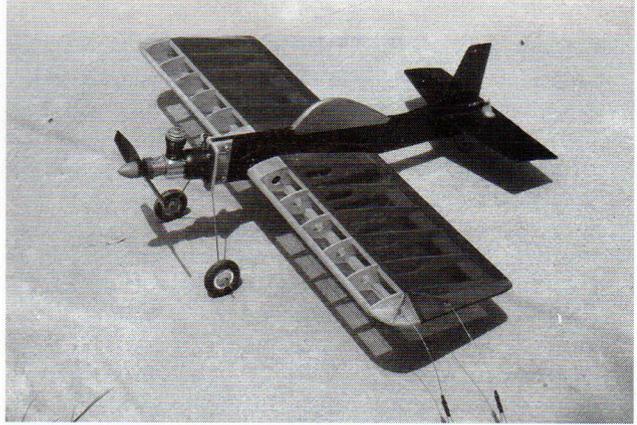


Si bien es verdad que los "Tablitas" pueden ser frágiles ante un fuerte golpe, también es cierto que son muy fáciles de reparar en el mismo campo de vuelo, con apenas algunas gotas de cianoacrilato y algo de epoxi.

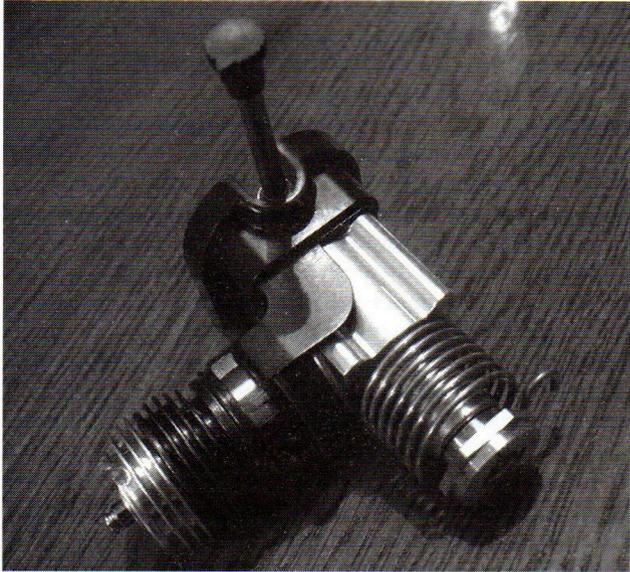
lo que estuviera haciendo, porque comenzaba *El Hombre en el Espacio* (programa donde en los últimos 10 minutos se enseñaba aeromodelismo), y por supuesto la infaltable revista *Lúpín* que esperaba ansioso todos los meses. Ni hablar cuando se realizaba el festival del Aero Club en



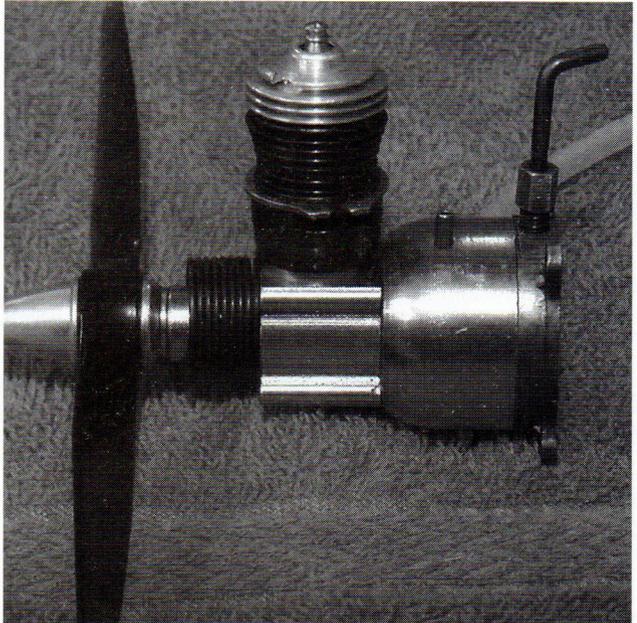
Para los nóveles pilotos con un poco más de experiencia, un modelo pequeño con ala de perfil simétrico, puede resultar una muy buena opción como segundo modelo, al menos para aprovechar el mismo motor del "Tablita".

Coronel Moldes, y venían modelos de U-Control o de Radio Control, lo cual me parecía algo totalmente mágico.

En uno de esos festivales tuve la suerte de conocer y entablar amistad con algunos grandes del Vuelo Circular, como Gianni Caruso y Carlitos Barrabino. Esa es una



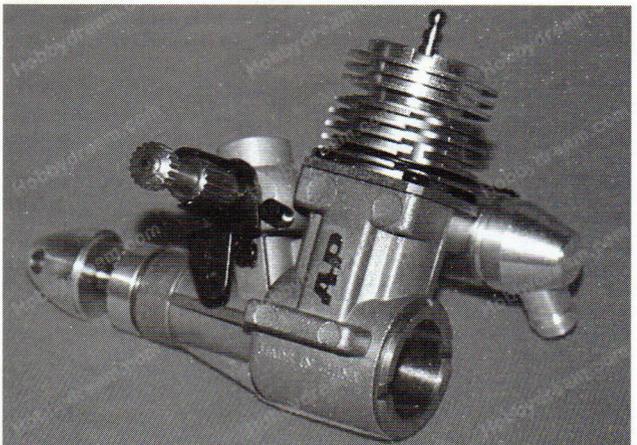
Un ejemplar del *Cox Baby Bee .049* extraído de un avión comercial de plástico. Posee válvula "Flapper" de admisión, y necesita un tanque de combustible externo.



El *Cox Black Widow* también tiene válvula "Flapper", y tanque de combustible con tubos de venteo cruzados (apto para el vuelo invertido). Entrega el doble de potencia del *Baby Bee*.



El *Cox Tee Dee .049* es la versión más "picante" de la serie, y posee carburador frontal con válvula rotativa en el cigüeñal, resultando tres veces más potente que el *Baby Bee*.



Este es el *AP .061* (1 cm<sup>3</sup>), con características parecidas al *Cox Tee Dee*, pero con un precio que se aproxima a los motores más grandes en la gama de .12 a .25 (de la serie *ASP*).