

Inicio al U-Control (6° parte: vuelo nivelado y aterrizaje)

Esperando que hayan tenido despegues exitosos, comenzaremos con la siguiente fase que es el *Vuelo Recto y Nivelado*. Vale aclarar que todos los conceptos referentes al vuelo U-Control que repasaremos en esta serie de notas, se aplican para la mayor parte de modelos de Vuelo Circular, sin importar su tamaño o potencia. De todas maneras, si en alguna particularidad son diferentes, lo destacaremos en la nota (como verán en el apartado de "Aterrizaje").

Vuelo Recto y Nivelado

Como habíamos hablado en la anterior nota, el despegue debe ser gradual, en ascenso suave, hasta llegar a una altura aproximada en los primeros vuelos de entre 2 y 2,5 metros sobre el suelo. Si bien uno tiende durante los primeros despegues a ascender a un nivelado más bien alto sobre el terreno, debido al miedo natural a "encontrarlo" durante el vuelo, un nivelado de más de 3 metros de altura puede complicarnos debido a que mientras más alto vuela el modelo, más la gravedad comenzará a ganarle a la fuerza centrífuga, y el modelo tenderá a caer o "meterse" dentro del círculo (aflojando las líneas).

Este factor se puede ver incrementado si el modelo no tiene la velocidad adecuada, o si es muy pesado respecto a la potencia del motor, o si las líneas son demasiado largas. Un vuelo nivelado demasiado bajo también es riesgoso por la cercanía del suelo, dado que hasta tomarle la mano al modelo, generalmente realizamos oscilaciones en la altura y deberíamos mantener un margen adecuado con respecto al terreno.

La altura ideal de un nivelado es aproximadamente a la altura de nuestro hombro (alrededor de 1,5 metros),



El Campeón Mundial 2008 de Acrobacia F2B, David Fitzgerald, se dispone a enseñarle a volar U-Control a un niño con la versión tablita del "Messerschmitt Bf-109" (similar al publicado en *EL AEROMODELISTA* N° 129, página 31).

pero al comienzo conviene tomar un margen levemente mayor de alrededor de 2 metros, hasta estar completamente familiarizados con el modelo y sus tendencias. Siempre recordemos que las correcciones para mantener el vuelo nivelado deben ser suaves.

Efecto del Viento en "Tablitas"

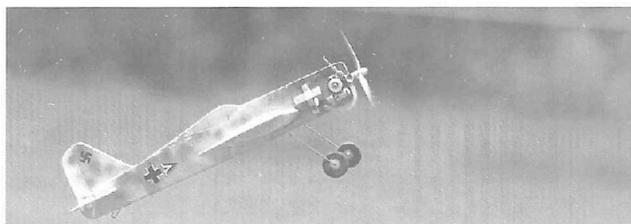
Al igual que en el despegue, el viento es el principal factor para complicar un vuelo recto y nivelado. Por eso siempre es conveniente para los primeros vuelos no dejarnos ganar por la ansiedad, y esperar un día de viento calmo o nulo. ¿Cómo contrarrestamos el efecto del viento?... El secreto para evitar que el viento nos cause un mal trago, es estar atentos y anticiparnos a esa tendencia de "nariz arriba" con viento de frente, y "nariz abajo" con viento de cola.

Tal como se puede observar en la **Figura 1**, en el Vuelo Circular tenemos viento a favor durante prácticamente la mitad del círculo, y viento en contra durante la otra mitad (descontando aquellos momentos en que el mismo incide lateralmente), por lo que las tendencias del modelo serán dos bien diferenciadas:

Efecto del Viento de Cola: Cuando ingresamos en la zona del círculo con viento a favor del modelo, el mismo viene "frenado" por el efecto reciente del viento en contra, y de repente, al ingresar a la zona de viento a favor se encuentra con mucha menos velocidad relativa dentro de la masa de aire, lo que hace que disminuya la sustentación y en definitiva el modelo tienda a caerse. Por esto es ideal prevenir ese efecto estando preparados, y ante la primera señal de disminución de altura, dar suavemente una corrección de elevador hacia arriba.

Efecto del Viento de Frente: Cuando ingresamos en la zona del círculo con viento en contra del modelo, este viene "acelerado" respecto al terreno por el anterior viento a favor, y de repente se encuentra con una velocidad mayor dentro de la masa de aire (a causa del viento de frente). Por esta razón se produce un aumento en la sustentación y el modelo tiende a "inflarse" o elevarse, por lo cual debemos estar atentos y ante la primera señal de "nariz arriba", dar elevador suavemente hacia abajo.

De ahí que remarco la "anticipación", pues si no estamos atentos a anticiparnos al efecto, generalmente tendremos a incrementarlo. Si nos demoramos en reaccionar, ya estaremos ingresando a la otra mitad del círculo y el efecto no solo no podrá ser corregido, sino que aumentará



"Llamar" demasiado el comando de elevador antes de aterrizar, puede provocar esta situación de "nariz arriba sin velocidad", que antecede a la entrada en pérdida y rotura del modelo.