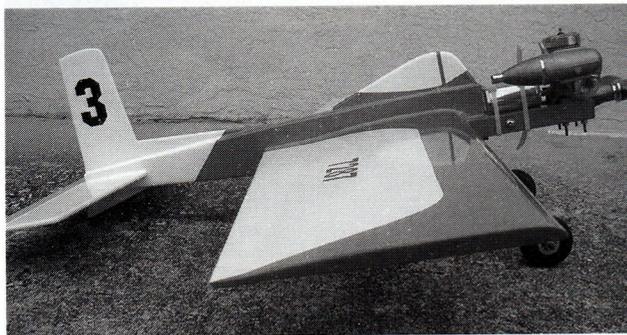


parte muy emocionante de mi historia, que alguna vez habíamos publicado en esta revista, y ojalá pueda volver a compartirla con ustedes. Con decirles que muchas de las maniobras de acrobacia que aprendí después, me las iba explicando Carlitos Barrabino a través de cartas que me enviaba por correo postal...

Como apasionado del aeromodelismo que siempre fui, a uno le gusta todo: el Vuelo libre, Radio control, Vuelo Circular, pero a veces termina eligiendo una de estas especialidades como principal (aún cuando se sigan practicando las otras), y mi preferencia pasaba por el U-Control. Mi primer contacto fue a través de un "F-15 Eagle" de la firma Cox, que era un verdadero "cascote" y había que volarlo con el elevador todo hacia arriba, solo para que pudiera mantener el vuelo nivelado. Nunca podría olvidarme de las horas que pasé intentando arrancar ese motorcito Cox .049, siendo que la batería estaba completamente descargada... Y mientras me pasaba horas dando pala, mi pensamiento



De toda la serie de modelitos plásticos fabricados por la firma Cox, el "PT-19 Trainer" es el único que más o menos vuela de manera decente, debido a su mayor superficie alar.



El "Profile Basic Trainer III" era producido por la firma Guillow's en los años '60. Se trata de un "Tablón" grande para motores .19 a .35 glow, ideal para iniciarse en el U/C.



Este es un entrenador de U/C diseñado por Omar Paggi, con motor O.S. 25, fuselaje tipo silueta, y ala desmontable. El plano será publicado próximamente en esta revista.

iba de un lado a otro y me preguntaba: ¿Cuál sería la mejor opción para empezar con el Vuelo Circular?... ¿Ese mismo avión de plástico, o mejor uno de madera balsa?... ¿Y con cuál motor?... ¿Existían otros más grandes?... ¿Qué elementos podría conseguir y cuánto costarían?... ¿Por qué este motor ni siquiera pistonea después de tres horas de darle pala?

A todas esas preguntas después se sumaron mis dudas acerca del combustible (ya que me quedaba muy poco en el frasquito); también sobre qué hacer cuando el motor no arranca, o cómo carburarlo para que se mantenga en funcionamiento, cuáles serían las mejores líneas de comando y su longitud, la manera de efectuar el decolaje (del suelo o de la mano), y muchas más cosas que nadie me podía responder en esos momentos de soledad y falta de conocimientos. Todo eso que viví en mis comienzos, me ha llevado a escribir las sugerencias que intentaré plasmar a través de este artículo. Pero como es mucha la información que hay para transmitir, ahí vamos, pero de a poco...

### ¿Con qué empezar?

En primer lugar hay que elegir el motor que usaremos, para después ver qué avión le "adosamos" por detrás. Hoy en día existen muchas ofertas en el mercado, y si bien la clásica de todos los tiempos fue el pequeño Cox de 0,049 pulgadas<sup>3</sup> (0,8 cm<sup>3</sup>), porque era el motor más fácil de conseguir, ahora se dispone de muchas otras opciones. En la misma franja de cilindrada está el Norvel .049, o también el AP .061 (1 cm<sup>3</sup>). Pero considerando el precio de los últimos mencionados, por apenas 20 a 30 pesos más se pueden conseguir motores de mayor cilindrada, en el rango de .15 a .25 pulgadas<sup>3</sup>.

Teniendo en cuenta este último dato, en caso de no contar de antemano con un motor específico, se puede adquirir uno de mayor cilindrada si se prefiere, ya que se lo podrá montar en aviones más grandes, y estos son más estables en el aire. Además de eso utilizarán líneas de comando más largas, y como consecuencia el piloto podrá disponer de un mayor espacio aéreo, como para después realizar algunas maniobras básicas de acrobacia. Incluso si lo desea puede iniciarse también con un motor .35 a .40, entre los cuales hoy se dispone de excelentes opciones como el Evolution .36 Control Line, o el O.S. 46 LA Stunt. Con esta clase de motores ya se puede construir modelos capaces de realizar toda la gama de maniobras, como el "APUCA-1", o el "Promo Stunt", en los cuales haremos hincapié más adelante.

Para entender mejor por qué es más recomendable usar aviones y motores grandes, un modelito con motor .049 utiliza líneas de comando (hilo de dacrón) de aproximadamente 7 a 9 metros, y su vuelo es relativamente veloz. En cambio, un modelo con motor .15 a .25 en adelante puede volar con líneas metálicas (cable de acero de 0,015 pulgadas Ø) de 15 a 18 metros de longitud, y entonces la "semiesfera" por donde el avión puede volar es mucho más amplia que en el anterior caso. Esto hace que el piloto pueda tener mucho más "aire" disponible, lo cual es muy ventajoso a la hora de practicar maniobras acrobáticas.

Sin embargo, si ya disponemos de un pequeño Cox .049 que quizás teníamos colocado en un viejo modelo de plástico, o que recibimos de algún tío que nos aprecia mucho, entonces lo aprovecharemos. En este caso mi recomendación, por práctico y divertido, es armar un modelo sencillo