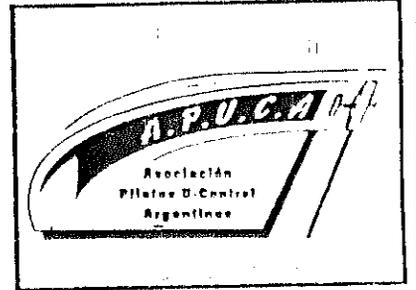


La Manija



ORGANO DE DIFUSION DE LA ASOCIACION PILOTOS U-C- ARGENTINOS

Tirando las líneas...

Cartas del exterior

El crecer nuestro de cada día

Resulta difícil hacer un editorial cuando día a día vemos crecer con gran orgullo nuestra asociación. Que podemos contar o hacer sobresaltar que, diariamente, cuando nos toca ir a esta la casilla de correo quedamos asombrados ante la cantidad y calidad de nuevas cartas que llegan desde distintas latitudes, no solo brindando su apoyo, sino también participando en forma activa con ideas, puntos de vista, etc.. Es digno de destacar -a los efectos de que todos tengan en cuenta el vertiginoso vuelo que estamos tomando-, que desde nuestro último número a la fecha, A.P.U.C.A. cuenta con 13 nuevos socios y 3 nuevas regionales.

Por otra parte la época estival ayuda para que muchos nuevos y viejos amigos se lleguen hasta Mar del Plata y tengan la fina amabilidad de regalarnos de sus tiempos de descanso vacacional, muchas horas de deleite, dejándonos siempre con la sensación de que todo el tiempo que estuvimos juntos ha sido escaso y que "...pronto tendremos que volver a encontrarnos para seguir comentando tal o tal tema...". Orgullosos nos enteramos por vuestras cartas y llamados que se ha iniciado una red de intercambio epistolar, telefónico, y personal como consecuencia de la aparición del listado de miembros, haciendo que la integración entre los amantes de U-C sea todavía más estrecha que antes.

Algunas asociaciones y clubes han tomado muy en serio la realización de encuentros y certámenes de vuelo circular dentro de sus calendarios de actividades. Distintas publicaciones nos solicitan notas y artículos vinculados con la especialidad.

Y finalmente puede apreciarse el incipiente nacer de nuevos productos y Kits para nuestra modalidad de vuelo.

Pero todo este maravilloso crecimiento nos compromete cada vez más a aunar criterios, y asumir con responsabilidad que cada grano de arena que se pueda aportar, por pequeño que sea, incrementará la montaña de logros del vuelo circular en nuestro País. Es por ello que cada carta, cada informe, cada crítica o sugerencia hace que esta pequeña gran aventura que es nuestra asociación crezca y haga ocupar al U-C Argentino el lugar que nunca debió perder.

Por todo ello: gracias por ser parte y a seguir trabajando

Miguel A. Arnó

PAMPA

PRECISIÓN AEROBATICS MODELS PILOTS ASSOCIATIONS

Sr. Ricardo Arrayet
9 de Julio 5073 9º -5
7600 - Mar del Plata

Estimado Ricardo

Felicitaciones por la creación de A.P.U.C.A. y su publicación "LA MANIJA".

Aquí en PAMPA, nos provoca mucho placer el saber que desean incluir noticias y artículos de Norte América y otras regiones donde se encuentran diseminados los miembros de PAMPA.

Quedan permitidos para reimprimir notas y comentarios de STUNT NEWS con la única objeción que mencionen la fuente de origen, en este caso haciendo referencia a nuestra revista como así también al autor o editor responsable de la misma.

Gracias por vuestro interés en PAMPA y es mi deseo que A.P.U.C.A. prospere y que por mucho tiempo pueda leer "LA MANIJA" (en Nro. Caso "THE HANDLE"), o más precisamente que mi amigo Carlos Cumpiano la lea y traduzca para mí.

PAMPA PRESIDENT
MIKE KEVILLE
ITT-FSIC
UNIT 69905
APO AE 09889-99055
U.S.A.

N.E.: Para todos los amigos que nos escriben solicitando mayor información acerca de esta asociación de U.S.A. que acepta por miembros a aeromodelistas de todo el mundo cumplimos en informarles que la misma edita un boletín bimestral en idioma inglés blanco y negro de cien páginas con noticias, comentarios, notas técnicas, fotografías e información de lo que acontece en la actividad del U-C.

Todo aquel que desee recabar mayor información debe remitir su correspondencia a:

PAMPA
150 flying Cloud Isle
Foster City, CA 94404
U.S.A.

Rogamos al hacerlo informar su condición de miembro de A.P.U.C.A.

Regionales

Capital Federal

Por Nestor Varas

U-C en Velez Sarsfield

El pasado 15 de Diciembre se desarrolló en la Villa Olímpica, que este club tiene en la zona de el Camino del Buen Ayre y Gaona, en Ituzáingó Prov. De Bs. As; una exhibición de R.C., Minitérmicos, y Competencia promocional de U-C, con motivo de la presentación y pre-inauguración del campo de vuelo que se le asignó a la actividad en Velez. Contamos con la presencia de miembros y autoridades de la F.A.A., encabezada por su presidente el Sr. Mauricio Zito, como así también, colegas y amigos del Club Aer. Ciudadela de El Palomar quienes nos deleitaron con la exhibición de R.C., y el amigo Juan Viegas con sus famosos munitérmicos, junto a su presidente el Sr. Juan C. Silvestro quién gentilmente nos dio una gran mano en la organización del certamen.

La subcomisión de aeromodelismo vio con agrado dicho evento. Después de tanto tiempo de haberse levantado la tradicional pista de vuelo que estaba ubicada en el predio que el club posee en Liniers. Cabe destacar que a raíz de este último motivo se desencadenó la deserción de tradicionales aeromodelistas que fueron fundadores del Vuelo circular en la institución, que brillantemente la representaron, ya sea en la faz competitiva como en la directriz, en el campo nacional e internacional; realmente a quien les escribe le hubiera gustado compartir jornadas aeromodelísticas con tan ilustres colegas, dado que me integré al club precisamente en momentos previos al levantamiento de la pista, y he tomado muy escaso contacto con ellos. De todos modos continué asistiendo los sábados para llevar a mi hijo a practicar en la escolita e ir renovando el entusiasmo de cuando yo lo practicaba en la década del '60. No obstante con el tesón y la desinteresada labor de la Sra. Nelida de Giordano y del Sr. Carlos Piva, se continuó con la actividad de dicha escolita de aeromodelismo en distintos lugares cedidos provisoriamente por el Dpto. Deportivo. El club al ver que el aeromodelismo no se quería ir del todo, le asignó un lugar para una pista de U-C escolar, y de esta manera con la formación de una subcomisión proveniente de padres de alumnos de dicha escolita, y al ser estos aficionados al aeromodelismo; la actividad fue creciendo. Cabe hacer notar que la escolita continuará su actividad en el Polideportivo deseando que muchos

alumnos desarrollen categorías mayores en el nuevo predio para el bien de la actividad, porque el club continúa afiliado a la F.A.A., Augurando que el nuevo predio sea utilizado por la Federación para eventuales competencias de ranking, nacionales e internacionales. A modo de corolario es preciso destacar que la nueva pista de Vuelo Circular trajo aparejado un sin número de inconvenientes que aún tratamos de solucionar, por lo que solicitamos a todos los Colegas el apoyo, comprensión, y tolerancia para lograr que el C.A.V.S. vuelva a tener la actividad de U-C en primera línea.

Gustoso intercambio opiniones y sugerencias con todos los miembros de A.P.U.C.A. de Capital Federal para aunar criterios y lograr una regional que represente a todos los U-Controleros Capitalinos en mi T.E. particular 01 - 641-4788

Hasta el Próx. Número

Gran Bs. As. Sur

Por Jorge Santo S.

Informe de actividades

He aquí un resumen de lo acontecido en los últimos 60 días en Nta. Regional

A pesar de la inestabilidad climática, hemos podido efectuar vuelos, estrenar modelos, e ingresar un nuevo simpatizante a la actividad; tratándose en este caso del Sr. Carlos Schwartz. Pero veamos lo sucedido punto por punto:

1. Carlos Isa estrenó su "Spacewalker" exitosamente. Kit realizado por E. Ruiz; motor ASP 40 ABC. Modelo acrobático, fuselaje perfil y ala de telgopor enchapada en papel "Kraft" monolúcido. Excelente vuelo acrobático y con un motor altamente recomendable.
2. Lo importante: Las nuevas autoridades del C.A. Independiente están altamente interesados por el aeromodelismo. Actualmente tenemos allí una pista provisoria de excelentes comodidades. Hemos presentado una carpeta de la actividad ante la nueva comisión directiva con lo cual seremos "dados de alta" oficialmente.
3. El acercamiento a la actividad del Ing. Electrónico Carlos Schwartz quién con motor VECO .19 (0 km) armará un BRASIL para ingresar de pleno al U-C.
4. Estrenó de un SUKHOI perfil con

motor OS .10 FP Stunt de Martín Peralta, de vuelo y cualidades acrobáticas maravillosas (en la actualidad se está construyendo uno similar).

1. Estreno y destrucción del RD-1 de Cesar Heredia un Kit de E. Ruiz equipado con un motor FOX .35 hermosamente decorado, pero que desgraciadamente en su 2º vuelo y por causas desconocidas al salir de una maniobra se precipitó a tierra destruyéndose en su totalidad (salvándose el motor).
2. Carlos Cativa preparador de motores de 2 tiempos, está terminado su MISS BJ en el cual colocará el ASP .36 preparado por el mismo, habiendo realizado excelentes vuelos con un entrenador ala alta tipo cesna propulsado por el mismo motor. Además ha adquirido un ASP .53 al que mejorará sus prestaciones para el vuelo circular a través de retoque mecánicos. Aclaramos que Carlos es un eximio preparador de motores y kartings de competición muy conocido en la zona sur del gran Bs. As. Gran fanático entusiasta del U-C y los motores de 2 tiempos.

Por último se difundió sobre la actividad a través del CANAL 6 de Wilde y FM Wilde 93.1 Mhz. Programa Wilrock.

Será hasta la próxima Jorge

Visitas

por Emilano Thomas

El lento tratar de ser max

Después de tanta lucha logré un poco de compañía. Se trata de los nuevos amigos Miguel Gabriel Marin (padre e hijo) con quienes después de los .049 y un poderoso Tee Dee .51 construimos un diseño mío para un MC COY .35 que fue traído por los Marin desde la ciudad de Encarnación en el vecino país Paraguay. Luego de luchar casi cinco años, hoy no necesito pedirle a mi mujer que me suelte el modelo. Gabriel marin tiene catorce años, ya tiene facilidad para "tirar" algunas maniobras con su pequeño Tehuelche equipado con motor Cox Tee Dee, pero el fin de semana pasado le presté un modelo con un Fox .35 y luego de una media vuelta se "mandó" un invertido y no se animó a pegar la vuelta, la cosa es que terminé dándole una ayudita hablandole a las espaldas, por que me gritaba -Como hago ahoraaaa.....!!!!?????. Al final del vuelo le temblaban las piernas como nos tiembla a todos cuando arriesgamos. Así entonces tenemos dos nuevos A.P.U.C.A.'s

Continúa en página 5

MEJORANDO LOS MOTORES PARA USO EN ACROBACIA - Última Parte

Inclusive, recurriendo a compras en el exterior, no son muchas las ofertas de motores fabricados con destino exclusivo para la acrobacia en U-C. Pasada ya la producción de algunos motores "históricos" (Ejemplo: ST60), hoy en día pocas fábricas que ofrecen productos para uso exclusivo en esta especialidad: Fox con sus modelos .35 y .50, Super Tigre con su .51 y la ucraniana Stalker que es una de las pocas (quizá única) que produce únicamente motores U-C en una variada cilindrada. En China, Rusia y otros países de la ex-URSS existen marcas que ofrecen buenos productos (Moki, Vorobiev, Double Star, entre otros). El resto de fábricas líderes tienen los motores de R/C "ucontrolizados" mediante el método de cambio del carburador por venturi, pero el diseño es para uso en aquella modalidad (Ejemplos: OS40 FP y SF, Fox 40 y 45, Royal 46, y otros). En esta nota se abordan trabajos que se pueden hacer en motores de admisión schneurle para ser usados en la modalidad de vuelo "4-2" tiempos (término técnicamente no adecuado pero muy utilizado en la jerga de la acrobacia). Estos son los motores que mayor facilidad se pueden obtener en el mercado argentino e inclusive en el exterior a costos accesibles.

Una advertencia previa: lo que aquí se expone NO es aplicable a motores a ser usados con pipa.

Derek Pickard -un especialista en el tema-, explica que la admisión schneurle llena mejor el cilindro con mezcla fresca y facilita la salida de los gases quemados por el escape. Por esta razón un motor .50 con este diseño iguala el rendimiento de un .60 tradicional, y con menos consumo de combustible. El inconveniente que presentan, es que el mayor torque y potencia lo ofrecen a alto régimen de RPM, lo cual no es adecuado si se quiere volar en la modalidad "4-2". Para clarificar lo que continúa, denominaremos "permanencia" a los grados de giro del cigüeñal durante los cuales están abiertos los transfer de admisión y la lumbrera de escape, "cruce" a los grados en que ambos están abiertos, y "Periodo de Escape Neto" (PEN) a los grados en que sólo está abierta dicha lumbrera. De acuerdo a lo que menciona el canadiense Hube Start, hay ciertos "números" conocidos y aceptados en el mundillo de la acrobacia para motores "no-pipa" que ayudan a obtener el funcionamiento deseado:

1. Permanencia de escape de unos 135°
2. Permanencia de transfers de unos 120° o 123°.
3. Periodo de Escape Neto de 12 a 15 grados (Diferencia entre las permanencias de Escape y Transfers)
4. Bajar los índices de compresión a niveles de 10:1 o menos (lo que facilita el cambio o "quiebre" de vuelo nivelado-vertical-nivelado en la marcha del motor).

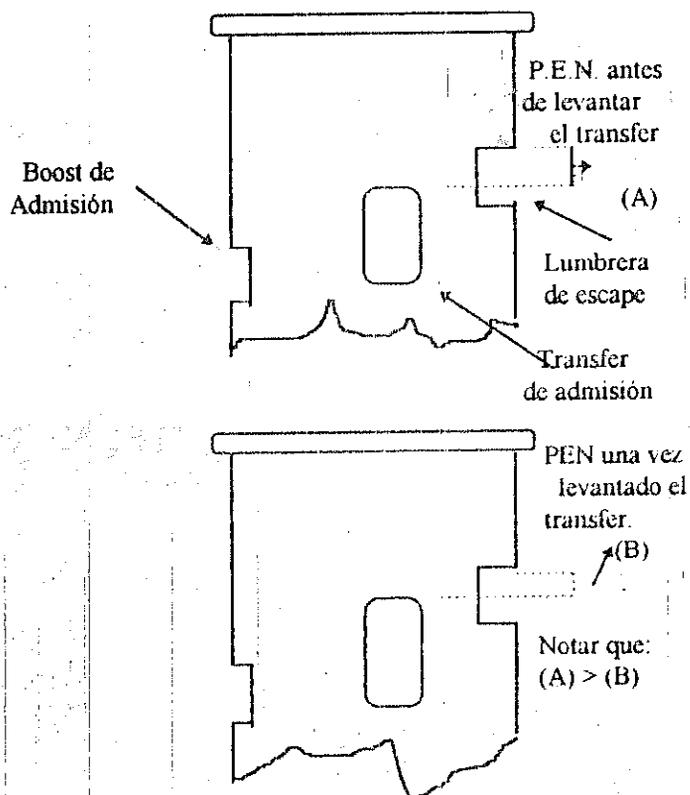
Casi ningún folleto de motores nuevos informa los grados de permanencias, dato que solo es posible obtener de dos formas: recurriendo a una revista que los informe o midiéndolos en el propio motor. Si se tiene la primera posibilidad, el tema es mas simple, caso contrario hay que recurrir a las siguientes tareas:

1. Sacar la tapa de cilindro
2. Colocar en el eje, en lugar de la hélice un transportador redondo, haciendo coincidir su "0" con el centro del eje.
3. Colocar una guía fijada al motor que roce el transportador.
4. Hacer girar el eje y medir los grados que interesen, mediante observación del pase de la graduación marcada en el transportador, con la guía fija.

Si se desea trabajar en el primer tema (reducir la permanencia del escape), existen dos métodos: rebajar el block del motor o rebajar el borde inferior de apoyo de la camisa en el block. Esta tarea se debe hacer con un torno y con exactitud extrema, por lo que solo la deben realizar aquellos que tengan el conocimiento a fondo de este tema ... y el torno. Caso contrario, pasar por alto esta etapa y abordar la que sigue.

Para reducir el P.E.N. el método mas común es anticipar el ingreso de mezcla fresca al cilindro, mediante el "levantado" de ? La respuesta es: los grados del P.E.N. que excedan a 15, 14,

13, 12 (o los que se deseen tener). Ejemplo: si el P.E.N. que tiene el motor de origen es de 25 grados y se desea que tenga 15, se deben bajar 10°. En este ejemplo, hay que medir 10 grados desde el momento mismo en que el pistón comienza a descubrir la lumbrera de escape hasta que el pistón baja la distancia correspondiente a dichos grados. En este punto se debe marcar con tinta una línea en la camisa, encima de los transfers. Hasta esa línea hay que levantar los transfer de admisión de la camisa. No se debe tocar el "boost" de admisión trasero (opuesto al escape). Tan solo los transfers laterales. Para levantar los transfers, se debe quitar material en su parte superior mediante limado en la camisa. Para esta tarea, usar limas de matricería o torno flexible con piedra esmeril para uso en modelismo. Si se utiliza este último elemento, poner mucho cuidado en la tarea para no sacar material en exceso y sobrepasar la medida deseada. El trabajo se debe hacer en la camisa en forma de biselado, "hacia arriba y hacia atrás", es decir en dirección opuesta a la del escape. Esta última forma ayuda a evitar que parte de los gases frescos que entran al cilindro no salgan por el escape mientras se produce la salida de los gases ya quemados. Lo mencionado se puede graficar como sigue (se muestra la camisa por fuera).



Todo lo enunciado no es una solución mágica para todos los motores. Cada uno de ellos debe ser estudiado a fondo en sus características antes de empezar el trabajo. Una tarea mal hecha puede significar un motor arruinado.

La tarea de bajar los índices de compresión es mas sencilla si se opta por el primer método que enunciamos a continuación. La compresión se puede reducir agregando juntas a la tapa de cilindro o bien agrandando la cámara de combustión. Desaconsejamos esta última opción por su dificultad de ejecución con exactitud: solo la deben hacer aquellos que tienen herramientas y conocimientos profundos del tema.

El agregado de juntas provoca una disminución en la potencia final del motor pero un quiebre mas violento en la transición de "2" a "4", y por el contrario, el quitar juntas (como mínimo siempre debe haber una), provoca un quiebre mas suave con mayor potencia en maniobras "altas", por ejemplo el 8 sobre la cabeza.

La tarea enunciada aquí se complementa con la búsqueda de la adecuada bujía, hélice, diámetro de venturi, y combustible, lo que dará motivo para futuras notas técnicas. Todo ello debe tender a lograr una armonía del conjunto-motor, ya que cada una de ellas por separado no siempre logran obtener beneficios: en mecánica lo que se gana por un lado se pierde por otro. El objetivo es que las ganancias en todas las variables superen a las inevitables pérdidas. Dejamos abierto el tema para que todos aporten sus conocimientos en estos temas, profundicen lo aquí expuesto y en especial nos cuenten sus propias experiencias.

Hasta la próxima nota técnica de La Manija .!.

INICIACIÓN AL VUELO CIRCULAR CARRERA

Por Carlos Perrén Reg. Rafaela Sta. Fé

La especialidad carrera de vuelo circular es una disciplina muy particular dentro del aeromodelismo, debido a un detalle primordial; el vuelo en equipo Piloto - Mecánico. Es por esto, que una de las primeras cosas que debe considerar todo aquel que quiera iniciarse en ella, es la de conseguir un compañero de equipo igualmente dispuesto a trabajar y esforzarse por el buen resultado común. El entendimiento y la confianza de la pareja de carrera son aspectos vitales para alcanzar un buen rendimiento. La individualidad no sirve, porque el modelo llega a la meta gracias a ambos -y por igual- ni más ni menos.

El piloto es habitualmente alguien de buena contextura y estado físico con una buena también cuota de reflejos, Para poder soportar la carga que significa volar de a tres en carrera en el círculo central. No solo puede hacer que el modelo suba o baje, sino que también debe ser capaz de mantener su rendimiento, y saber sobrellevar cualquier situación de lucha o accidente, siempre pensando y yendo tan rápido como sea posible.

El mecánico no tiene tanta actividad física como el piloto, pero lleva la responsabilidad de ser el "cerebro" del equipo. El rendimiento del motor y los sistemas son en gran parte acierto o error suyo. De ambos es él el que necesita mayor experiencia y frialdad.

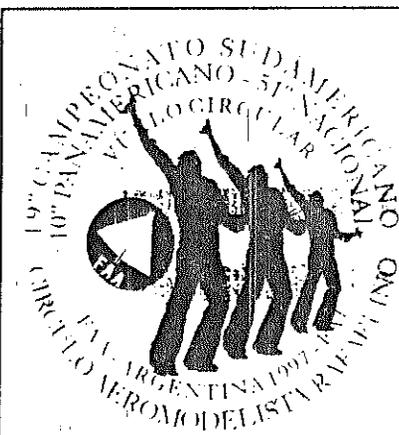
Está claro sin embargo que para iniciarse no hacen falta tantos detalles. Hay una categoría denominada Mini Good Year, dedicada específicamente a introducir al chico o joven entusiasta a la parte carrera, especialmente competición.

En este ambiente es en el cual se despiertan las expectativas y se eleva el nivel propio en todos los aspectos.

Rafaela es una plaza histórica para VC Carrera y el 995 de los que practicamos la modalidad aquí hemos pasado por Mini Good Year. Personalmente tuve la posibilidad de volar desde chico en la categoría, y de ser siempre mecánico. Normalmente esto no es así puesto que el mecánico es alguien mayor que pueda aportar buena experiencia. De todas formas, con el apoyo de la gente que sabe, uno puede llegar a las clases internacionales y lograr un buen nivel. Mini Good Year es un muy buen primer paso para todos los que se decidan. Los modelos se caracterizan por su simple construcción, partiendo de tablas tanto para el fuselaje como para el ala y estabilizador. Los motores que se utilizan son libres, existiendo la única restricción de cilindrada a 1,5 cc. Hay varios aspectos a favor de los diesel, es por esto que en la parte carrera existe un monopolio de estos motores sobre los de Glow. Existen también detalles reglamentarios propios del modelo y del comportamiento en una carrera del equipo, pero para empezar algunos de estos pueden dejarse de lado. Poximamente les haré llegar a través de las páginas de "La Manija" el plano de un modelo que hemos usado mucho mi compañero y yo, y que nos ha dado grandes satisfacciones. No hay que complicarse con detalles expertos de aerodinámica, estructuras o mecanismos. El objetivo es otro Aprender a trabajar en equipo !!! Generalmente los modelos pueden construirse fácilmente y con un costo mínimo. El mayor problema radica siempre en el conocimiento y óptima puesta a punto de los motores. Este último tema nos ocupa bastante más que una nota pero que con el tiempo se aprende y agiliza.

A todos quienes gusten de la idea -como siempre decimos- pueden contactarse con cualquiera de nosotros en Rafaela (ver listado "La manija" N° 3) no como consejo, pero si como sugerencia, consulten todo lo que necesiten antes de ponerse a trabajar.

Por acá nada más, y humildemente a sus órdenes "la gente de TEAM RACING. **Y NO DUDEN EN LLAMAR!!**
Saludos y un muy gran abrazo!!!



19° CAMPEONATO SUDAMERICANO 10° PANAMERICANO - 51° NACIONAL VUELO CIRCULAR - F.A.A. - F.A.I.

1, 2, 3, Y 4 DE MAYO DE 1997

CATEGORÍAS

Velocidad, Acrobacia FAI, Team Racing, Acrobacia
promocional, Mini Good Year Racing, Combate, escala
Informes: CIRCULO AEROMODELISTA RAFAELINO - C. C. 10 2300
2300 - RAFAELA - PCIA. DE SANTA FE

Si gustas del Aeromodelismo

en todas sus formas...

BOLETIN DE DIFUSION

AEROMODELISTA

Vuelo Libre ---- Radio Control

U- Control ---- Helicópteros

Suscribase: Triunvirato.3979 P.B. "A"
1754 - San Justo - Bs. As.



Entrenador Acrobatico U-C - Kit "full"

Para motor .35 a .40

Alta Performance - Motor .35 a .40

También madera balsa - Todas
las medidas !.

BARRABINO MODEL'S - 9 de Julio 460,
1702 - Ciudadela, Bs. AS,

Tel.: 01 - 653 - 4582

Regionales

Viene de página 2

Cambiando de Tema les cuento que mi CHEYENE está casi listo y va quedando un espectáculo la decoración que logré con un colega de R.C. Además voy a contactarme con este chico de Bs. As. Que está armando un modelo similar y espero conocerlo algún día, ya que estoy seguro que voy a Mar del Plata en Marzo.

Para finalizar Cambié de campo de vuelo, ya que el campo que teníamos en el aeropuerto no es de agrado dado a que no tengo un buen lugar para practicar U-C, entonces fui al aero club donde me asignaron un rinconcito; es perfecto lo único malo es que la sombra está a cincuenta metros de la pista y lo que va del 97 no afloja los 47° de temperatura (un infierno). El último día que volamos amos al campo a las 17:00 Hs. Con 36° C. Pero no nos quejamos puesto a que en invierno la pasamos de primera. Por estos lados nunca hay viento y si no me creen vengan cuando quieran que para mí será un gusto recibirlos.

Saludos de Emiliano para todos.

PARANÁ - 1986

por Roberto Mestorino

En cuanto al viaje al torneo de Mar del Plata nos parece mas efectivo y conveniente organizar una caravana automovilística donde "hay lugar para colados" así que contáctense para ultimar detalles con suficiente antelación

Último momento, ayer 26 de Enero, Domingo, estuvimos en el Club Río de la Plata en Ezpeleta. Organizamos un "pequeño encuentro" con la gente amiga de esas latitudes con el objeto de estrechar vínculos y compartir emociones. Gente de radio se acercó a admirar (extasiarse sería la palabra) con el modelo del A G de Jorge Colquhoun que al final se decidió a probarlo (por primera vez), frente a un público Super-interesado. Piloteado por su propio constructor haciendo un vuelo de maravillas. Volamos también un B-17, El Pantera (con Ducted Fan) y cerramos con un combate. Quiero resaltar la calidez y el afecto con que fuimos recibido y despedidos por las autoridades del club. Es intención de la institución realizar un Encuentro Nacional de U-C para el primer domingo de Setiembre. Agéndenlo a ver que hacemos. Personalmente pienso que tendría que ser Sábado y Domingo. Usemos el encuentro del

22 y 23 de Marzo en Mar del Plata como piloto para mantener lo bueno y mejorar el resto.

Saludos para todos y les recuerdo mi número de T.E. es 01 628 - 6832

CÓRDOBA

por Roberto Rodriguez

Que tal gente !!! Les cuento que por aquí el panorama está medio caído, debido en gran parte al advenimiento de los meses veraniegos. Entre otras cosas les comento que el 4° Campeonato nocturno de acrobacia de Villa Allende debió ser suspendido. Por otra parte habiendo conversado con Osvaldo Bailone y demás gente trataremos de reunirnos todos aquellos que queremos al U-C en Córdoba para establecer la forma para organizar concursos dentro de nuestra provincia, y tratar así de ganar mas adeptos. Particularmente sigo volando mi "peperino" con el ST .46 (diseño de mi amigo Sergio Cooreman), junto con Willy otro simpatizante entusiasta de la categoría que está volando un modelo para motor Thunder Tiger .40 y entrenando para el Nacional de Rafaela a la vez que trataremos de estar el 22 y 23 de Marzo por Mar del Plata. Un abrazo fuerte para todos. Roberto.

ROSARIO - Sta. Fe

por Gabriel Cismondi

Por estos lados en cercanías del río Paraná no nos quejamos. He aquí el informe de la fecha complementaria de selección para el próximo nacional la que nació a los tumbos y terminó con la misma cantidad de vueltas y problemas. En cuanto a ese fin de semana el día Sábado se llevó a cabo la competencia de Team Racing F2C con la asistencia de tres equipos, las condiciones climáticas eran mucha humedad y calor (típico de Rosario). Los mecánicos tuvieron muchos problemas para arrancar y poner a punto sus motores. Al modelo del equipo Godio - Giay se le activaba el cortador a las pocas vueltas de estar en el aire, lo que obligó a Giay a volver a Rosario. El binomio Perrén - Minetti no encontraba la vuelta a la carburación, y Cismondi - Collado (como para no salir de la normalidad) tenían problemas en el tanque de combustible. Con todo esto se largó la primer serie sin el equipo formado por los Sres Godio -Giay.

Perrén Minetti fueron los ganadores con un tiempo de 5' 39", mientras que C - C se quedaron en la vuelta 51. Lugo de un parate de mas de una hora se largó la segunda serie y ninguno llegó a completar las 100 vueltas. G - G fue descalificado por perder parte del modelo, P - M se quedaron en la vuelta 7, y C - C en la 18.

Pasando al día Domingo el inicio del concurso hubo que postergarlo por lluvia. Faltaron algunos ases del U-C pero como contrapartida hubo un debutante Luciano Pérez de Rosario quien voló por primera vez en un concurso con un Nobler Gieseke y motor Fox.35.

Mas allá de los problemas de carburación es digno destacar el empuje y las ganas de este nuevo competidor. Felicitaciones por el debut !!!

Reapareció en el círculo otro de nuestros jóvenes integrantes Mauro Fernandez, con un diseño propio y motor ST .45 llevándose el 2° puesto.

En el 3° lugar se ubico Lucas Marelli volando su ya conocido TMK II (Tehuelche 2) y Enya .30 SS. En 4° lugar Claudio Chacón, que voló con modelo prestado (el Nobler suplente de Mauro) con excelentes decolajes. 5° puesto para Leonardo Lacombe con su "Banana" y ST .60, quien tuvo algunos problemas en el aterrizaje lo que le resto algunos puntos. 6° ubicación para Horacio Rossi el que sufrió una plantada de motor con posterior planchada. 7° lugar para Luciano Pérez. Y el 1° puesto fue para Gabriel Cismondi.

A causa de la lluvia antes mencionada solo se realizaron dos vuelos tomando el mejor para la clasificación. Debo felicitar y agradecer a los socios del Club Aeromodelista Rosario y al Liceo Aeronáutico Militar por la colaboración prestada para realizar este evento.

ROSARIO - Sta. Fe

por Claudio Chacón

El tema del Sudamericano marcha a toda máquina. Hay presencias comprometidas de 6 equipos brasileños de Team Racing. 3 participantes en F2B (según charla mantenida con Bene Rodriguez juró que vendría), cifra no determinada aún según Alexandre Torres presidente de la Federación Brasileña en acrobacia promocional, El equipo de combate, El de Velocidad y seguramente el de escala. También van a participar juniors (menores de 18 años) compitiendo simultáneamente con los seniors

continúa en pagina 6

Regionales

Viene de página 5

en F2B (con trofeos y clasificación independientes). Los otros días me hablo Miguel Poduje Varas desde Santiago de Chile y me dijo que vienen tres participantes en acrobacia promocional.

Como verán los brasileños van a ser como mil, y parece ser que se vienen con todo !!!

Por otra parte los amigos uruguayos se presentaran a competir en F2B y F2C. Hemos enviado invitaciones a todas la federaciones sudamericanas y al resto del mundo por medio de la publicación estadounidense Stunt News perteneciente a PAMPA. Al respecto días pasados

me comuniqué telefónicamente con Windy Urtnowsky para invitarle especialmente y comentarle como anda la actividad en el hemisferio sur. Me dijo que consideraría la posibilidad de venir a pesar de que su calendario deportivo está muy congestionado, comentándome además que se encontraba abocado a la tarea de construcción de su modelo "Seafire". Hasta la próxima.

Listado de Miembros de APUCA - Continuación del emitido en L.M. Nro. 3

Asencio, Daniel	Ruta 88 Km. 5	7600	Mar del Plata
Asencio, Sergio	Ruta 88 Km. 5	7600	Mar del Plata
Bender, Juan	Carranza 2837	1417	Capital Federal
Cativa, Carlos	Cerviño 573	1872	Sarandí
Coll, Jorge	Bregheinerstr 56 - Heidelberg - Alemania		
Cano, Guillermo	Bolivar 5432	7600	Mar del Plata
Cotarello, Nicolas	Baradero 5470	18765	Wilde
Di Giorgio, Juan P.	Las Piedras 1754	1646	San Fernando
Ligotti, Orlando	Av. Las Flores 1600 - Torre 35 5º B	1875	Wilde
Linari, Nestor	Diag. Tucuman 958	1640	Capital
Montiel, Diego	Guanahani 4078	7600	Mar del Plata
Pasi, Alberto	20 de Setiembre 1951	7600	Mar del Plata
Peralta, Martin	Av. Las Flores 1600 - Torre 35 - 5º B	1875	Wilde
Pesce, Juan	Casilla Correo 2217	1000	Capital
Varas, Nestor	Ulrico Schmidl 5815	1440	Capital

PLENARIO A.P.U.C.A.: Informamos a los coordinadores de regional y miembros en general que es nuestra intención llevar a cabo en el mes de Octubre de 1997 en Capital Federal el Plenario A.P.U.C.A. 1997, coincidiendo dicha fecha con la realización de *Ferimodel* 1ª feria internacional de modelismo que se llevará a cabo del 24 de Octubre al 02 de Noviembre en el predio ferial de Palermo. Con la participación de Miembros de la asociación, clubes, F.A.A., y comercios de aeromodelismo y hobbies.

Para realizar dicho evento de manera eficiente y coordinada recibiremos temario y propuestas en Nta. Casilla de correo N° 645, 7600 - Mar del Plata, Hasta el 1º de Setiembre (según matasellos de correo.)

Consideremos está una gran oportunidad para reivindicar el vuelo circular en la República Argentina.

EL BUZON DE APUCA: Damos acuse de recibo a cartas y llamados enviados por los Sres: Frassetto, Astiz, Montiel, Chacón, Viegas, Thomas, Cativa, Peralta, Coll, Crocco, Zanini, Linari, Mosci, Mestorino, Domijan, Marelli, Escalas y Modelos, Model boy's, Cismondi, Santo, Thomas, Lucero, Leguizamón. Y agradecemos la visita de los amigos Claudio Castaño, Nestor Varas, Enrique Akian, y Jorge Santo.

PLANOTECA I I

NOBLER ½ A.....	.049	MUSTANG P51.....	.35
SPITFIRE ½ A.....	.049	MAR'S.....	.35
SHARK.....	.45	TRIVIAL PURSUIT.....	.40 (p) -.60
METEOR.....	.15	SATURN.....	.40(p) -.60
HALCÓN 1.....	.35-.40	CARDINAL (3 HOJAS) ..	.40(p) -.60
HALCÓN 2.....	.35 -.40	AVANTI40 a .60
TOOMAHAWK III.....	.29 a .40	FLEET (biplano s/escala) .	.20 a .35
BRASIL.....	.15	GENESIS II.....	.46
CHEYENNE.....	.46 - .51	STILETTO II46
Copia heliográfica.....	\$ 3,50.- por hoja		
Copia vegetal o íntegra.....	\$ 13.- por hoja		
Todos estos planos se intercambian 1x1			

VIDEOS

RAFAELA '96 Una completa reseña sobre todo lo que aconteció en el concurso Team Racing, Acrobacia, Escala, y la 1º reunión de A.P.U.C.A.

INICIACIÓN AL U-C Ideal para regalar o regalarse Construcción, Maniobras, Herramientas
C/U \$ 14.- contrarrembolso

