

La Manija



19

27th NATIONAL MODEL AIRPLANE CHAMPIONSHIPS

JULY 21 THROUGH JULY 27

ABOARD GLENVIEW NAVAL AIR STATION
GLENVIEW ILLINOIS

REGISTRATION
CLOSES -

JULY
15th



Machado 2155 - (1712) - Castelar - Buenos Aires - Argentina

Nuestra tapa:

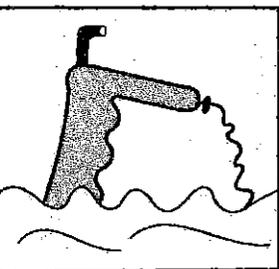
Dedicada a los nostálgicos, este es el motivo de tapa de una Flying Models del año 1958 promocionando los Nacionales U.S.A de aquel año y ¡oh maravilla! la azafata sostiene en sus manos nada menos que un modelo U-control.

Como podrán ver, en este número la sección Nostalgia creció. Creemos que las vivencias de los que hoy comienzan son iguales a las de los que lo hicimos en aquellos años. Ellos y nosotros descubrimos un mundo nuevo llevados por la magia del U-control. Hoy un sinnúmero de diseños de aquel tiempo siguen vigentes y queremos rescatarlos del olvido.



Nuestra contrapata:

que es la tapa de atrás de IM que muestra la tapa de una publicación amiga que le hace "pata" al U-control. Un B-17 U-control es tapa de Model Show en el año 2000. Como decíamos más más arriba la magia del U-control no tiene límites.



Ahora es donde se hace notar que difícil es seguir andando una vez superado el entusiasmo de los primeros momentos A.P.U.C.A. no recibe aportes monetarios de ningún tipo, todo se realiza gracias a la generosidad de algunos y la colaboración de todos. Debido a ello nuestra revista se mantiene con el monto de las suscripciones. Cuanto mas sean los suscriptores mejor será nuestra "Manija". Si esto parece una campaña para conseguir suscriptores debo decir que lo es. Necesitamos que cada suscriptor salga a

buscar nuevos suscriptores que se comuniquen. La Manija es el medio idóneo para hacerlo. Escriban, todo lo que escriban será publicado Critiquen, apoyen lo bueno y cambiemos lo malo por algo mejor.

Propongan ideas: no hay ideas tontas (la idea mas desafortunada es la que no llega a conocerse) y la mas humilde puede dar lugar a grandes cosas. Si hacemos algo cada uno, al final habrá mucho hecho.

Crear A.P.U.C.A. fue algo importante pero exige un compromiso: mantener vivo lo creado. En eso estamos ¿QUIEN NOS ACOMPAÑA?

Noticias de Mar del Plata

DESDE MAR DEL PLATA NOTICIAS DEL NACIONAL

Publicamos la carta que nos envía Big R (Arrayet) desde Mardel con lo actuado en U.C. en este nacional 2000.

Esta carta fue acompañada por otra dirigida a Roberto Mestorino más personal pero tan significativa que consideramos que debe ser publicada.

En su texto encontramos que hay mucho para "bajonearse" pero también hay cosas importantes que obligan a seguir adelante, estas ultimas son:

- 1- La voluntad de seguir con A.P.U.C.A.
- 2- Contestamos la pregunta sobre A.P.U.C.A. y La Manija: A.P.U.C.A. y La Manija nacieron juntas. La Manija es el órgano de difusión de A.P.U.C.A. y, como pedimos reiteradamente, debe ser aprovechado para tal fin (Cismondi, Vitale, Chacon, Tito, etc. no se borren) Arrayet presenta propuestas muy buenas. Opinen. Desde aquí les daremos manija con La Manija.

Durante los días 25 al 28 de Mayo se efectuó en la localidad de Embalse (Pcia. de Córdoba) el 50° Campeonato Nacional de Aeromodelismo. La actividad de u-control se realizó en el polideportivo de dicha ciudad en donde se habilitó en una cancha de fútbol la pista para las pruebas oficiales de acrobacia, en otra cancha auxiliar se efectuaron las actividades de pruebas y en una cancha de básquet – adecuada con extensiones de cemento en sus laterales-, la pista para pruebas de carreras. Al igual que el año pasado, el alojamiento de las delegaciones se realizó en el complejo Alte. Brown, ubicado en las afueras de la ciudad habiéndose alojado algunos participantes en otros hoteles de la misma. El día 25 debían efectuarse las competencias de slow-combat pero se pospusieron para el día siguiente por falta de participantes. El día siguiente se realizaron las competencias de acrobacia promocional con la presencia de 6 participantes de Mar del Plata y 1 de Córdoba. Las posiciones finales fueron la siguientes: 1° Juan Rinaldi, 2° Patricio Nadig, 3° Sergio Asencio (todos de la Asoc. Empleados de Casinos), 4° Mauricio Sanabria (Agrup. Marplatense de Aeromodelismo), 5° Gustavo Del Bono (E.A.A. Cordoba), 6° Sebastian Sanchez (Asoc. Emp. Casinos) y 7° Laureano Mangone (Asoc. Emp. Casinos). Los tres primeros demostraron estar en un muy buen nivel de vuelo y la paridad de puntajes así lo demuestra. El resto –con menos experiencia-, cumplieron con lo suyo rescatándose los avances logrados por Sanabria y Del Bono quienes practican esta actividad desde no hace mucho tiempo. Ese mismo día se efectuó la prueba de slow-combat en la cual triunfó Sanabria sobre Rinaldi (los dos únicos participantes). Ambos utilizaron modelos con fuselaje tabla, lamentándose la ausencia de otros “especialistas” de esta modalidad, especialmente de la ciudad de Buenos Aires. El día 27 se efectuaron las pruebas de acrobacia FAI, con una jornada a pleno sol y con viento “cero”. Se presentaron 9 participantes: 4 de Mar del Plata, 2 de Rosario, 1 de Córdoba, 1 de Chile y 1 de Olavarría. Las rondas fueron muy parejas en puntajes y los participantes demostraron venir bien preparados en cuanto a sus equipos: todas las partidas fueron en tiempo y las rondas se cumplieron con llamativa velocidad. Los resultados finales fueron: 1° Gabriel Cismondi (Rosario –Giulia 2-Jett 50 con pipa), 2° Sergio Vitale (Rosario – Cardinal-St51), 3° Roberto Rodriguez (Córdoba-Cheyenne-ST51), 4° Hernan Muñoz (Mar del Plata-SV11-Stalker61), 5° Hernan Monello (Mar del Plata-Cardinal-ST51), 6° Ricardo Herbon (Olavarría-Stiletto-OS35), 7° Ricardo Arrayet (Mar del Plata, Giulia 2-Stalker 61), 8° Juan Rinaldi (Mar del Plata – Nobler – OS4LA) y 9° Juan Asmus (Chile-Magnum-ST51). //

Ley de éxito de Bralek
Confía sólo en quienes
pueden perder tanto como
tú si las cosas van mal.

Ley de Van Herpén
La solución de un
problema consiste en
hallar a quienes lo
solucionen.

El día 28 se efectuaron las pruebas de carreras en la modalidad Goodyear, resultando ganadora la pareja chilena conformada por Miguel Poduje—Sergio Melendez quienes triunfaron en reñido final sobre los rosarinos Cismondi-Vitale quedando en 3er. Lugar el equipo de Rafaela conformado por Cristian Scandalo-Mario Pozzo (venían punteando pero un accidente los dejó sin posibilidades). En ese mismo día se realizó una competencia de combate FAI en la cual triunfó Patricio Nadig (de Mar del Plata), sobre Miguel Poduje (Chile) lamentandose que problemas en el motor de este último nos privara de un apasionante espectáculo. De esta manera pasó otro campeonato nacional. En general hubo menos asistencia que el año anterior y nuestra categoría fue una de las que menor concurrencia tuvo. Es evidente que el factor económico afecta la concurrencia aunque en muchos casos es por falta de motivaciones, lo que es mas preocupante. Todo esto debe ser analizado por la F.A.A. para ver si se sigue realizando el Nacional en Córdoba unificando todas las categorías o se "abren" las mismas en distintas fechas y clubes. De todas maneras, lo visto en el Nacional no deja de ser un reflejo de lo que se ve (o no se ve, mejor dicho), en los campos de vuelo los fines de semana: la actividad —salvo raras excepciones—, está empezando a decaer. Nosotros, los u-controleros, tenemos que buscar alternativas para que podamos seguir avanzando y no perder el terreno ganado en estos últimos 3 años. Muchachos, a moverse porque nadie hará las cosas por nosotros!.

Hasta pronto. **Big R.**

Hola pa'todos!

A los efectos que estén enterados, adjunto la nota que envíe a Mestorino con lo que hablamos en Córdoba todos nosotros y un resumen del nacional para publicar en La Manija.

En otro orden de cosas me parece bueno que el nacional no se haga mas en Córdoba y que el sudam se haga los años impares y lo organicen clubes.

En este sentido quiero aclarar muy bien mi posición para que los rafaelinos no me lancen dardos envenenados la proxima vez que nos encontremos: yo creo que si es por el tema pistas y por el tema amistad sin dudas que debe hacerse alla, pero en este caso hay que analizar otras cosas que van mas alla de las personas: costos y difusión.

Insisto —aunque me gane el odio de los kams— que el lugar ideal es Buenos Aires. Nos queda a todos mas cerca con lo que se ahorran costos y tiempo. Además es donde mas puede difundirse la actividad (por algo Dios esta en todos lados pero atiende en Buenos Aires). Claro ... esto depende que los porteños se pongan de acuerdo y laburen para esto .. lo que hay que ver.

Chau, estoy de paro.

Richardo

Hola Roberto !

Aca estoy, habiendo vuelto de Córdoba (no voy nunca mas) y mudándome de casa (hace 5 días que estoy acarreado cosas y esto no se termina).

Toma nota de mi nuevo domicilio: Necochea 4377 (el telefono sigue siendo el mismo.)

La cosa en el nacional fue mas o menos asi:

- a) En lo deportivo va el informe mas abajo. Pocos participantes, tan es asi que si no ibamos nosotros los de Mar del Plata la actividad del ucontrol hubiera sido lamentable.
- b) En lo organizacional por parte de la FAA: muy flojo. Se arregló un poco mas la pista para carreras pero definitivamente no se puede hacer la actividad en ese lugar.
- c) En lo personal mas menos que mas. Con decirte que me robaron el fuselaje del modelo de acrobacia con motor incluido (guardabamos las cosas en el gimnasio donde se hacia interiores ... y desaparecio!)
- d) En lo que tiene que ver con APUCA se estuvo hablando sobre como seguir. En general nadie se mueve lo que asi fue admitido. Se planteó la preocupación de la ausencia de La Manija en muchos de los presentes quienes decían no haber recibido ni siguiera el primer número de este año (el que fue sin cargo). Yo explique como había sido el proceso que llevó a la nueva edición. Despues de hablar sobre la necesidad o no de seguir con APUCA (yo opinaba de no seguir, te lo aclaro), quedamos en lo siguiente:
 1. Seguir con APUCA
 2. APUCA sin un órgano de difusión no puede existir. En este momento ese órgano es La Manija pero son muy pocos los que la reciben.
 3. Ustedes tienen que definir si La Manija la quieren hacer como una publicación propia ajena a APUCA o si quieren que siga siendo el órgano oficial de difusión antes mencionado y si están en condiciones se seguir su publicación en el futuro.
 4. Para abaratar costos, los ejemplares pueden enviarse a cada club para que alli se repartan. Hay compromiso de los asistentes de asi hacerlo.
 5. APUCA a través mio hará llegar a todos los de la lista el texto de los responsables y sus funciones y una invitación a suscribirse a L.M., tambien pienso agregar una encuesta.
- e) En todo esto hay mucho entusiasmo por parte de los chilenos. Ellos formarán su propia APUCA y proponen unificar con organizaciones similares de Brasil y Chile para formar una especie de asociación sudamericana.

Mas o menos es todo. En general noté una baja en el ánimo y si el nacional se sigue haciendo en Cordoba no va a ir nadie. Lo lógico es que estas competencias se hagan en Rafaela pero tiene dos contras: esta lejos y no es un lugar adecuado para la difusión de la actividad a nivel masivo (no asiste ni la gente de Rafaela). Allá existen las mejores pistas y son todos amigos (aunque esto es al margen) pero yo opino que tiene que hacerse en Buenos Aires por dos razones: es un lugar mas cercano a todos (se bajan costos y tiempo de traslado) y promocionalmente es insuperable, pero esto es algo que tienen que trabajar ustedes, todos los que viven en B.A.. La F.A.A. va a hacer el próximo sudamericano (el año que viene) y el nacional en clubes y seguramente largará una propuesta en este sentido. Pónganse las pilas, anímense, háganlo en Bs.As. y van a ver que bien que sale todo.

Es todo, voy a seguir acomodando cosas. Por un tiempo haré un "parate" en esto del aeromodelismo (afano y mudanza me lo impiden ahora y falta de ganas para mas adelante).

Espero que todos anden bien por allá y aprovecho para mandarles un saludo bien grande.

Chau,

Ricardo

Nota de Pesce

El 5 de Mayo recibimos la carta que va a continuación de Juan Carlos Pesce de los "Piolineros" del Pucará Trae noticias, aunque algo atrasadas podrán decir algunos, no por eso menos importantes. Se trata del primer minicuentro de U-C. realizados bajo la idea de "encuentros entre clubes" que propiciamos desde la Manija, contribuirán a establecer lazos regionales entre U-Controleros de la zona.

Sabemos que en otros lados esto también se hace y nos gustaria mucho publicarlo: manden noticias!
Nota del impresor: Estimado Sr. Pesce, sería deseable agregar un poco mas de foco a las fotografías pues entre nuestras drogas para revelar no figura una llamada "enfoquina". De esta manera podemos reconocer no solo a los que hacen portación de bigote, a pesar de esto un gracias muy grande por colaborar!

Estimado Roberto,

Tal como fue tu propuesta a través de "La Manija", que yo compartí desde el primer momento, preparamos una visita de los u-controleros del C.A. Ciudadela a nuestra Agrupación Pucará, la cual se concretó el domingo 19 de marzo pasado.

A continuación va el reportaje.

Según lo habíamos previsto, es más fácil que organizar formalmente un "Encuentro" con invitación general a todos los clubes. Al reunimos un grupo más reducido de amigos, su concreción fue más simple, rápida y económica.

Ese día nos encontramos 9 u-controleros, lo que en el Pucará (que es predominantemente radiocontrolero) es un número muy interesante. Lo que no nos ayudó fue el viento, que ese día sopló fuerte hasta muy avanzada la tarde, y solo dejó un lapso muy reducido para poder hacer algunos vuelos, hacia el final del día.

Roberto Mestorino trajo su B 17 con dos motores Thunder Tiger .46 y dos "dummy" y lo voló con 40 metros de cable. En mi opinión esa es la distancia a la que hay que volarlo siempre. Así es como el modelo se aprecia cabalmente y a una velocidad mucho más adecuada para el tipo de avión que se trata. Alguna vez lo vi volando con 20 metros de cable, y no se acercó a la majestuosidad del avión real tanto como en esta oportunidad (Como decía Roberto: "Parecía que lo llevaba de la oreja!").

También trajo un Panthom motorizado con un Magnum .45 (de los manufacturados en Taiwan) y la avioneta Citabria (de ala alta) con un ASP .36 (chino) que sirvió de "tester" cuando, cansados de esperar que amainara el viento, la sacó a volar en un momento en que parecía que disminuía y permitió constatar que, además de la grata charla e intercambio de ideas, también era posible, no solo "dar algunas vueltas", sino también hacer loopings, ochos, invertido, etc., todo con un ala alta (Ahí sí que hay "muñeca!").

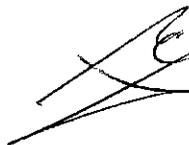
Jorge Caputo se presentó con su colorido Thunderjett con un Magnum .45 Pro. Por su parte Nestor Linari se acercó con varios modelos, uno de ellos un representante de la categoría "rat racer", de aproximadamente 60 cm. de envergadura y equipado con un Super Tigre G21 - .29, me comentaba Nestor que el modelo no tenía nombre, pero eso fue rápidamente solucionado por los radiocontroleros que lo estaban mirando y que, impresionados por la velocidad de vuelo (y por la cercanía del suelo!) lo bautizaron "El P... Líquido!", también trajo un modelito "ala Regallo" cuya superficie de sustentación está constituida por un triángulo de polietileno! de 65cm. de envergadura y motorizado con un .049, este no fue volado ya que el viento reinante seguramente lo hubiera hecho estrellar; para redondear el terceto de "curiosidades" agregó un modelo, que sí voló, constituido por dos alas superpuestas, levemente desfasadas, con el timón de dirección pegado al borde de fuga y sin fuselaje ni estabilizador!, flap y timón de profundidad son la misma cosa!, el diseño apareció hace ya unos cuantos años en un "Aeromodeller Annual" (revista inglesa) bajo el nombre de "Manx Cat IV", tiene 70 cm. de envergadura y está potenciado con un Fox .35, el vuelo de este aparato es "bastante nervioso" por no decir otra cosa.

Nos acompañaron Cesar Heredia, Manuel Cusi, Rubén Michelis, Jorge Colkhum y Pepe Lapenna. Yo por mi parte llevé un "Bandeirante" (acrobático cuyo diseño y construcción es de Jorge Santos) que, como pesa 1,5 kg. (sin combustible), el O.S. .35 que le puse originalmente no dio ningún resultado. Ahora lo acabo de remotorizar con un O.S. .40 LA transformado a U/C recientemente recibido de U.S.A., el trabajo fue hecho por la empresa T.C.I. Inc. Luego de hacerle el respectivo ablande, veremos los resultados.

Esta visita de amigos nos permitió estrechar vínculos, intercambiar ideas, hacer planes a futuro, tomar unos mates, etc. Confío en que sea el inicio de una serie de reuniones, tal vez no multitudinarias, pero eso sí, llenas de calor de amigos y olor a ricino quemado!

En las fotos que te estoy agregando vas a ver más detalles, en la nro. 1 están, de izquierda a derecha (parados) R. Mestorino, J. Lapenna, R. Michelis, J. C. Pesce, C. Heredia y N. Linari (sentados) J. Colkhum y J. Caputo, en la nro. 2 ambos Jorges están dándole los últimos "toques" al B 17 mientras Roberto, dirigiéndose hacia la manija, nos muestra la parte posterior de su humanidad, en la nro. 3 el B 17, gracias al sistema de aceleración que le instaló Roberto, está haciendo un "toque y despegue", en la nro. 4, con el B 17 en vuelo, se puede apreciar que modelo y piloto están separados por 40 metros!

Un abrazo y sigan para adelante



Juan Carlos

CAUTION:

NEVER ... **Y NEAR OVERHEAD POWER LINES OR DURING AN ELECTRICAL STORM—INJURY OR DEATH CAN OCCUR.**

ALWAYS PULL-TEST LINES BEFORE USE.

Under normal flying conditions, we recommend the wire sizes shown on the chart to the right. **Sullivan** guarantees this control line against defects in workmanship or materials **prior to use only.**

Always inspect lines for kinks before use—discard any kinked lines. Use all control lines in accordance with A.M.A. standards.

7-Strand Cable Size	Engine Disp.	Line Length
.008	to .05	26'3"
.008	.075	26'3"
.012	.09	35'
.015	.19	52'6"
.015	.29	60'
.018	.49	60'
.018	.49	70'
.021	.60	70'

SULLIVAN PRODUCTS, P.O. BOX 5166, BALTIMORE, MD. 21224/7-11099/REV. 4-86

J.C. Pesce
C.C.2217
C.P.1000
Bs. Aires





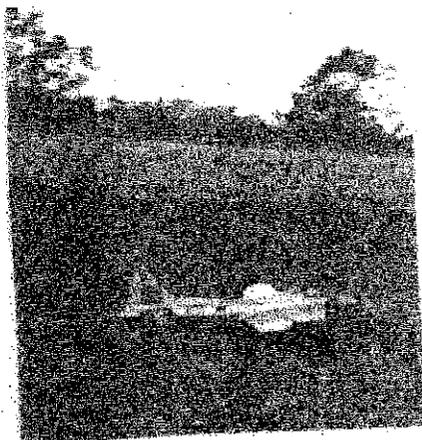
Nº 1



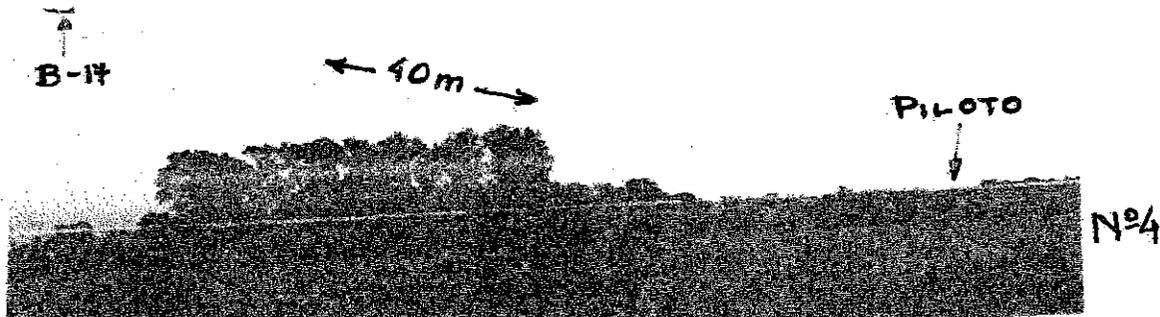
+
PUCARÁ
+
CAC



Nº 2



Nº 3



SOCORRO..!



Pucci

Una anécdota y una

muy buena idea:

Una vez, y hace mucho tiempo estaba practicando combate, no recuerdo con quien cuando sobrevino el accidente: "quien" (el que no me acuerdo) estrelló el modelo. Sus

líneas quedaron en el suelo y (siempre las cosas ocurren de la peor manera cuando ocurren—Murphy dixit) me enredé con ellas. En cuatro vueltas más estaba en condiciones de competir en un concurso al mejor matambre mientras "quien" trataba desesperadamente de desenredarlas y desenredarme sin conseguirlo. Sin poder seguir dando vueltas tuve que "planchar" mi modelo contra el piso.

Consecuencias: "quien" perdió un juego de líneas (además del modelo estrellado) y yo en el proceso de "planchado" gané unas cuantas arrugas en el modelo, un capot retorcido, una hélice rota, etc. Comentando después el desastre, Enrique Akian tuvo la gran idea: "quien" debió haber agarrado mi manija y seguir volando el modelo mientras yo me desenredaba. SOLUCION: SI SE ENRIEDA NO TRATE DE SEGUIR DANDO VUELTAS, PASELE LA MANIJA A OTRO. Esta idea salvó gran número de modelos. Gracias Enrique.

Roberto Mestorino.

Haciendo Memoria

El 31 de Marzo de 1940 hace 60 años se realizaba un primer concurso en el Club de Planeadores Albatros, como se puede observar en las fotografías y las planillas eran muchos los aficionados en esa época.



Los ganadores, durante el acto ofrecido por el Director de HOBBY en la distribución de premios.

**CON GRAN ÉXITO
SE REALIZO
EL PRIMER
CONCURSO
de
AEROMODELISMO
Organizado por
HOBBY**

MAYO • 1940

Como fuera anunciado oportunamente, el domingo 31 de marzo realizóse, en el aeródromo de Merlo, gentilmente cedido por el "Club de Planeadores Albatros" y la Dirección Nacional de Aeronáutica, el primer concurso de modelitos orga-

lizado por esta revista, y con la cooperación del "Club Argentino de Aeromodelismo". Desde temprano, mucho antes de la hora anunciada, gran cantidad de aficionados y público ocupaban las dependencias del campo y a la llegada de los autos de excursión y precedentes de la capital, se dio comienzo el certamen cuyo desarrollo transcurrió durante todo el día.

La clasificación final de las diferentes categorías, fué la siguiente:

2da. Categoría "EL AGUILUCHO"

1º	Sr. Ariel Ciro Rietti	Promedio	2' 8" 1/5
2º	Sr. José Marchesi	"	1' 59" 3/5
3º	Sr. Miguel Riel	"	1' 58" 2/5
4º	Sr. Arnaldo López	"	1' 58" 1/5
5º	Sr. Santiago Huidada	"	1' 57" 3/5
6º	Sr. Ricardo M. Solari	"	1' 57" 4/5
7º	Sr. Antonio Nekarda	"	1' 57" 4/5
8º	Sr. Nicolás Gaudino	"	1' 57"
9º	Sr. Carlos Alberto Martínez	"	1' 57" 1/5
10º	Sr. Norberto Wels	"	53" 1/5

3ra. Categoría "CLUB ARGENTINO DE AEROMODELISMO"

1º	Sr. Gilberto Riega	Promedio	33" 2/5
2º	Sr. Octavio Bahallo	"	29" 2/5
3º	Sr. Juan Carlos Berreta	"	4"
4º	Sr. José Consejo	"	2" 4/5

1ra. Categoría "HOBBY"

1º	Sr. Ariel Ciro Rietti	Promedio	1' 22" 1/5
2º	Sr. Pedro Baldomero	"	1' 18"
3º	Sr. José Marchesi	"	1' 5" 1/5
4º	Sr. Ricardo Oliviera	"	1' 3"
5º	Sr. Pedro Baldomero	"	54" 2/5
6º	Sr. Luis C. Prieto	"	52" 1/5
7º	Sr. Ricardo Oliviera	"	44" 3/5
8º	Sr. Roberto Takahashi	"	37" 1/5
9º	Sr. Julio C. Bogarra	"	33" 1/5
10º	Sr. Octavio Bahallo	"	31" 1/5

4ta. Categoría "AERO ARGENTINA"

1º	Sr. Angel Cabeza	Promedio	3' 8 1/5
2º	Sr. Hugo Pessina	"	1' 45" 1/5
3º	Sr. Raúl Hemaker	"	1' 38"
4º	Sr. Julio F. Winne	"	1' 38" 1/5
5º	Sr. Ariel Ciro Rietti	"	1' 28" 1/5
6º	Sr. Ricardo Bernasconi	"	1' 28"
7º	Sr. Antonio Nekarda	"	1' 28" 1/5
8º	Sr. Juan Hemaker	"	55" 1/5
9º	Sr. Jorge C. Matus	"	13" 1/5
10º	Sr. Lorenzo Pérez	"	3" 2/5

(Sigue en la pág. 63)



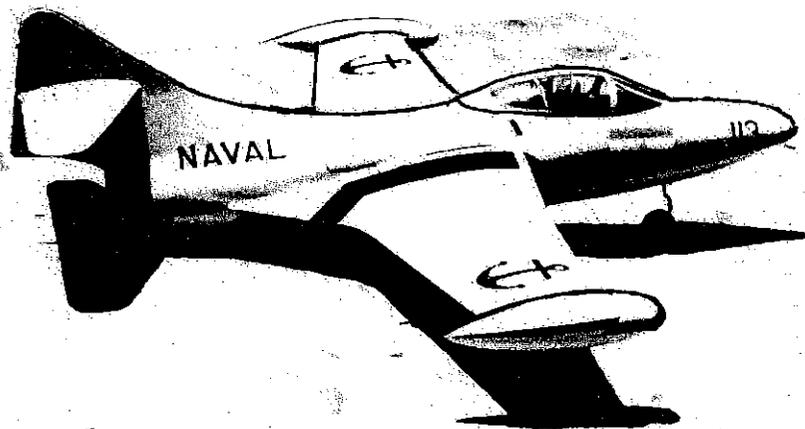
-Algunos años después tuve la oportunidad de ir a ese campo de vuelo, eran los sábados por la tarde los días que eran lindos, la mayoría no teníamos auto y el medio de viajar era el tren, yo lo tomaba en la estación Floresta y lo asombroso es que por los pasillos no se podía caminar por la cantidad de modelos, la mayoría de vuelo libre, que llevaban.-

En Merlo, con los modelos a cuestras, los aeromodelistas eran una procesión que caminaba bastante, con los modelos como íconos de un hobby, que todavía con algunas electrónicas mejoras, persiste.

MZAS21/06/00.

Dónde están??

ARIEL CIRO RIETTI - GILBERTO RIEGA - HUGO PESSINA



CESNA 180



Nostalgia

No todo lo que es Nostalgia se nutre de acrobacia. Otra de las ramas del U-C, menos popular tal vez, como es escala merece nuestra atención hoy en esta sección donde rescatamos del olvido tres modelos de la categoría. Dos de ellos se deben a Walter Musciano quien se distinguió como diseñador de gran número de modelos escala y se distinguió más aún por su gran generosidad en cuanto a la cantidad de balsa utilizada. El lector podrá disminuir en forma considerable el peso utilizando espesores más reducidos o balsa superliviana.

El tercer modelo, diseño de Jimmie Mc Croskey fué campeón de escala U-C en los Nacionales de U.S.A. de 1954 y publicado en la Model Airplane News de mayo de 1955.

El Cessna es nuestro primer intento de publicar un plano (plani-to) tamaño natural, Aquí queremos recordar que todas las grandes cosas tuvieron un comienzo humilde. Este es uno.



Navy Bellanca



Este modelo, diseñado por Walter Musciano, apareció en el número de julio de 1959 de Model Airplane News y es presentado como un escala con capacidad acrobática para motores entre .19 y .35.

Dice el autor: "Perfiles (modelos tabla) escala y acrobáticos semi-escala son muy populares.(habla de 1960 aunque, hoy en el 2000 porqué no?). Sin embargo se los ve a mitad de camino entre buenos modelos de acrobacia y malos modelos en escala. Hay numerosos aviones (reales) que pueden adaptarse para acrobacia con poca o ninguna modificación. Los Bellanca de preguerra, monomotores, son candidatos ideales para acrobacia con su enorme superficie alar y moderadamente cortos momentos de cola. Varios fueron armados y volados exitosamente por el autor."

El modelo presentado aquí fué proyectado para una forma de control llamada Mono-line donde el modelo vuela con una sola línea y el control

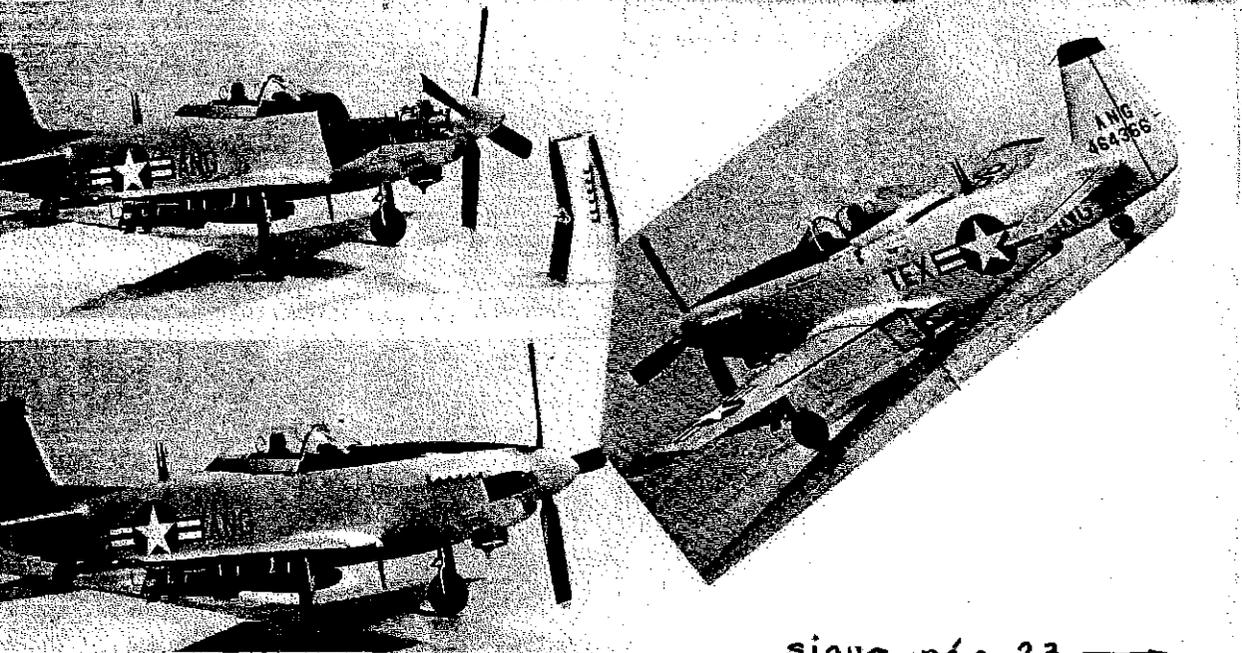
se logra haciendo rotar esta. El mecanismo puede observarse en la vista "de arriba" del plano. El sistema sigue funcionando (dicen !) aunque la línea quede algo "floja" y el autor afirma que se puede volar con 45 m (leyó bien: CUARENTA Y CINCO METROS) con absoluta seguridad. Se nos ocurre que colocando un balancín el modelo volará perfectamente con líneas de 18 o 20 m (probamos con más ?). En tren de mejorar la respuesta podríamos correr hacia adelante la línea de bisagras del elevador con objeto de aumentar la superficie de la parte móvil. La verdad es que no es un modelo de acrobacia pero hacer acrobacia con un modelo escala le agrega otra dimensión al vuelo y es otro desafío.

Nota del Ed: Roberto Mestorino tiene un Citabria totalmente escala, de las mismas dimensiones del Bellanca, con diedro y estabilizador "chiquito" (en escala) que hace algunas maniobras como looping derecho e invertido, vuelo invertido (no es común ver una avioneta volando en invertido a medio metro del piso), ochos horizontales y sobre la cabeza y algunos "penosos" looping cuadrados.

Incluso se dió el lujo de participar con la avioneta en un slow combat y ganar! Como detalle extra aclaramos que tiene perfil simétrico y un ASP .36 en la punta (bueno, así cualquiera !).



The Mustang ★

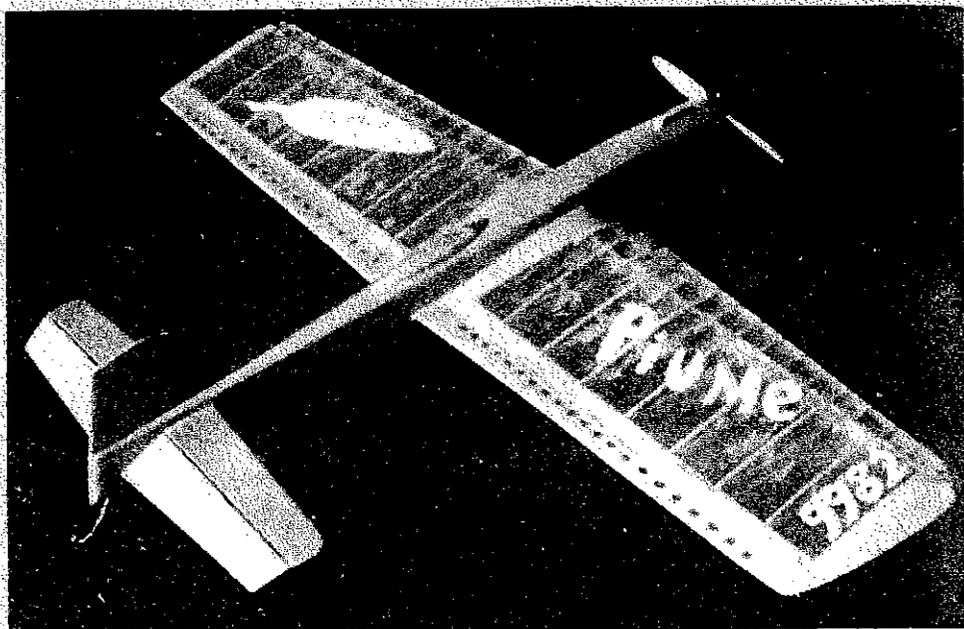


sigue pág 23 →

Cambiando de idea

PIUME por Bob Zambelli

(Extracto del artículo publicado en STUNT NEWS Enc/Feb. 2000)



La inspiración para el PIUME llegó como resultado de mi fascinación por el 4 tiempos y la performance potencial en estos motores.

Aunque ignorados por la gente del U.C. fueron plenamente aceptados en el R.C.

En Europa la cosa fue distinta. En los pasados dos años, O.S., Saito y Enya fueron encontrando sus caminos hacia la cumbre en 4 tiempos, Compostela (1° en el 96) Beringer (1° en el 99) y Maggi, el campeón italiano del presente llegaron a esto utilizando motores de 4 tiempos. Este artículo está encaminado a poner de relieve las virtudes de los 4T. Las usuales protestas sobre los 4T. es que son más pesados, agregan complejidad con costos mayores y menos potencia, etc.

Resulta que no es tan así. Mi primera experiencia fue con un O.S.Fs2D en un Flite Streak donde quedé gratamente sorprendido, el modelo resultó una maravilla volando, este abrió mis ojos, y me hizo pensar.

Peso: el carburador pesa entre 1/2 y 1 onza (1 onza = 30 grs.) dependiendo de el motor. Puede substituirse con un venturi y una aguja para U.C. con un mayor diámetro en la toma se alcanza más potencia. El combustible consumido se reduce a un 50-60% del necesario para un 2 T.

El aceite de castor produce depósitos en las válvulas lo que hace aconsejable una mezcla adecuada de castor con sintético.

Potencia: Sorpresa! Más de lo que uno espera!. En