esta haciendo algo desde esta redacción. Aceptamos sus disculpas sobre la calidad de enfoque de las fotos publicadas en el n° 19 y al recibir las fotos del "encuentro piolinero" que adjunta en su segunda carta, vemos que mejoro y mucho (el enfoque).

Juan Carlos: realmente apreciamos tu interés y entusiasmo ojalá se contagie a muchos. Después de todo esto lo que podemos hacer es nombrarte "colaborador emérito y vitalicio" (y aumentarte el sueldo al doble). GRACIAS...!

Estimado Roberto,

Buenos Aires, 5 de agosto de 2000

Acabo de terminar la primera lectura del último número de "La Manija" (siempre me tomo mi tiempo y la leo varias veces para sacarle todo el jugo, que es mucho!) y ya te estoy escribiendo. En mi trabajo estoy muchas horas frente a la PC, por eso cuando llego a casa no la quiero ver ni dibujada, pero hay excepciones, y esta es una de ellas.

Es interesante destacar la inyección de entusiasmo que me provoca la llegada de "La Manija", cada vez mejor! desde la tapa (todo un acierto) pasando por los artículos sobre modelos "del ayer", que resultan tan actuales como si hubieran sido diseñados esta mañana, hasta llegar al plano tamaño natural (un golazo!) y al reglamento de Slow Combat (eso es difundir el hobby, y es el ejemplo a seguir por quienes compartan tal objetivo). Si se observa en la página 13, se podrá apreciar que las "casas del ramo" auspiciaban distintas categorías en los concursos de aeromodelismo de años atrás, creo que sería importante la repetición de ese ejemplo en la actualidad. Deseo, desde éstas líneas, hacer una convocatoria en tal sentido. En definitiva lo que harían, al apoyar a las diferentes categorías, sería apuntalar su propia fuente de recursos.

Y a las otras empresas, creo que para conseguir su aporte publicitario sería necesario ofrecerles un "paquete" consistente en un plan completo para el desarrollo de un evento (podría ser un concurso de slow combat, por lo espectacular), ofreciendo cálculos realistas de la convocatoria de público a lograr. Pero estas son simples ideas embrionarias, se debería consultar a especialistas en la organización de espectáculos (yo no lo soy).

Tengo que pedirte disculpas (y lo hago extensivo a tus colaboradores y al resto de los lectores) por las fotos fuera de foco. Hay una realidad incontrastable, los años no pasan en vano, y la presbicia avanza implacable. Mi fiel Minolta, que me acompañó durante este último cuarto de siglo, sigue siendo la misma excelente máquina que cuando la compré, ... pero yo estoy necesitando una "autofocus". Hace poco leí que dentro de aproximadamente cuatro años la presbicia será solucionable a través de una operación quirúrgica, hay que tener paciencia.



Espero que el artículo sobre el "miniencuentro" despierte el interés de otros para imitar la experiencia, y nosotros mismos en el Pucará para repetirla con los amigos de otros clubes. Tenemos que ponernos las pilas (y me incluyo yo también), para hacer algo por el u-control. Por pequeño que parezca lo que hagamos siempre va a ser un aporte (desde simplemente juntarnos para volar y charlar, hasta organizar todo un concurso, aportar artículos e ideas a las publicaciones, etc., etc.).

Apruebo totalmente la inclusión del capítulo sobre escala. El amigo Néstor Linari puede aportar mucho al respecto, fue Campeón Argentino de Escala U-Control en 1971 y 1972, puede contarnos sus experiencias y sus técnicas para la reproducción a escala. Pero no es el único, hay que convocar al resto de los "escaleros" para que cada uno aporte lo suyo. Hacer la sección manuscrita queda muy lindo, pero me parece que el espacio se aprovecha mejor con tipografía de imprenta.

Aprecio mucho los comentarios del amigo Ricardo Arrayet y comparto las respuestas de "La Manija" en página 4. Para que quede claro: opino que los u-controleros debemos apoyar la continuidad de A.P.U.C.A. y de La Manija, la primera como órgano que nos nuclea y la segunda como su medio de difusión. Ambos elementos (en conjunto) constituyen el "cemento" que nos mantiene unidos, y a pesar de las distancias ellos nos permiten a través de "piolines invisibles" mantenernos en permanente contacto y adoptar decisiones como una entidad. Por ejemplo: sería interesante que en el seno de A.P.U.C.A. los u-controleros resolvamos donde queremos hacer nuestros nacionales, discutiendo nuestros puntos de vista a través de La Manija.

Me agradó la carta de la Sra. Alicia C. de Vitale, les propongo a las señoras que comprenden y aprecian el hobby de su marido (lamentablemente mi esposa pertenece al "otro" grupo) que escriban a las revistas femeninas relatando como conviven con un marido (o hermano o novio o ...) aeromodelista. Considero que constituye una manera de difundir la actividad, haciéndola conocer a "las chicas" para llegar a una mejor comprensión de aquel familiar que practica el aeromodelismo.

Bueno mi estimado Roberto, ya te habrás dado cuenta que no te estoy contando nuestras actividades de "Los Piolineros", ello es por que sencillamente, no la hubo en los últimos tiempos. Ya en un párrafo anterior te hablé de la necesidad de "ponernos las pilas", la masa societaria del Pucará (como en todos los clubes) ha descendido notablemente, y entre las deserciones hubo varias correspondientes al grupo que practicaba u-control, otros estábamos involucrados con las obligaciones de la C. D. del club, algún otro, aún siendo socio nuestro, prefiere "despuntar el vicio del u-control" en otro club, etc. etc., en fin, muchas excusas que es necesario echar por tierra para seguir adelante. Habrá que terminar los modelos que tenemos a medio construir y sacarlos a volar, "convertir" a otros aeromodelistas al u-control, convencer a nuestro amigo que la mejor manera de difundir nuestro hobby es precisamente practicándolo donde está acaído, para animar al resto, sin dejar por ello de visitar a otras cofradías, etc. etc.

Confío que, con voluntad, las cosas van a cambiar. Los que estábamos en la C. D. acabamos de dejarla en manos de gente nueva, se acerca el evento del 27 de Agosto, lo que provocará una inyección de "u-controlitis", seguiremos adelante!

Ustedes sigan con la prédica desde "La Manija", son todo un ejemplo, un abrazo

Estimado Roberto, Buenos Aires, 27 de agosto de 2000

Son las nueve y media de la noche del domingo 27 de agosto y hace un rato que llegué del club donde, a pesar de que el clima no ayudo para nada, pasé un hermoso día "Dando vueltas con amigos". Lamentamos que una gripe traicionera nos privara de tu compañía, pero sabemos que tu recuperación será pronta.

Obviamente recién mañana podré llevar a revelar las fotos, las cuales he tomado con los anteojos puestos y espero que estén mejor enfocadas que las anteriores. Es por ello que esta nota que estoy comenzando ahora, recién con las fotos en la mano la voy a terminar. Los participantes fueron:

#### C. A. Ciudadela

Jorge Caputo – Daniel Binda – Carlos Barrabino – Hernan Martínez – Gustavo Termine

#### A. A. Río de la Plata

Carlos Isa – Carlos Schwartz – Martín Peralta

#### A. A. Pucará

José Lapenna – Rubén Michelis - Manuel Cusi – Nestor Linari – J.C. Pesce – Adolfo Colmenero

El día se presentó lluviosos y frío, pero el entusiasmo de los que se acercaron al Pucará nunca disminuyó, en cuanto se presentó la oportunidad Daniel Binda (a mi juicio el mejor vuelo del día), Carlos Barrabino (probando su nueva versión del Sogu, al cual todavía tiene que terminar de trimar, según nos comentó después) y Hernán Martínez (con un hermoso modelo diseñado por él mismo), salieron a volar, cada uno a su turno. Después se largó a llover, y nos fuimos a comer, luego la sobremesa se prolongó, dado que la lluvia continuaba. Cuando se detuvo la lluvia salieron Carlos Isa, Carlos Schwartz y Martín Peralta. Como el campo había quedado con algo de agua, tuvieron que despegar desde la superficie asfaltada de la playa de boxes. Pero pudieron volar. Cuando estaba por arrancar "Pepe" Lapenna, se desencadenó un fuerte ventarrón que nos mandó a todos adentro definitivamente. La reunión continuó en medio de una gran camaradería y, en conclusión, si bien no se voló mucho, sí se confraternizó y se estrecharon vínculos entre todos los asistentes. El resultado fue muy positivo.

# LA MANIJA

Parados (de izq. a derecha): Adolfo Colmenero - Carlos Barrabino - José Lapenna - Rubén Michells - Daniel Binda - Jorge Caputo - Carlos Schwartz.  
Agachados: Juan Carlos Pesce - Hernán Martínez - Martín Peralta - Carlos Isa - Néstor Linari - Marcelo Topdjian (un radiocontrolero "colado").

4

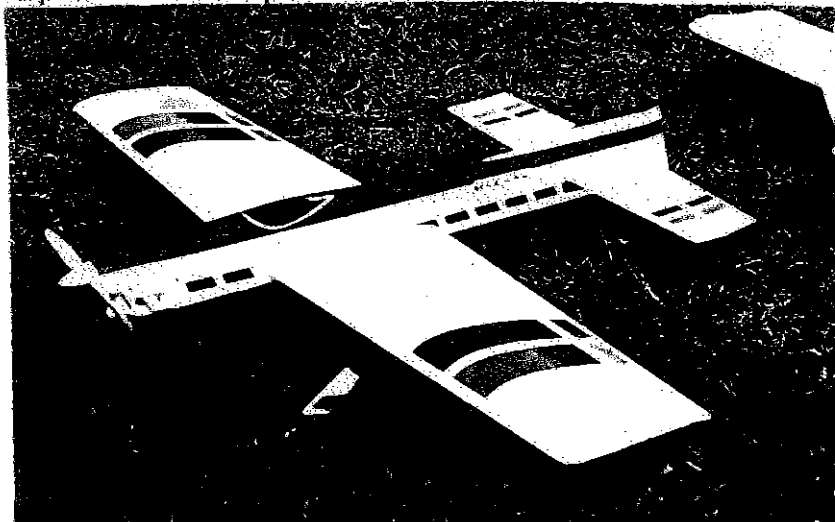
3

1



Bueno, son las nueve y media de la noche del lunes 28 y ya tengo en mi poder las fotos reveladas, algunas salieron fuera de foco. Te estoy mandando las mejorcitas:

- 1 - C. Barrabino preparando el vuelo de su nueva versión del "Sogu".
- 2 - El "Makana", un hermoso diseño.
- 3 - Interesante conexión para la glow utilizada por Hernán Martínez
- 4 - La foto grupal fue tomada al final de la tarde, y se pueden apreciar las consecuencias de la copiosa lluvia caída a primera hora de la tarde.



Esto es todo, en lo que hace a los próximos eventos, para el fin de semana largo de Octubre se está programando un encuentro de la gente del vuelo circular en Mar del Plata, luego, el 11 y 12 de noviembre se programa el festival anual de la Asociación Aeromodelista Río de la Plata y finalmente el 19 del mismo mes en el C. A. Ciudadela, espero verlos!

Para vos Roberto, mis deseos de una pronta recuperación

*Luciano Carlotto*



## LA MANIJA

Nestor Linari hizo llegar esta nota a "La Manija". Así que ahora ya lo saben. A "contactarse", pues.

### VUELO CIRCULAR:

Tenemos noticias de que se estaría formando un grupo de Escala Vuelo-Circular, con base en el C. A. Ciudadela, con intenciones de revivir esa (otra más) olvidada pero muy atrayente y vistosa categoría.

En principio parecería que adoptarían la sigla "C.A.U.C.E." (Centro Aeromodelistas Vuelo Circular Escala) para su denominación, y su idea sería organizar un concurso de Escala Promocional para el próximo mes de Diciembre, como para comenzar a atraer participantes e ir despertando el atractivo de esa competencia, y luego incorporar (nuevamente) la disputa de esa clase, ya en Reglamento F.A.I. - pero probablemente también en Promocional - al Nacional y Sudamericano del próximo año.

A tal fin se está estudiando lo que sería la respectiva reglamentación, aunque para este primer encuentro se trataría de hacerla lo más desregulada posible, para permitir una mayor concurrencia de modelos que podrían quizás no estar tan reglamentariamente contruidos ni documentados.

Otra variante que también se está manejando, en estrecha relación con Escala, es la de "Navy Carrier", en una versión más simplificada que la americana, más divertida y atrayente, y no tan costosa ni sofisticada.

Los interesados estén atentos a noticias al respecto que puedan aparecer en la página "web" de esta Federación, y/o contáctense con Roberto Mestorino - editor responsable de "La Manija" - a Machado 2155, Castelar, C.P. 1712, teléfono (11) 4628-6832.

Ahora no hay excusas! A desempolvar los modelos - o construir aquel que uno siempre pensó que sería lindo verlo volar - y a prepararse para Diciembre!

Nota del R: aunque sea del 2001 ! (la idea es seguir dándole manija a esto).



*Desde Mardel*

Mar Del Plata 13/9/2000

Estimados hacedores de La Manija

¿Cómo están?. Espero que bien. Por aquí les cuento que las cosas (aromodelisticamente hablando) van bien, lo que no acompaña es el clima, mucho viento, frío, lluvia y con tormentas eléctricas uno corre riesgo de pasar a la posteridad como el U.Controlero fulminado. Ya perdí la cuenta cuantas veces leí la ultima Manija que mandaron, esta muy buena, me estoy entusiasmando con hacer escala para tal fin hace un tiempo adquirí (con mucho esfuerzo y dura pelea con el cocodrilo) un O.S.91 cuatro tiempos, una joyita. Pero vayamos por partes (dijo Fredy Krugger) por ahora estoy construyendo un modelo simple y perdonador, para retornar al vuelo circular que hace bastante que no veo a mi alrededor.

Creo que ya les robe bastante tiempo con esta carta, sigan así con La Manija; desde Mardel un fuerte abrazo para todos.

P.D. Muy buenos los planos y el reglamento de Slow Combat.

Roberto C. MOSCI

*Nota del editor*

Estimado Roberto:

Reproducimos tu carta como ejemplo de "buena onda". Cartas como la tuya ayudan a seguir adelante con esta aventura que es La Manija. Me entusiasma (a mi particularmente) tu interés en la escala. Te diré que con un 91 (es punto 91, no?) tenés para hacer un "gran" modelo escala. Podes ir pensando en un biplano anterior a la segunda guerra o alguno de los aviones clásicos de la segunda guerra con motor radial (ideales para esconder el motor en un capot) o algo más moderno. El asunto es no solo el vuelo sino también la maniobra en tierra, aterrizajes, despegues, carreteo etc. Podes controlar la marcha del motor y flaps con un tercer cable o usar un control electrónico, etc. Las posibilidades son infinitas. Solo tenés que decidirte. Decidas lo que decidas, conta con toda nuestra ayuda en cuanto a planos y documentación (mas algunas ideas de cómo resolvimos distintos problemas aquí).

Para terminar, quiero decirte que cartas como la tuya no roban tiempo, al contrario, es un placer leerlas.. Así que, la próxima entendé el placer a dos páginas. Desde aquí un gran saludo y seguí escribiendo.

Mandá noticias de Mardel ya que necesitamos algo sobre esos pagos. Gracias



Estimados amigos U-Controleros:

Desde Mar Del Plata les escribo para contarles que hace dos años que comencé a practicar vuelo circular en la A. Marplatense de Aerodelismo y con esfuerzo y entrenamiento se puede conseguir muchos objetivos. Mi primer modelo fue un Halcón 1 que construí en un mes y me duró solo un vuelo, el segundo Halcón 1 vivió bastante, construido solo en una semana, lo que me enseñó a no encariñarme con los modelos y creo que es la base de aprender a volar y perder el miedo de las roturas.

Hoy llevo poca trayectoria pero muy contento con mis resultados ya que participe en torneos internos y en mi primer nacional en Córdoba donde conocí mucha gente maravillosa y aprendí muchísimo de los que realmente saben.

Mi entrenamiento fue muy duro y complicado ya que tuve que pasar por varios problemas con tanques y maniobras que no había tirado, pero gracias a mi familia que me apoyo en todo momento pude superar esos problemas. Hoy les escribo para decirles a todos los que recién comienzan que solo hay que tener un objetivo y es superarse día a día y así poder conseguir buenos resultados.

Aprovecho para saludar a todos y decirles que nos vemos muy pronto para compartir lindos momentos junto a todos los amigos que he conocido gracias a este hermoso hobbie.

Un gran abrazo para todos los lectores y principalmente para los que realizan este boletín que nos une a todos y nos tiene informados

Mauricio Sanabria, desde la feliz

---

### ***Nota del editor***

Mauricio : No te puedes imaginar con que placer leímos tu carta. En este trance, que parecería de "achanchamiento nacional", que alguien escriba y encima que lo haga con "buena onda" es todo un acontecimiento.

Gracias por escribir, gracias por tu mensaje a los que comienzan (que se puede hacer extensivo a muchos "veteranos") y gracias por el esfuerzo de comunicarte. ¡No te pierdas y seguí escribiendo y entrenando!

Para aquellos lectores que quieran comunicarse con Mauricio vía *e-mail* háganlo a:

[sanabriamauricio@hotmail.com](mailto:sanabriamauricio@hotmail.com)

