

La Manija



Nº 20



Nuestra portada:

Reproduce la tapa de una Flying Models de octubre de 1958 (con un precio de tapa de 0,35 dólares) cuando recién acababa de realizarse el "27 National" en USA. La escena transcurre en uno de los hangares puestos a disposición de los participantes en la base naval donde se realizó el evento. A lo mejor... ¿no se podría hacer algo por el estilo aquí?

Reproducimos a continuación los resultados que interesan al U-control:

EXTRA:

EXCLUSIVE NEWS AND PHOTOS Of The 27th National Model Meet As Seen By FM Roving Reporters

Proto-Speed — Tony Kuester (Jr.), 110.05; Robert Hemingway (Sr.), 116.61; Al Stegens (Open), 119.24.

U-Control Stunt—Eddie May, Jr. (Jr.), 501 pts; Arthur Pawloski (Sr.), 505 pts; Robert Randall (Open), 548½ pts.

Class C Speed—Kenneth Knotts (Jr.); 141.01; Jere Draper (Sr.), 156.46; Bob Lauderdale (Open), 168.16.

Class A Speed—Niki Burt (Jr.), 121.74; Dick Lindy (Sr.), 135.28; Morton & Grogan Team (Open), 143.48.

Class B Speed—Kenneth Knotts (Jr.) 143.71; Larry Draper (Sr.), 142.46; Harris & Shelton (Open), 155.11.

Jet Control-Line—Duane Kaasa (Jr. & Sr.), 149.19; David Cotten (Open), 173.84.

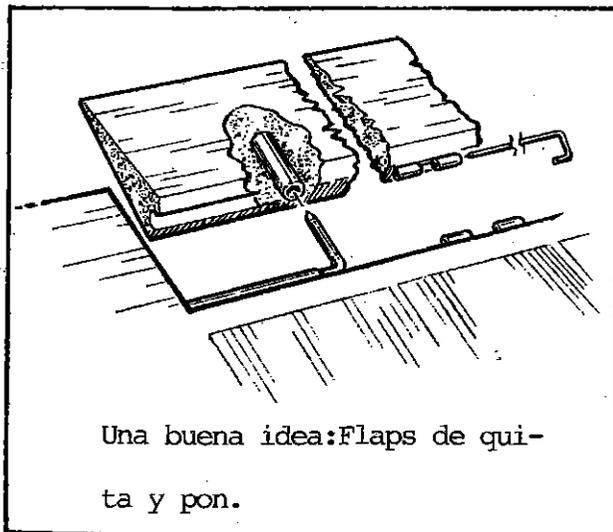
Control-Line Flying Scale—Jim Veasey (Jr.), 244 pts.; Gary Wegmiller Sr.), 274 pts.; Tom Dean (Open), 330 pts.

Control-Line Team Racing — Robert Hemingway, 6:92.

U-Control Combat—John Ward (Circle No. 12); Strether Smith (Circle No. 13); William F. Arrowsmith (Circle No. 14).

Navy Carrier—Alfred Gonzales (Jr.), 308.02 pts.; Robert Hemingway (Sr.), 490.99 pts.; Stephen Babin (Open), 463.0.

Control Line ½A Speed — Kenneth Knotts (Jr.), 89.34; Edward Pilkington (Sr.), 99.30; Harris Sheaton (Open), 107.23.



Una buena idea: Flaps de quita y pon.

EDITORIAL

Gente con e-mail o kelpers ?

En el fin de semana largo de octubre correspondiente e los días 14, 15 y 16 se organizó un encuentro de apuqueros que realizó la gente de Casinos de Mar del Plata. Esta muy buena iniciativa, que arrancó en el encuentro "Dando vueltas con amigos" en el Pucará el 27 de agosto, se concretó (según trascendidos) con buena onda y mejores resultados.

La gran ausente fué La Manija que no recibió noticias de los organizadores ni antes ni después del encuentro, aunque para el después todavía estamos a tiempo.

Desde esta redacción estamos tratando de cubrir noticias y hacer llegar inquietudes de y desde todos los lugares donde un U-controlero extienda sus líneas. Pero, con la buena voluntad no basta: las noticias deben llegar a todos, tengan e-mail o no. Caso contrario corremos el riesgo de convertirnos en una revista tal vez con mucha técnica (que concretamos desde aquí) pero sin ninguna información (que deben concretar y enviar desde allá y allá y más allá-no del más allá). Si el objetivo de APUCA es unir y el de La Manija hacer de nexo ¿porqué no utilizarla?



Constantemente estamos solicitando noticias de las regionales y también de los integrantes de APUCA. La Manija no dispone actualmente de e-mail lo que es una desventaja. Esto obligaría a los responsables de cada regional a enviar ;; UNA carta cada DOS meses !! con un resumen de noticias y comentarios. También nuestros colaboradores deberían escribirnos de tanto en tanto.

Todo esto se hizo desde un principio y funcionó bien. Tenemos en nuestros archivos del siglo pasado pilas de cartas que lo demuestran. Tal vez deberíamos preguntarnos si en este milenio que recién comienza el e-mail sustituirá a La Manija. Sin reproches y con la mejor de las ondas, me despido de ustedes hasta el próximo número.

Martín

P.D: Ayúden a crecer!



En el 2000 cumplieron

50 AÑOS

¡ MUCHAS FELICIDADES !



Grata sorpresa:

En el número 12 de el Aeromodelista encontramos ocho páginas, siete a todo color, dedicadas al U-control, específicamente a los Mundiales realizados en Londres, Francia.

Roberto Rodríguez concurreció a ese evento y su nota demuestra que no solo es un buen U-controlero sino que tiene un futuro asegurado como redactor de eventos.

Realmente imperdible es el material gráfico y literario aportado. Aprovechen que es el número de septiembre y todavía está en algunos quioscos!

Vale también leer la editorial de Roberto Ishkanian, una editorial que emociona y guarda una propuesta de futuro digna de tener en cuenta. Queremos agradecer a Roberto Ishkanian (al que ya consideramos un viejo amigo U-controlero) su interés por el U-C y el espacio que le dedica en su revista.

Este número de La Manija tardó tanto en salir (perdón!) que en el interín apareció el número trece de el Aeromodelista con un artículo sobre el Mundial de Escala realizado en Suiza en agosto, donde en las páginas 16 y 17 se puede apreciar la participación de escala U-control.

Como figura en tapa el Aeromodelista cumple 1 AÑO !!!

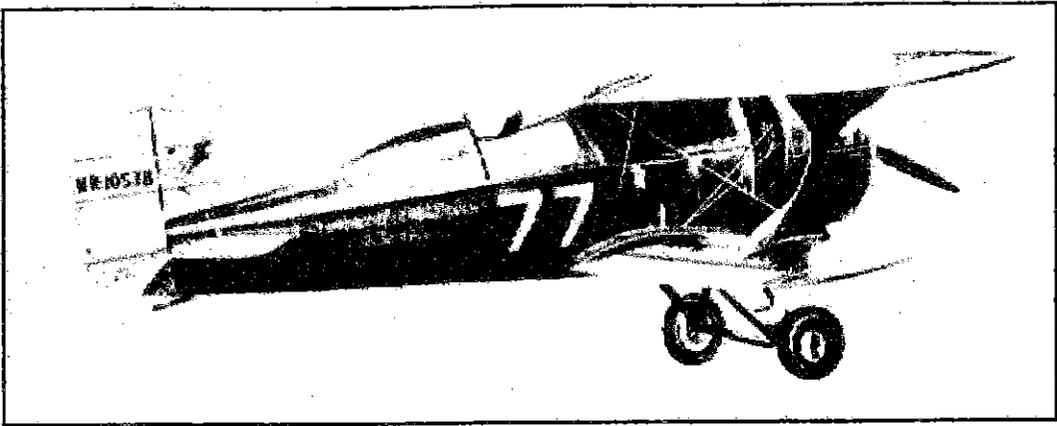
FELICITACIONES Y QUE SEAN MUCHOS !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

El Trofeo Thompson (1930-1939)

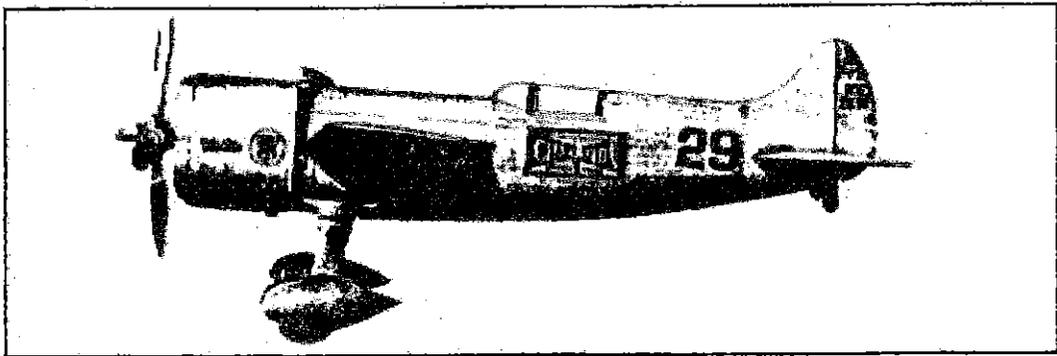
Fueron instituidas por Charles E. Thompson, magnate de la aviación e industrial de Cleveland, Ohio, en el año 1930.

Eran carreras que se corrían a través de pilones con un recorrido de 12 vueltas de 14 km. cada una.

La primera tuvo lugar el 1° de septiembre de 1930, en Chicago, Illinois. Ganó un biplano, el Laird Solution con una media de 324,93 km. por hora.



Año tras año la velocidad fué en aumento así como la calidad y cantidad de aviones competidores.



La última carrera se realizó en 1939, triunfando un Laird Tuner apodado Miss Champion con una velocidad de 496 km. por hora.

Dada la espectacularidad del evento y el colorido de los aviones reunió enormes cantidades de público.

Team Racing, Goodyear o Trofeo Thompson?

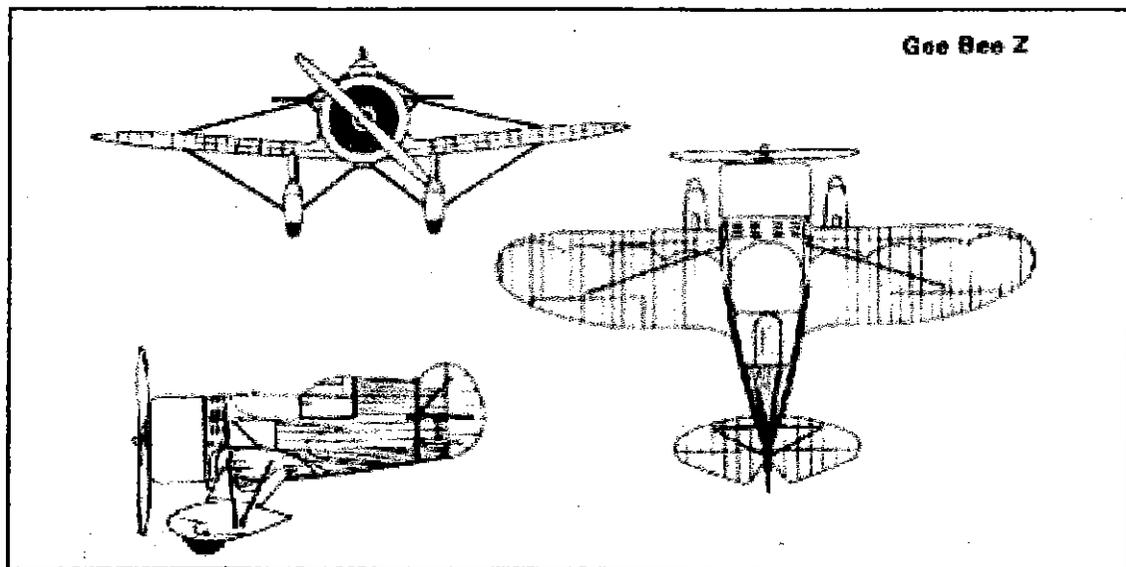
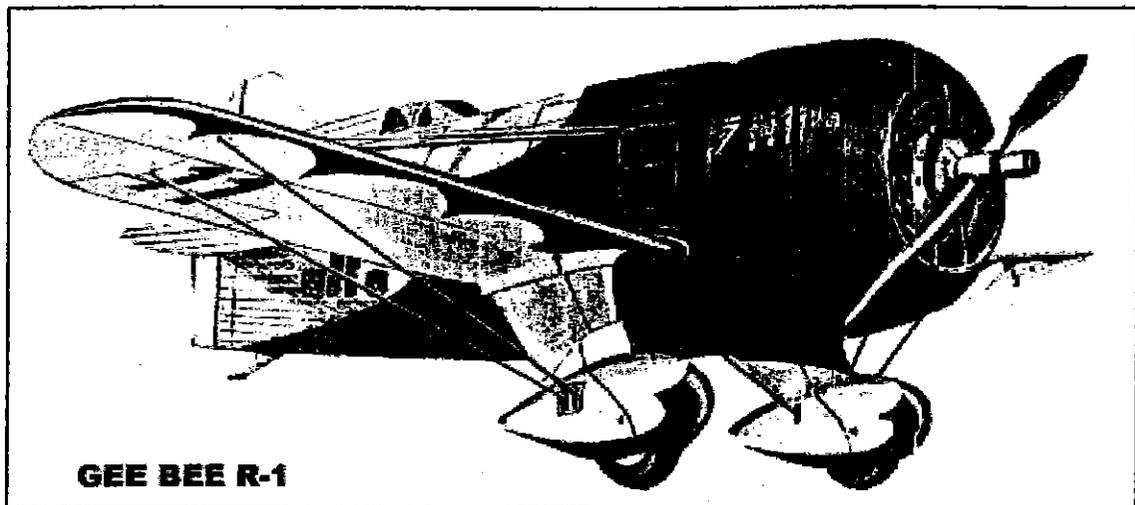
Hace casi diez años discutíamos en rueda de amigos de cierto club las posibilidades de practicar Team-racing en su estilo más sofisticado o eventualmente goodyear como solución más económica y de menor compromiso técnico. La verdad era que no teníamos pista asfaltada, o sea que carecíamos de infraestructura y de motores adecuados ya que la mayoría utilizaba cilindrada de orden de .40 o más. Tampoco, U-Controleros de fin de semana como éramos, teníamos la posibilidad de un entrenamiento intensivo para equipos compuestos por mecánico y piloto. Entonces fue que surgió la idea del trofeo Thompson, con un reglamento muy rudimentario comenzamos a construir los modelos.

La idea era realizar una carrera de 200 vueltas continuas, sin reabastecimientos con modelos de alrededor de 1 m. de envergadura (1/8 de escala aprox.) de aviones que hubiesen competido por el trofeo Thompson allá por la década del 30. Con un motor que no superase la cilindrada de .45 y tanque lo suficientemente grande como para cumplir 200 vueltas sin parar y con 18 mts. de cable. Pensamos en una carrera con hasta cuatro aviones (alguno dijo ¿porque no más?...) en el aire donde el ganador sería el que desarrollase mayor velocidad (y lograrse llegar entero al final como para contarlo y mayor habilidad para sortear a los demás aviones).

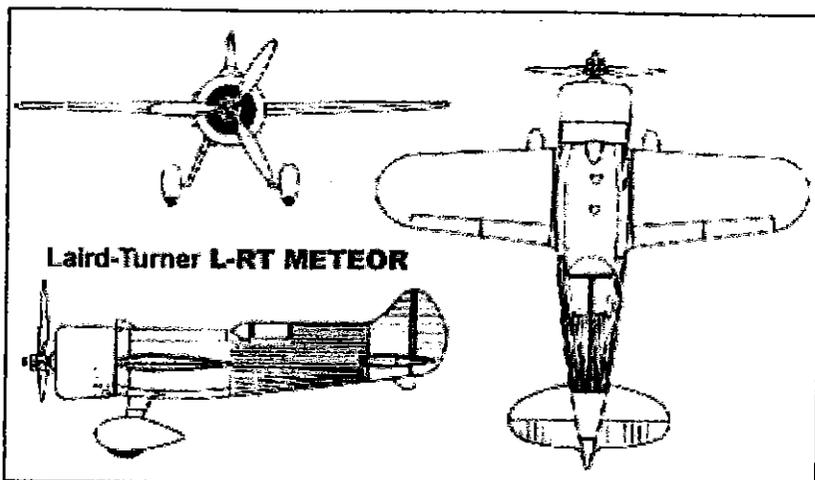
Lo atractivo del espectáculo estaría dado por el hecho de ver compitiendo aviones escala de un tamaño aproximado al metro de envergadura y pintado como los



originales, con todo el colorido de la época. Con esta idea fueron construidos un Gee Bee (Daniel Binda)



y un Hall Racer (Roberto Mestorino) en tanto que un Pesco (Laird Turner) quedaba por la mitad (Gust... Term...).



El Gee Bee real fué un avión difícil de volar y se estrellaron varios matando a sus pilotos. El modelo no podía ser menos, torta tras torta llegó a hacer un solo vuelo completo (completo sin incluir el final donde no aterrizó

sino simplemente "bajó") en ocasión de un encuentro en el Newbery luego de haber sido remotorizado con un Magnum 45 Pro. El Hall Rancer, llamado también Bulldog, voló llevando un O.S. 40 F.S.R. en la trompa y logro velocidades de el orden de los 125 km. por hora sin acelerar totalmente el motor. Con hélice y combustible adecuados y bien afinado pensamos que podría superar los 140 km. por hora. El Bulldog realizó varios vuelos "solo". No es un avión fácil de volar pero luego de un poco de entrenamiento resulta confiable. La prueba es que todavía esta "entero". El perfil es un Eppler utilizado en planeadores de alta velocidad lo que lo hace especialmente sustentador y rápido. Pasados siete años de esta iniciativa, aquí en el C.A.C. pensamos en tratar de encararla nuevamente. El escasísimo número de obligaciones para el concursante y el gusto por los modelos a escala es un estímulo no despreciable para estas competencias. Por otro lado, el volar "algo" de mayores dimensiones que un T.R. puede llegar a generar un gran atractivo.

Entonces un embrión de reglamento podría ser:

Longitud de líneas: 18 mts. entre terminales

Modelo: escala de un avión real que haya intervenido en el trofeo Thompson de preguerra. Deberá reproducir los colores del avión real.

Motor: cilindrada máxima, 45.

Hélice y combustible: libres (algunos propusieron que se prohíba el nitrometano).

Altura del vuelo: no más de 4 metros (excepto al pasar a otro).

Tipo de largada: a discutir (podría ser tipo Le Mans).

Los mecánicos no podrán ingresar al círculo de vuelo una vez iniciada la carrera.

Los pilotos no podrán abandonar el centro hasta que la carrera haya finalizado.

Consideramos que esta puede ser una oferta interesante para gente adicta a la escala y predispuesta a divertirse compitiendo y llenaría el hueco entre el vuelo solo y el T.R. Mientras escribía este artículo, y repasando notas de U.C., encontré una de Model Aviation del año 93 (que coincidencia!) la misma idea. Aquí reproducimos el reglamento U.S.A. y luego su traducción.

CONTROL LINE

RACING →

John Ballard, 10102 Kimblwick Dr., Louisville, KY 40223

Golden Age 1991
Scale
Control Line Air Races
For the Thompson Trophy

General Aircraft Requirements

1. Any pre-WW II Golden Age aircraft such as Bendix, Thompson, or Greve trophy racers; or other racing or speed-type aircraft flown during this era in competition. (Burden of proof must be supplied.)
2. Scale appearance of all aircraft entered must be to within 90% of original scale, fuselage, and empennage; wing area to within 95% of original scale, to remain within the spirit of the event.
3. Wingspan minimum 36"; maximum 42".
4. Full-body fuselage is required, no profiles.
5. Engine size maximum .40-cu.-in. displacement.
6. Minimum propeller dia. 11.0 in.
7. Pilot required in aircraft cockpits.
8. Mufflers or manifolds are required (tuned pipe excluded).
9. Pressure-type fuel systems are not allowed except simple muffler pressure.

Racing Rules

1. Control lines required 70'-0" length .018" line dia. pull tested at 40 lb.
2. Electric starters may be used.
3. All racing is from simultaneous running start (racehorse start).
4. Each race will be 24 laps (2 miles) no restarts/pit stops allowed.
5. Three aircraft per race (whenever possible).
6. Maximum engine starting time allowed—2 minutes.
7. Safety thongs are required.
8. No alcohol consumed on the field.



CONTROL LINE

Epoca de oro escala

Carrera aérea U-Control para el Trofeo Thompson

Requerimientos generales de los aviones:

- 1)- Cualquier avión de la época de oro anterior a la 2° Guerra Mundial como los que intervinieron en los Trofeos Bendix, Thompson O Greve u otro avión de carrera o velocidad volado durante esa época en competición. (Debe ser suministrada prueba o información)
 - 2)- La apariencia de escala del modelo participante debe mantenerse dentro de un 90% de la escala original, fuselaje y empenaje; la superficie alar dentro del 95% para permanecer dentro del espíritu del evento.
 - 3)- Envergadura: mínimo 36" (90cm.) máximo 42" (105 cm.).
 - 4)- Fuselaje armado, no perfiles
 - 5)- Motor hasta un desplazamiento máximo de 40 pulgadas cúbicas.
 - 6)- Diámetro mínimo de la hélice 11" (27,5cm)
 - 7)- Cazagañote de seguridad.
 - 8)- No ingerir alcohol en el campo (Se refiere al étílico de pilotos y mecánicos.
- Los modelos pueden seguir usando metanol.



Asentando motores en el campo

Como mucha gente, yo vivo en un departamento chico y sin patio. Solamente tengo un pequeño balcón, que de por si utilizo como almacén el cual obviamente lleno de cosas. Como lugar no me sobra, desarrolle una "herramienta" que puedo llevar al campo en cualquier lugar del auto y guardar en mi casa fácilmente.

Consiste en dos pedazos de alambre de los usados en la construcción de unos 8-9 mm de diámetro (de esos que tienen una espiral alrededor) por unos 45-50 cm de largo. En uno de los extremos, soldé (eléctrica o autógena) una morsa o grampa tipo "G" chica que se compra en cualquier ferretería. La soldadura nos la podrán hacer en cualquier taller de herrería por muy poca plata. Dejar el lado del tornillo para arriba. En el otro extremo del alambre, afinar la punta con la ayuda de una piedra.

Bien, ¿que hacer con esto?. Estas dos "lanzas" las clavaremos en la tierra cuando vallamos al campo, separados unos 15 cm aproximadamente.

Previamente, deberemos preparar la "típica" bancada de madera donde atornillaremos el motor y el tanque. Esta puede ser una tablita de unos 6 a 10 cm de ancho por 20 a 25 cm de largo por 1 a 1,5 cm de alto. Obviamente que dependerá del motor las dimensiones finales de la misma.

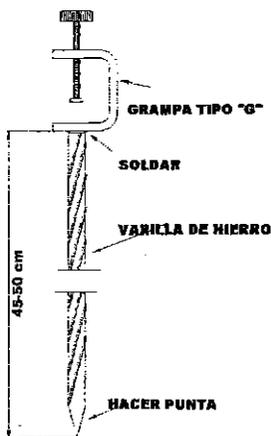
Luego podremos agarrar con las grampas G la bancada.

Como alternativa a tener una "bancada" para cada motor, yo utilizo el siguiente método. Sobre la madera mas grande (la que utilizamos para el motor de mayor cilindrada), atornillo dos pedazos de fleje de aluminio de unos 4 mm de espesor por unos 16 o 18 mm de ancho por unos 6-7 cm de largo. Dejo entre si una separación igual al ancho del carter del motor a asentar, que seguramente será mas chico y sobre este atornillo el motor.

Por cada motor, hago un juego nuevo de bancadas de aluminio postiza.

El tanque lo suelo montar con bandas de goma usando un pedazo de goma espuma como reductor de vibraciones.

Bueno gente, espero que este engendro les sea de utilidad como a mi.



nostalgia

Esta vez le toca a los biplanos. Raramente se los utiliza en acrobacia pura pero pocos modelos superan la "pinta" y la gracia de un biplano practicando maniobras.

Presentamos en primer lugar el Duchess

DUCHESS

El diseño original data de

1961. Esta versión, cuyos pla

nos acompañamos es la tercera, publicada en 1974 en la Aeromodeller

inglesa. Según el autor el modelo presenta muy buenas cualidades

acrobáticas y se caracteriza por realizar una maniobra conocida co

mo "twiddle" que consiste en un looping sobre sí mismo (algo así co

mo una vuelta carnero). Para ello

a 4,50 m de altura inicie un loo

ping y llame al modelo bruscamen

te, con lo cual este girará sobre

su eje (el autor no lo dice pero

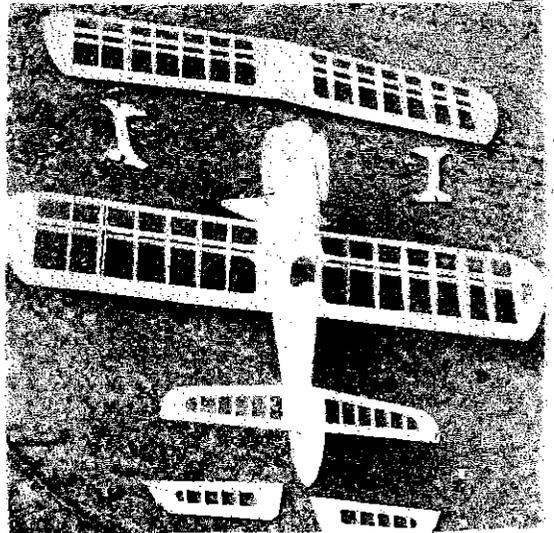
suponemos que es alrededor del

transversal, que es el único al

rededor del cual puede girar un

U-control sin meterse para adentro). Si a continuación inicia un se

gundo twiddle y neutraliza con el modelo nariz arriba, este inicia



rá una suave pasada.

Los que vuelan acrobacia con biplanos dicen que uno de los secretitos del éxito es que el ala superior debe llevar un grado de incidencia negativa (Nota del Ed.-que no se hace responsable del chimento aunque recuerda haberlo leído en algún lado).

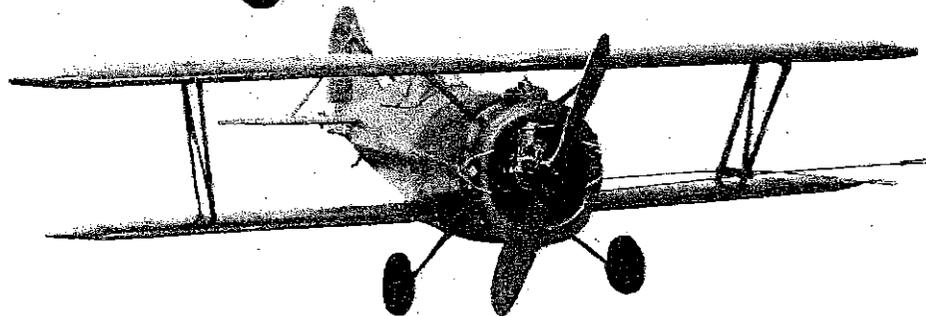
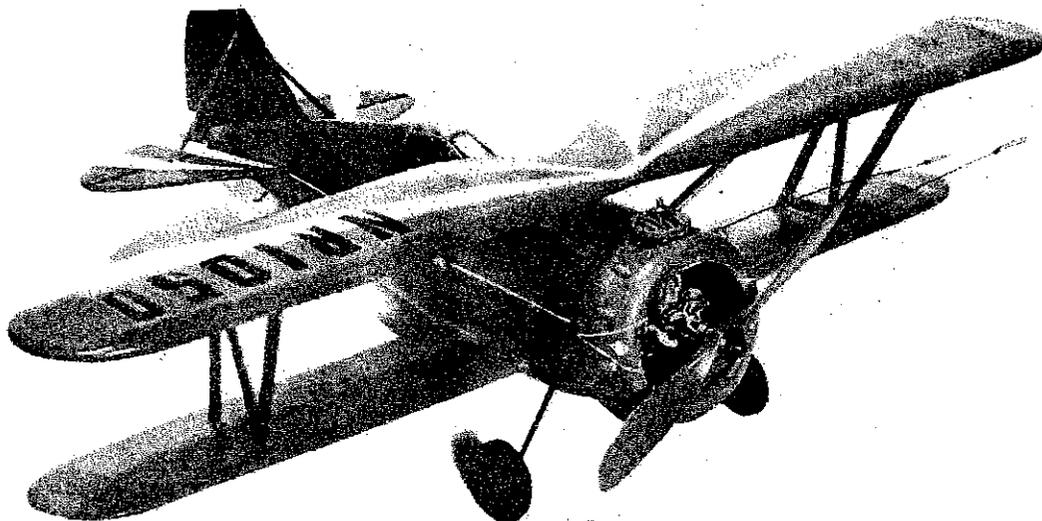
Otro biplano con buena pinta es el Jolly Roger:

Es un diseño de fines de la década del 50 debido a Larry Scarinzi, ingeniero aeronáutico. El diedro de gaviota en el ala superior le confiere un aspecto muy atractivo y, según el autor tiene un excelente comportamiento en vuelo (el modelo).

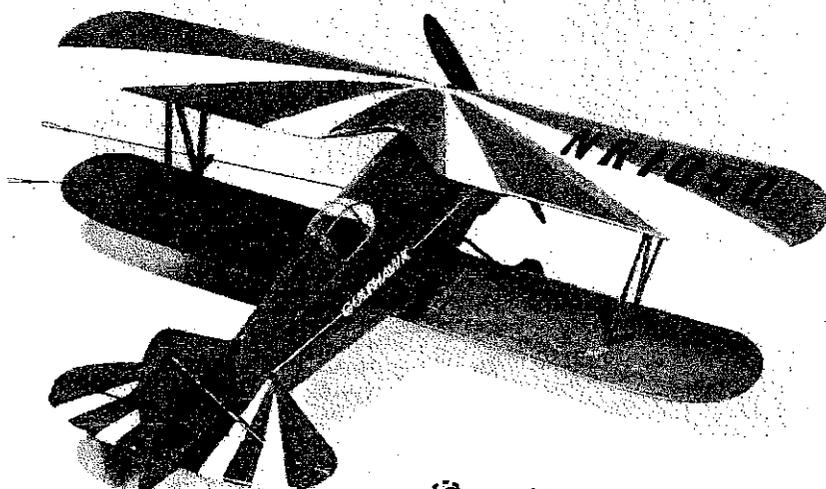
Es para ser motorizado con un .19 pero pensamos que con un .30 pueden utilizarse líneas más largas y tener una actuación más "picante". Acompañan al plano reducido algunas partes tamaño natural.

En el campo de escala les ofrecemos el Gulfhawk que era un avión naval de la Grumman adaptado especialmente para acrobacia. El propietario y piloto, Al Williams, lo condujo en una extensa gira de demostraciones por todo el país (USA of course). El modelo fué diseñado por Paul del Gatto para un motor .09. Con una envergadura de 50 cm es un modelo "chico" pero





lo interesante es que los planos respetan muy bien la escala y pueden ser ampliados a 1 ó 1,26 m.



Mac- the bipe:

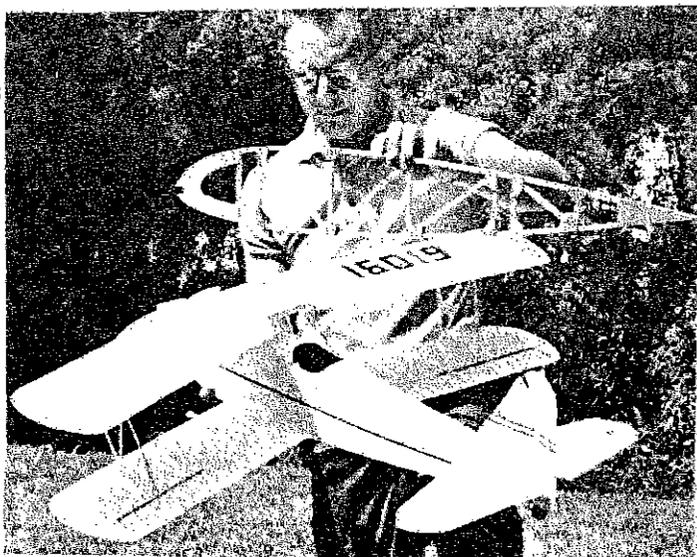
Es un futuro modelo "escala" ya que el avión real todavía no fué construído. El modelo fué construído para experimentar en pequeña escala lo que algún día sería el avión real.

Dice el autor: "Primero el modelo fué terminado completamente y luego se efectuaron los vuelos de prueba. Encontramos que "Mac" es uno de los mejores modelos de acrobacia que hemos tenido el placer de volar. Aunque no tiene los ítems que algunos pilotos desean (como flaps) tiene el aspecto y el vuelo de un gran modelo de acrobacia.

El Jungmeister, un biplano de acrobacia de preguerra que es leyenda y que aún vuela, fué usado como ideal aerodinámico y se trató de respetar la misma geometría del ala, fuselaje y superficies de control.

Una recorrida de los planos muestra una gran aproximación en cuanto al tamaño y características de los modelos actuales (1963 !)

No es coincidencia entonces que el modelo vuele tan bien. Fué planeado desde

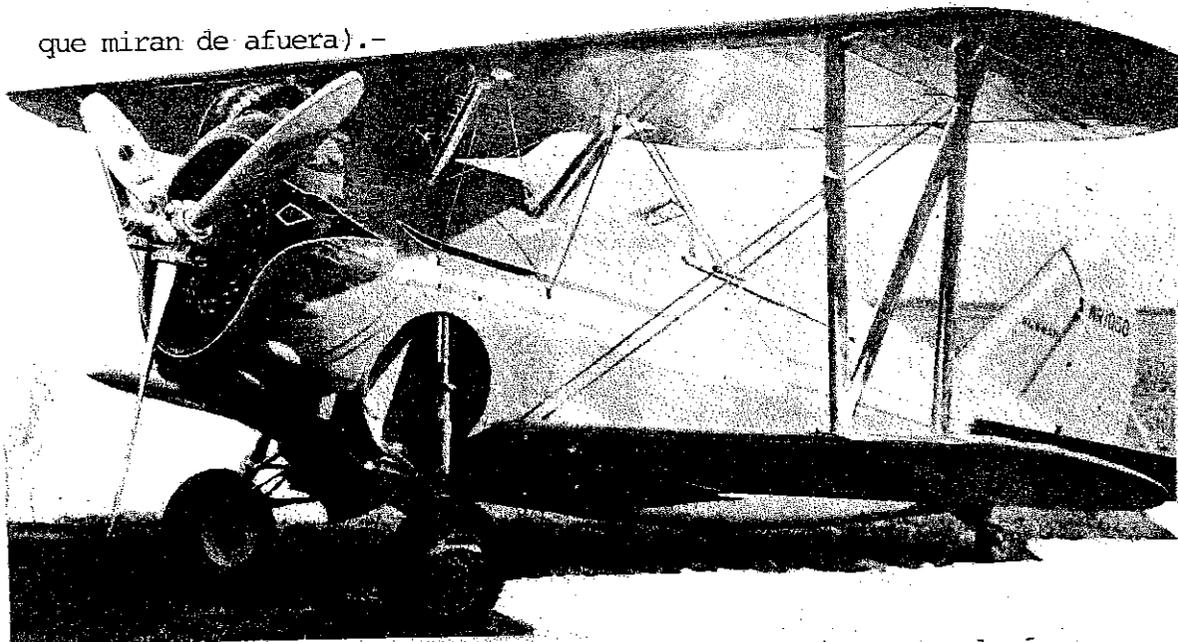


de el principio como un modelo de acrobacia".

N. del R.: Todo modelo requiere una correcta alineación de sus partes para volar bien. En un biplano el trabajo para conseguir esta alineación es mucho mayor ya que hay que alinear dos alas en vez de una pero vale la pena. La diferencia será un biplano pintón que vuela bien o un biplano



con pinta que vuela mal (aunque esto pueda ser más divertido para los que miran de afuera).-



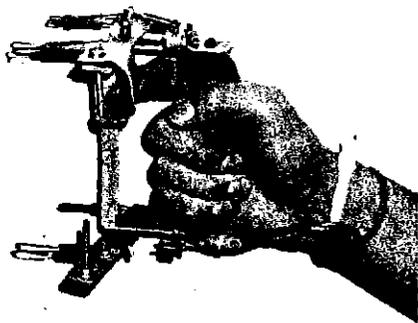
El Gulfhawk real. Los planos que publicamos aparecieron en el número de noviembre de 1959 de la revista Flying Models.



Escala:

Hace casi un mes que vengo pensando que poner en nuestra sección de escala. El sábado 14 de octubre había un viento que amenazaba volar las chapas del quinecho en el CAC. Aproveché la ocasión para quedarme viendo el programa de Hobby Show del amigo Roberto Ishkanian, oh sorpresa!, veo pantallazos de un mundial de U-control.

En la parte de U-control escala aparece en un primer plano una manija para cuatro cables. Los dos de arriba, movidos por el índice del piloto controlan el acelerador (throttle) mediante un balancín más pequeño (T) cuyo eje se encuentra en el lugar donde llegaría el cable de "subir" en el balancín principal (E).

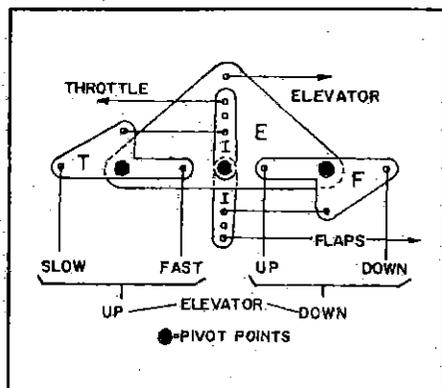


Los dos de abajo, accionados por la mano

izquierda del piloto controlan los flaps mediante otro balancín auxiliar (F) con un eje colocado en el balancín principal (E) en el lugar donde se ubicaría el cable de bajar. El elevador es controlado por el balancín principal. En el centro del mismo se encuentran dos (2) piezas (I) que mantienen la geometría del sistema.

El principio de funcionamiento es simple. Al dar arriba y abajo es como si los balancines auxiliares T y F no existieran. Al accionar cualquiera de ellos el elevador no se ve afectado. ¿Estaría de más agregar que las cuatro líneas deben ser,

exactamente iguales? El modelo accionado por este dispositivo es un Northrop Gamma y pertenece a Karl Georg Krafft de Alemania. Fue publicado en Model



Aviation de mayo del 97. Una idea similar se nos había ocurrido a Gustavo Érmine y a mí para controlar un PL-4. El consejo para el que decida encarar este sistema (que funciona muy bien) es que primero hagan una maqueta tamaño natural de los balancines en cartón duro para resolver antes los problemas que puedan presentarse. Existen variantes pues pueden accionarse conjuntamente motores y flaps y reservar las líneas "de abajo" para otra opción. Muy a tener en cuenta es el hecho que los "pushrods" (alambritos!) que van a motor y flaps deben permitir el libre juego del balancín del elevador. Todo esto debe ser previamente solucionado en la maqueta de cartón.

Vocabulario:

up	arriba
down	abajo
slow	lento
fast	rápido
pivot points	puntos de pivoteaje (ejes)

//

