



El francés Serge Delabarde (ex Campeón Europeo de F2B) aplica la misma técnica de adelantar el brazo para acelerar el modelo, "estirando" de ese modo el planeo para un aterrizaje de mayor precisión.

la izquierda, tratando de convertir ese movimiento en aumento de velocidad del modelo, para poder lograr un planeo aceptable. Para modelos "Tablita" no hago demasiado hincapié en el viento, dado que en el momento de la plantada del motor, el modelo desciende rápidamente y sin darnos demasiado tiempo. Pero de poder agregarle velocidad con el brazo, lo ideal es tocar tierra con "viento de espalda al piloto" (ver **Figura 2**).

En aquellos modelos del tamaño de un "tablita" pero ya dotados de ala con perfil, el planeo mejora notablemente por la capacidad de generar mayor sustentación, y en este caso debemos aplicar las reglas de aterrizaje respecto al viento, que explicaremos a continuación para modelos de mayor tamaño.

Modelos de Mayor Tamaño

¿Qué sucede con los modelos de mayor cilindrada y envergadura?... En modelos desde motores .15 o mayores, el planeo es muy bueno, y solamente debemos dejar la manija en posición neutral o levemente picada cuando el motor se detiene, y el modelo solo adquirirá la posición de planeo si está correctamente balanceado. Una vez cerca del piso (aproximadamente a menos de 50 cm) comenzaremos a "llamar", es decir, a dar elevador arriba suavemente hasta tocar el piso, volando prácticamente paralelo al mismo y con mínima velocidad.

No conviene "llamar" exagerada o anticipadamente el modelo, para evitar que entre en pérdida de velocidad. Dada esta situación, el ala dejará de sustentar y el modelo caerá irremediablemente al piso, produciéndose mayores daños mientras mayor haya sido la altura en la que se encontraba al momento de entrar en pérdida. También recordemos aplicar mando siempre suavemente durante el planeo en el aterrizaje. Si los movimientos son bruscos, y dado que estos modelos son relativamente sensibles de elevador, podremos generar un movimiento oscilatorio (intentando corregir el exceso de mando anterior), comenzando así a realizar movimientos ondulatorios de altura hasta darnos con el suelo.

Como ejemplo de lo anterior, la más clásica de estas situaciones es si posterior a la parada de motor, y al inicio del planeo, el modelo tiende a bajar demasiado la nariz. Entonces nuestra reacción natural es dar elevador arriba, pero dado que todavía no le tenemos la mano al modelo, esa corrección de elevador arriba es exagerada y el modelo queda con demasiada nariz arriba... Ante eso intentamos corregir hacia abajo, pero exageradamente porque la situación nos apura, y entonces otra vez quedamos demasiado nariz abajo. Así sucesivamente se van creando oscilaciones en altura cada vez mayores, hasta toparnos con el suelo o causar la entrada en pérdida del

modelo. Por lo tanto hay que recordar siempre de hacer "Correcciones Suaves".

Efecto del Viento

Puede que a veces necesitemos caminar hacia atrás o hacia la izquierda para mantener la tensión de líneas, de acuerdo a cómo quedemos respecto del viento al momento de la detención del motor. Por eso debemos prestar especial atención si la plantada se produce con viento de frente al modelo, o de frente al piloto.

Por norma, siempre debemos EVITAR aterrizar con viento de frente al piloto, es decir, que tienda a meternos el modelo dentro del círculo. El viento de frente al piloto significa que está incidiendo lateralmente al modelo, forzando al mismo a entrar al círculo, aflojando las líneas de comando.

En los modelos más grandes y de mayor capacidad de planeo, debemos evitar otra frecuente causa de rotura, que es la nunca oportuna "inflada" causada por viento de frente al modelo, con posterior disminución de tensión en los cables de control y entrada en pérdida durante el aterrizaje. Este efecto sucede dado que estos modelos son muy livianos y poseen una excelente capacidad para generar sustentación, incluso a muy baja velocidad, hecho que puede volverse en contra cuando tocamos tierra justo con viento de frente al modelo. Esto ocurre especialmente si el terreno tiene alguna irregularidad y "rebotamos" con el mismo, o bien cuando nos sorprende una ráfaga de viento que modifique la actitud del modelo, incrementando la sustentación y dejándolo "nariz arriba" sin suficiente velocidad.

El primer caso me sucedió con mi primer modelo para motor .35, quebrándose el fuselaje a causa del impacto. La forma de evitar este problema es, por un lado y si el viento es de mucha intensidad, tratando de no aterrizar con viento de frente al modelo, más bien tocar el suelo con el viento sobre la espalda del piloto, o incluso con viento a favor del modelo. En este último caso, aunque toquemos con mayor velocidad respecto al suelo, evitaremos posibles situaciones como las anteriormente descritas.

Como dijimos en capítulos anteriores, el Vuelo Circular es una de las pocas disciplinas que contradice la regla de oro en despegues y aterrizajes contra el viento. Por otro lado, en días de viento muy suave no tendremos inconvenientes en aterrizar con viento de frente al modelo, pero debemos estar siempre atentos de todas maneras.

Otro Modelito

Complementamos esta nota con el plano de otro modelo aportado por la redacción de la revista, apto para aprender a volar U-Control. Se trata del "1/2A Nobler" proyectado por Dick Sarpolus, en homenaje al más popular acrobático de todos los tiempos, el legendario "Nobler" de George Aldrich.

Esta versión de Sarpolus es bastante grande para su clase (660 mm de envergadura), ya que está pensado para ser motorizado con los potentes *Cox Tee Dee .049* o los más recientes *AP .061*, aunque también se puede colocar cualquier motor .09 diesel o glow. Quienes lo deseen construir para los motores *Baby Bee .049* o similares, pueden achicar el diseño hasta llevarlo a una envergadura de 500 a 540 mm (considerar esto a la hora de ampliar el plano en un taller gráfico)

En la siguiente nota continuaremos con otros temas interesantes, para ir adentrándonos de a poco en el mundo de la acrobacia, y de los conceptos de construcción y diseño más avanzados. Por cualquier pregunta no duden en escribirme a titodemoldes@yahoo.com

¡Nos vemos la próxima! ✈