



A diferencia de otras categorías del aeromodelismo, e incluso de la aviación general, en el U-Control el despegue no se efectúa inicialmente posicionando el modelo contra el viento. La razón es que cuando el modelo inicia su carrera del despegue aún no tiene velocidad, y por lo tanto tampoco cuenta con la suficiente fuerza centrífuga para mantener las líneas de comando bien tensas, especialmente durante los primeros metros del rodaje. Si lo colocáramos para despegar frente al viento, el efecto se haría aún mayor y durante el primer cuarto de giro (y con el modelo aún sin velocidad), el viento intentaría meterlo dentro del círculo de vuelo.

Por lo tanto, lo que necesitamos es encontrar una posición de despegue que favorezca una rápida tensión de líneas, para no perder el control del modelo en ningún momento. Por otro lado, y gracias a la gran potencia de los motores respecto al tamaño y peso del avión, hace que no sea tan crítica una posición de despegue sin viento de frente al mismo.

En algunos "manuales" podemos leer que la mejor posición para comenzar el despegue es colocando el modelo con viento de cola (**Figura 1**), y de esa manera durante los primeros metros el viento nos ayudará a ganar velocidad. Luego al llegar al primer cuarto de

círculo tendremos las líneas bien tensas (con viento de espalda al piloto), y el modelo llegará a enfrenar el viento ya con buen control y velocidad, en actitud de ascenso confiable. A primera vista es lo mejor, pero existe un riesgo al decolar de ese modo. En el momento que el ayudante nos suelte el modelo desde el suelo, el mismo (y por efectos del viento de cola sobre el estabilizador) puede llegar a levantar demasiado la cola, haciéndole bajar la nariz hasta tocar la hélice contra el suelo, con la posible rotura de la misma.

Como segunda opción, se puede iniciar la maniobra con viento directamente de espalda al piloto (**Figura 2**), es decir, que el viento incidirá directamente de costado al modelo. La ventaja es que tendremos la máxima tensión en el momento de soltar del modelo, pero como contrapartida a ello, una vez recorridos los primeros metros comenzará el ascenso (aproximadamente a 45 grados del lugar donde fue soltado) sin haber alcanzado aún demasiada velocidad, y casi inmediatamente se enfrentará al viento frenándose. En esa condición el modelo podría "inflarse" inesperadamente por efecto del viento, elevándose repentinamente y aflojando simultáneamente las líneas por la falta de velocidad de avance. Este efecto lo hará meterse dentro del círculo, dejándonos sin control e impactando contra el suelo. Por eso, esta opción puede utilizarse si el piloto es experimentado, y volando modelos de gran tamaño y potencia.

La tercera y última opción, que a mi criterio es la más recomendable en general, es buscar una solución de compromiso ubicándolo en una "posición promedio" de las dos anteriores (**Figura 3**). De esta manera aprovecharemos el aumento de tensión inicial de líneas debido al viento, encontrando al mismo de frente con el modelo a velocidad confiable, y con mayor fuerza centrífuga, garantizando así una buena tensión y control total desde la manija de comando.

Controlando el Despegue

La siguiente duda que se nos viene a la cabeza es: ¿Cuánto mando hacia arriba doy en el despegue?... Bien, siempre el mando debe moverse con mucha sutileza, ya que no son necesarios movimientos bruscos ni de gran magnitud. Simplemente dejamos la manija práctica-



Este es el famoso "dedo de goma", utilizado para darle pala a la hélice sin lastimarse el dedo en caso de "patada" del motor. Para el mismo fin se puede utilizar cualquier trozo de manguera de goma.