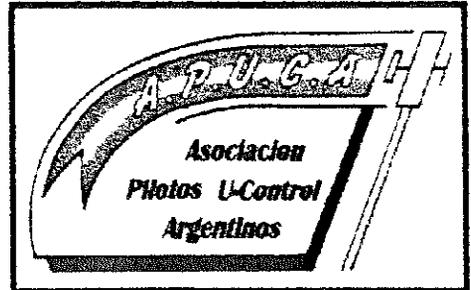




La Manija



ÓRGANO OFICIAL DE DIFUSIÓN DE LA ASOCIACIÓN PILOTOS U-C ARGENTINOS

El U-C a las puertas del tercer milenio

Tirando las líneas...

E S muy común encontrar en distintas publicaciones, que al arribar el último número del año se efectúe en su editorial un breve balance de las distintas actividades que dicha publicación cubrió durante el período que finaliza.

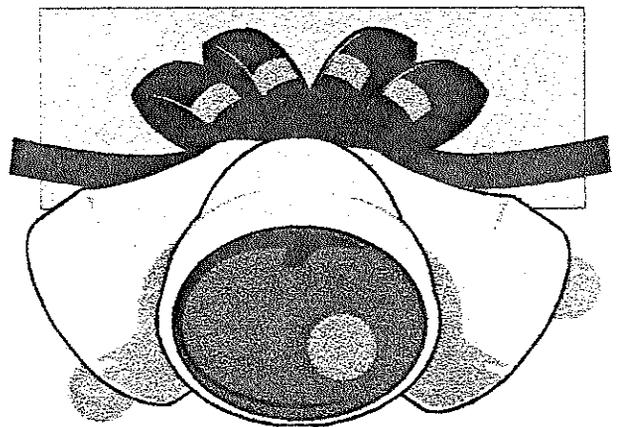
Sería en nuestro caso particular hablar mas de lo mismo, ya que número a número tratamos a través de nuestras páginas de llevar a todos los amantes del U-C, las distintas actividades que se efectúan en torno al vuelo circular en nuestro país y lentamente ampliando las fronteras, merced a la colaboración desinteresada de distintos amigos de otras latitudes que se sienten consustanciados con nuestro movimiento. Y quizás en ello debamos detenernos por un solo instante. Cuanto nos gusta leer y releer aquellas notas que nos cuentan los pormenores de una jornada de vuelo, que describen un paisaje, que nos explican una técnica. Que bien nos sentimos cuando nos vemos identificados con el comentario de alguna regional... Es cierto que leer gusta mas que escribir !!! y ello sucede generalmente porque cuando uno se sienta a escribir le sobrevienen los temores y fobias del ridículo, comenzando los cuestionamientos que se debaten en nuestra mente; como por ejemplo: Que puedo yo escribir si demasiado ????, Yo les escribo... Pero seguro no me van a entender la letra !!!.... Y que les voy a contar si las cosas en mi club no andan del todo como quisiéramos... Y así un sinnúmero de Etcéteras que generalmente finalizan con un muy prolijo bollo de papel (si no fuese prolijo no seríamos aeromodelistas) abandonado en un cesto junto con la idea motora de compartir su experiencia con pares de afición. Otro caso curioso se presenta a la hora de tener que anotarse para alguna actividad de representación en particular... Llegado el momento aparece una vez mas el temor a la insuficiencia, siendo siempre unos pocos los que nos representan. De hecho las cosas nunca salen a pedir de boca... Pero salen !!! Y si tenemos la gracia de criticar por bien o mal cada carta o participación significa que todo esto nos interesa lo suficiente y que tenemos el amplio criterio y capacidad para darnos cuenta cuando las cosas están bien o mal hechas... Pero hechas al fin.

Es por ello que se me ocurre pensar en cada uno de aquellos que aportan a A.P.U.C.A. como un grano de arena que aislado es insignificante, pero en conjunto pueden resultar tan placentero como una playa, o tan inmenso como un desierto... Y cuando hablamos de playa o desierto quien de nosotros es capaz de pensar en cada grano de arena para criticar su color forma o tamaño?.

Habra imaginado alguna vez Jim Walker inventor del vuelo circular comandado, que muchos años después del registro de su invención una legión de gente seguiría firmemente practicando esa manera de volar... Como habrá imaginado él al año 2000???, parezca mentira o no a las puertas del tercer milenio en muchos países del mundo, así como es nuestro caso el Vuelo circular comandado sigue vigente gracias a esas personas que quizás malamente comparados con granos de arena siguen representando, escribiendo y principalmente volando lejos del temor de la insuficiencia y la critica, haciendo el camino para que otros se contagien sin pensar en tamaño, forma o color.....Y usted cuando nos envía su artículo ???

QUE 1999 NO DEPAIRE...

- ✓ 12 MESES DE AMOR
- ✓ 52 SEMANAS DE FELICIDAD
- ✓ 365 DIAS DE REALIZACIONES
- ✓ 8760 HORAS DE BIENESTAR
- ✓ 525600 MINUTOS DE PAZ
- ✓ 31536000 SEGUNDOS DE AMISTAD



ES EL DESEO DE QUIENES COMPONEMOS A.P.U.C.A.

EN LA PRESENTE EDICIÓN DE "LA MANIJA"

Tirando las líneas Pasado, presente y futuro del U-C
 Ferimodel - Calendario de actividades
 Concursos realizados 2º Jim Walker Regionales e Internacionales
 2º Campeonato Int. Abierto de U-C - De aquí y de Allá
 ...Por lo menos así construyo yo
 Int. a los motores de V- C CARRERA - MUY IMPORTANTE -
 El plano de hoy

Página 1
 Página 2
 Página 3
 Págs. 4, 5, 6
 Página 7
 Página 8, 10
 Página 9
 Página 11

FERI MO DEL

Tal como lo había acordado la empresa organizadora ITL Eventos, durante los días 20 al 29 de Noviembre Ppdo. se llevo a cabo en el predio de la Sociedad Rural Argentina en Capital Federal la muestra de modelismo y hobbies denominada Ferimodel'98, luego de doce largos años sin exposiciones de similares características.

Alli se dieron cita distintas firmas comerciales, que si bien fueron bastante menos que las esperadas por el público en general, posibilitaron al visitante ponerse en contacto con las últimas novedades en productos relacionados con las distintas diciplinas que participaron del evento.

Cometas, y barriletes, Automodelismo Radiocontrolado, Yatamodelismo R.C., Juegos de Rol, Modelismo naval estático y radiocontrol, Ferromodelismo, Globos de aire caliente, Maquinas y herramientas, Modelismo estático, Programas de T.V. dedicados a hobbies, Revistas especializadas y como no podía ser de otra manera Aeromodelimo R.C. (en estática) y Vuelo U-Control realizados por A.P.U.C.A. en las personas de Carlos Barrabino, y Hernán Martínez dieron marco adecuado para hacer placentera la visita de las casi 40.000 personas que acudieron al pabellón destinado a tal efecto, y que colmaron las tribunas del picadero medianamente acondicionado para las exhibiciones de automodelismo, barriletes, aeróstatos, y vuelo circular.

Es de destacar que casi por coincidencia y merced a la generosidad de la organización A.P.U.C.A. logro un Stand en un sitial privilegiado dentro de la muestra, donde pudieron observarse distintos modelos de avión en categorías tales como Navi Carrier, Combate, escala, y acrobacia, expuestos por los Sres. Roberto Mestorino, y Carlos Isa, entre otros.

La entrega de folletería específica al vuelo circular fue una tarea a cargo de Mabel Arce, y la atención del Stand estuvo a cargo de distintos integrantes, y sus denodadas esposas quienes pese al intenso calor dieron el presente a la muestra.

Ferimodel desde adentro.... (por Carlos Barrabino)

- Se rescata una cosa, es el único medio que hubo a mi entender, fuera del ambiente aeronáutico, que difundió los Hobbies en Gral. Lástima que una pobre organización de entrada hizo que faltaran muchos modelos, soy conciente que yo no tengo ideas como para aportar y no soy quién para criticar el trabajo ajeno, que por lo menos lo hicieron, mal o bien lo hicieron. Ante eso me saco el sombrero.

Hubo gran cantidad de entusiasmo para volar, lástima que no fue nadie, las condiciones no son buenas (pista chica, no mas de 16 Mts. de cable, porque no hay margen con el público), están las tribunas, que con viento es un verdadero remolino, pero bien por lo menos Hernán Martínez y yo volamos los 10 días sin problemas. Dejando olor a ricino en la gente y mas de 60 vuelos en total cada uno. Hernán, para los que no fueron, voló con 16 Mts. hélice 14x6 y ST 60 con el viejo MAKANA, yo con mi CHEYENNE 51 Profi 16 Mts. Hélice 13x6 y cuatro juntas en la tapa para descomprimir... Vuelos suaves y redondos todos de exhibición, veremos que pasa el año que viene.

CALENDARIO DE EVENTOS APUCA

ORGANIZADOR:	LUGAR DEL ENCUENTRO	CIUDAD	FECHA:
◆ Mardel'99	Agrupación Marplatense de Aeromodelismo	Mar del Plata, Buenos Aires	16 Y 17 de Enero de 1999
Campeonato Nacional de Vuelo Circular	Río Tercero	Córdoba	20 al 24 de Mayo 1999
Dando Vueltas con Amigos	Agrup. Aeromodelista Pucará	G. Catán, Buenos Aires	1º Semana de Agosto'99
En Octubre Agarramos La Manija en el Ciudadela.	Club Aeromodelista Ciudadela	El Palomar, Buenos Aires	1º Semana de Octubre'99
Jim Walker	Club Aeromodelista Río de la Plata	Ezepeleta, Buenos Aires	5 y 6 de Diciembre 1998

Si gustas del Aeromodelismo

en todas sus formas...

Boletín de Difusión aeromodelista

Vuelo Libre ---- Radio Control

U- Control ---- Helicópteros

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

HOBBY

Show

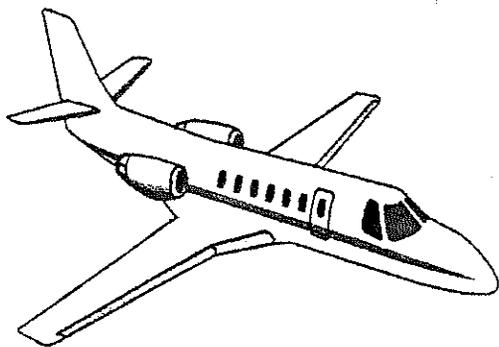
CONDUCE: Roberto Ishkanian

CVSPORT Y ALEF NETWORK

Consulte a su proveedor de cable

CONCURSOS REALIZADOS

Segundo gran encuentro de U-C Nacional "JIM WALKER"



Tal como venimos observando encuentro tras encuentro, el número de participantes y asistentes crece de manera lenta pero segura. Sobre todo cuando se propician las condiciones, brindando calidez, amistad y sencillez. Esto en definitiva fue lo puesto de manifiesto por parte de la gente linda que compone la Asociación Aeromodelista Río de la Plata, y su torneo de U-C "Jim Walker", llevado a cabo los días 5 y 6 de Diciembre de 1998, encabezada en esta ocasión por nuestro coordinador de la zona Gran Bs. As. Sur Carlos Isa,

secundado y apoyado por la Comisión Directiva y socios colaboradores.

Desde horas tempranas se abrieron dos pistas de vuelo circular a los efectos de que "Nadie se quedara sin volar". La tentadora invitación no pudo mas que ser aceptada por la concurrencia que inundó el predio con modelos de todo tipo y calibre; desde los acrobáticos FAI prolijamente terminados, hasta los sufridos modelos de combate, sin olvidarse de los escala, y por supuesto la presencia de los Baby 1/2 A, pertenecientes a los mas chicos.

Es digno de destacar que este encuentro no poseía el carácter de torneo, sino simplemete de dos jornadas de intercambio de experiencias libres de la tensión propia generada en los certámenes.

El prolijo desarrollo permitió que entre vuelo y vuelo se fueran montando las carpas de aquellos que decidieron pernoctar cerca de la naturaleza y "Al pié de la pista".

Otro de los temas destacables es la gastronomía, llevada a cabo con menús a la carta de primera calidad y para todos los gustos, sin ahondar en demasía en la magnífica cena del Sábado por la noche, la que se extendió hasta altas horas de la madrugada.

Una cosa digna de destacar es el empuje que la gente de la Asoc. Aer. Río de la Plata está poniendo para hacer crecer la actividad del vuelo circular en esa asociación ya que no todo se limita a llegar hasta el campo y volar, sino que a través de este tipo de encuentros pretenden que la nueva sangre surja con gran empuje a partir de una muy bien estructurada escuela de aeromodelismo infantil desde donde hemos visto surgir a verdaderos valores.



Pilotos y allegados posan para la cámara antes que comiencen los vuelos



Hernán Muñoz, Gabriel Cismondi, Ricardo Arrayet y Juan C. Pesce junto a uno de los mayores atractivos: El aia FAI de Gabriel

Rosario, Mar del Plata, Córdoba Y todo Bs. As. le dijo SI a esta convocatoria que en su segunda edición muestra ampliamente su superación.

APOYO AL INTERCLUBES

Durante una amena conversación mantenida con el presidente de la entidad Carlos Patrone, hemos logrado para 1999 que dicha asociación propicie como sede de la final del TORNEO APUCA INTERCLUBES 99, cuya primera fecha se disputará en la ciudad de Mar del Plata los próximos 16 y 17 de Enero de 1999.

Fotos Gentileza Juan C. Pesce

Fabricación, diseño y venta de Kits R/C.

Modelos escolares y deportivos.

Ventas por mayor y menor.

Combustible, motores, accesorios.

Modelismo Naval R/C

Tel/Fax: (041) 92-2214 • Rivadavia 1521
Villa Gobernador Gálvez
(2124) Provincia de Santa Fe



BB MODELS

Carlos Barrabino

Llegaron las manijas y lineas !!!

9 de Julio 460 C.P. 1702 Ciudadela Bs. As
Tel: 011 4653 4582

LA MANIJA INTERNACIONAL



Desde Alemania Por JORGE COLL APUCA member

MOTORES PARA ACROBACIA DE VUELO CIRCULAR

En los comienzos de la modalidad que nos ocupa (acrobacia de vuelo circular), los motores que se utilizaban eran los denominados "De transferencia en bucle", conocidos por llevar un deflector en la cabeza del pistón.

Estos motores, que unían a sus tipos de transferencia unos "Timing" muy dulces, funcionaban (y siguen funcionando) de manera ejemplar cuando se instalan en el morro de un acrobático U-C. Se pueden citar como ejemplos el FOX .35, el MERCO .35, el OS .35 MAX, Etc.

Por otro lado, este tipo de transferencia tiene dos defectos inherentes, la baja potencia relativa en comparación con otros tipos de transferencias (por ejemplo la Schneurle) y el elevado consumo, debido a la alta interferencia producida (expulsión de mezcla fresca por el escape). A los pilotos de acrobacia de vuelo circular, el primer problema nos trae sin cuidado, ya que el tipo de funcionamiento al que sometemos (o deberíamos someter) a nuestros motores, haciéndolos funcionar con elevada cantidad de aceite, bajas relaciones de compresión, Ventúris relativamente pequeños, Etc. Nunca se pretenden sacar de un motor la últimas décimas del C.V. que los motores son capaces de desarrollar.

El-problema del consumo, sin ser extremadamente importante, ya que se está abordando por parte de la compañía Stalker, que con muy buena intención ha diseñado el deflector curvo, de manera que se consigue un mejor llenado del cilindro, disminuyendo la interferencia (como prueba, el Stalker .46 realiza la tabla con 110 c.c. de mezcla, mientras que el Supertigre .46 emplea 150 c.c. La diferencia es clara).

Pero de repente llegó el boom de la radio y las empresas dedicadas a la fabricación de motores comenzaron a preocuparse de que sus motores dieran la máxima potencia, con lo cual dejaron de ser aplicables para nuestra modalidad. Ejemplos claros son los OS FSR, motores que dan una elevada potencia a un alto número de revoluciones. en contra de lo que muchos creen, el mero hecho de colocar un venturi pequeño, reducir la relación de compresión y colocar un escape restrictivo no soluciono el problema, debido a que el elevado avance que suele tener el escape con respecto a las lumbreras Schneurle (las dos laterales, hacen que el motor cambie de 4 a 2, o cuando se descargue en una bajada, se embale y ya no vuelva al 4 tiempos, precisamente porque ha sido diseñado para eso, para funcionar en régimen de 2 tiempos, es por tanto necesario, que si queremos un motor de correcto funcionamiento, olvidarnos del tacómetro, y concentrarnos únicamente en el vuelo, será recomendable levantar los dos transfers laterales una determinada cantidad.

No obstante, conseguir un correcto funcionamiento 4 - 2 - 4, no solo depende del avance del escape (aunque este sea el factor clave). La relación de características que harán que un motor haga un 4 - 2 - 4 "De Cine", aunque sea un Schneurle de radio serán las que veremos en el próximo número.

-CONTINUARÁ-

"LA MANIJA" ÓRGANO OFICIAL DE DIFUSION DE LA ASOCIACION PILOTOS U-CONTROL ARGENTINOS

PROPIETARIO: JORGE H. CAPUTO - DIRECTOR: MIGUEL A. ARNO

EJEMPLAR Nº 14 AÑO 3 - NOVIEMBRE / DICIEMBRE 1998 - TIRADA 500 EJEMPLARES

SUSCRIPCIONES: \$ 12.- EN ESTAMPILLAS DE BAJO VALOR POR UN AÑO 6 NÚMEROS

"La Manija" no se responsabiliza por las consecuencias de los comentarios y artículos firmados por los autores de los mismas

A.P.U.C.A. ES UN MOVIMIENTO DE IDEAS DIRIGIDO CON EL OBJETO DE DIFUNDIR Y PROMOVER LA ACTIVIDAD DEL VUELO CIRCULAR DENTRO DEL AEROMODELISMO ARGENTINO Y EXPRESAR UNA CORRIENTE DE OPINION SIN FINES DE LUCRO.

SI DESEA RECIBIR "LA MANIJA" ESCRIBANOS A LA CASILLA DE CORREO Nº 645, 7600 - MAR DEL PLATA, BUENOS AIRES Y LE REMITIREMOS MAYOR INFORMACION.

ESCALA

"SCALE MODEL RESEARCH"

**"ESCALE AIRCRAFT DOCUMENTATION
& RESOURCE GUIDE"**



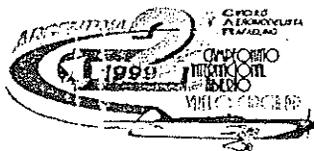
**FOTOS
DOCUMENTACIÓN
- PLANOS 3 VISTAS -**

**Nestor O. Linari Tel: 011 4782-8693
Diag. Tucumán 958 (1640) Martínez Bs. As.**

AEROBALSAS HOBBIES

Madera balsa - Motores - Accesorios
Modelos para escolares
U/Control - Radiocontrol

J.B. Justo 9441 - Capital - Tel. 642-8468



FEDERACION AERONAUTICA INTERNACIONAL
 FEDERACION ARGENTINA DE AEROMODELISMO
 CIRCULO AEROMODELISTA RAFAELINO



2° CAMPEONATO INTERNACIONAL ABIERTO DE VUELO CIRCULAR

RAFAELA (Santa Fe) febrero, 12 - 13 - 14 1999 ARGENTINA

Gran evento internacional

F2A - VELOCIDAD
 F2B - ACROBACIA
 F2C - TEAM RACING
 F2D - COMBATE

INSCRIPCIONES

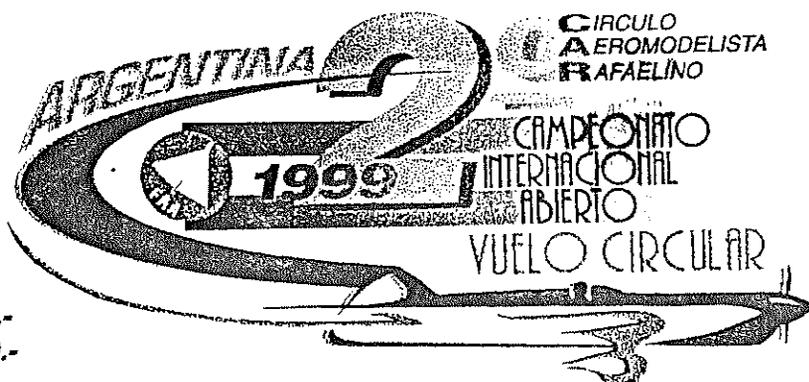
SENIORS (UNA O MAS CAT.).....\$ 50.-
 JUNIORS (HASTA 17 AÑOS).....\$ 30.-
 ACOMPAÑANTES
 (incluye solo cena premiación).....\$ 10.-

Recuerde en la inscripción se contemplan souvenirs, y cena de premiación

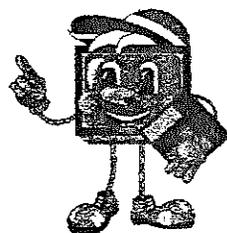
solicite mayor información a: Circulo Aeromodelista Rafaelino C. C. 10, 2300 Rafaela, Sta. Fe

FAX: (0492) 39770

e-mail: car@hobby.net.com.ar



De aquí... De allá... y de todo un poco



PROYECTO INTERCLUBES 1999: Viendo la gran cantidad de amigos que participan en cada uno de los encuentros realizados por APUCA en las distintas regionales, se está gestionando entre distintas asociaciones la posibilidad de realizar un campeonato anual interclubes, cuya primera fecha se realizaría en el marco del próximo Mardel'99.

Esperamos que la idea prospere y permita de esta manera realizar un torneo de grandes características a partir del año entrante.

UNA PISTA DE VUELO CIRCULAR EN PLENA CAPITAL FEDERAL:

Desde hace ya algún tiempo nuestro miembro y amigo Nestor Varas se encuentra abocado a la tarea de conseguir un predio adecuado para la práctica de vuelo circular dentro del perímetro de la Capital Federal.

Aparentemente las gestiones estarían lo suficientemente adelantadas como para informar que dentro de las instalaciones del Parque Roca existiría una extensión (muy generosa) de campo (en muy buenas condiciones), la cual (y de cumplir tan solo con unos formalismos oficiales) darían lugar a la creación de tan mentada y necesaria pista Capitalina. ¡Que se logre!

TENEMOS UN PAPARATZI DE LUJO III:

No podemos calificar de otra manera que de excelente la labor desempeñada por el gran amigo Juan Carlos Pesce de Capital federal, quién número a número nos hace llegar las distintas fotografías scaneadas de los distintos eventos que APUCA realiza a través del año (lo cual conlleva a un doble mérito ya que no falta a ninguno de ellos!!!). Tenemos entendido que esta tarea la realiza con la colaboración de algunos familiares consustanciados con la causa.

GRACIAS J.C. y a través tuyo a quien corresponda. Sin duda nadie podrá objetar que te has convertido en el PAPARATZI DEL AÑO.

LA FEMAD OTORGÓ EN MAR DEL PLATA LA MEDALLA A LOS DEPORTISTAS DEL AÑO:

El pasado mes de Noviembre la Federación De Entidades Deportivas en Mar del Plata otorgó las medallas al mérito y estímulo a todos los deportistas que han representado a la ciudad en las distintas disciplinas.

Con orgullo podemos informar que el Aeromodelismo Vuelo Circular estuvo presente dentro de las nominaciones.

En esta oportunidad Mabel Arce y Miguel A. Arnó fueron los galardonados de esta edición.

Pero mucho mas allá de eso es halagante destacar que dicha federación integró como deporte al U-Control dentro de su estructura.

La velocidad en U-C tiene su SEDE

Motores PROFI (Ucrania) los más veloces y competitivos que se fabrica en el mundo obtienen varios récord Velocidad 311 Km/h.

Encargue su motor producción limitada

Team Racing.....\$ 419,50 Combate.....\$ 262,50

Velocidad c/pipa.....\$ 442,50 Automod.....\$ 264,50

Diesel's para Goodyear KMD .15 (Ruso).....\$ 99,50



SEDE GIAY Las Heras 566 Tel: 0492 27985
 C.P. 2300 - Rafaela, Santa Fé



El Nahuelito... La ojota... El Pilatus... Y otras yerbas

Por Jorge Caputo

Queridos Apuqueros:

A pedido expreso de nuestro editor y bajo su exclusiva responsabilidad, estoy escribiendo estas líneas, ya que en el último encuentro en el Río de la Plata me propuso firmemente que contara en la revista mi técnica de construcción debido a que jamás construí un modelo de U-control que fuese de kit.

Desde mi primer modelo los diseños fueron imaginados por mí y su realización estaba vinculada a mí bajo poder adquisitivo lo cual me llevó no solamente a fabricar tanques, sino a hacer los trenes, las ruedas, los pushrod, balancines, cuernos y todo tipo de accesorios que lleva un modelo utilizando "La teoría del 10%". ¿Qué significa esto? La teoría del 10% es sencilla, se reduce a quitar de todas y cada una de las piezas a utilizar el 10% de su peso y a veces más pero nunca menos, así llegué a diseñar "El Nahuelito", un modelo de 100 cm. de envergadura, 25 cm. de cuerda y 64 cm. de fuselaje, impulsado con un motor O.S. max 10 FP, sin desprestigiar su aerodinámica, lo que hace que este modelo vuele bien es su peso, ya que en orden de vuelo acusa 550 gr. Lo que lo hace sumamente versátil y maniobrable.

Para conseguirlo tuve que reducir desde el alambre del tren, pasando por todos los accesorios hasta las ruedas que están fabricadas de una ojota en desuso. ¿Cómo?, bueno, en primer lugar, se recorta un hexágono del talón (su parte más gruesa). Luego se atraviesa el centro con una aguja o lezna fina. En esa perforación se introduce un tornillo de $\frac{1}{4}$ x 50 mm. con doble tuerca y arandela plana que se coloca en el mandril del taladro asegurado a una mesa o morsa. Se hace girar y con una $\frac{1}{8}$ gruesa (de grano 40 o 50) se le da la forma deseada. Una vez terminada, se puede colocar sobre una llanta vieja o simplemente le hacemos el centro con un remache pop al cual le sacamos el clavo y agrandamos el orificio con la medida del alambre que vamos a usar de tren (cuerda de piano), éste se consigue en distintas medidas en cualquier ferretería industrial.

En otros números hablaremos de cómo rebajar el peso de la balsa, pintura, accesorios, etc.

PD: Acabo de lograr el tanque de combustible de aluminio, un viejo anhelo, ya que le sacó 100 gr. más a cualquier modelo y recuerden: "Liviano vuela mejor" palabras de un amigo M.S.

Jorge Caputo.

Próximos títulos: ¿Cómo alivianar la balsa, pintura y accesorios?

¿Cómo construir un modelo de Slow Combat en 8 horas?

Materiales compuestos.

Volando El Pilatus a "MEDIA CUADRA"

Sábado 26 de diciembre tiiuu-tiiuu (teléfono)

- Rober ?
- Que haces ,Guille, que tal?
- Vas al campo hoy?
- Si
- Por que no llevas el Hércules y probamos volarlo con líneas mas largas?
- Lo que pasa que el Hércules esta de recorrida y además no cargué las pilas y también por que se me frunce y no precisamente el ceño cuando tengo que hacer experimentos con el ,pero puedo llevar el Pilatus.
- Bueno, traelo y traete algunos trozos largos de línea y algunos terminales que las preparamos en el campo.
- Ok.

Ya en el campo preparamos dos líneas de seis metros y las agarramos a un par de líneas de veinte metros alternándolas para que los ganchitos no se encontrasen [una prolongación a la manija y la otra al modelo] Con tanque lleno y listos para salir Guillermo [con cara culpable] me decía :si querés lo acertamos un poquito ?. pero no , ya estaba todo listo y salimos. Guillermo carburó el motor [un pico 45]y salí. No había una diferencia notable con veinte metros y fue un vuelo tranquilo con un aterrizaje tranquilo un vuelo cortito por que a los tres minutos la glow dijo basta. y

- Y ¿que tal?
- Bárbaro, mas espacio y ninguna perdida de control.
- Le damos seis más?
- Le damos.

Pusimos los dos alargues de seis mts. de un lado y otro de doce mts. del otro. Ahora teníamos treinta y dos mts.de cable. Vuelta a salir después de cambiar la glow. El Pilatus respondía perfectamente y le pase la manija a Guillermo quien quería que "yo" hiciese una pasada. pero el Pilatus no es para hacer pasadas *ver nota.

Entonces si no pasada por que no looping!

y bueno, al final salieron unos grandes y enormes loopings de mas de treinta mts. de diámetro. Para los que miraban de afuera ,yo incluido mientras manejaba Guille. era una sensación nueva a cada vuelta el modelo se alejaba sesenta y cuatro mts. y luego volvía. Incluso desde el centro se lo veía mas chiquito. Después de un cuarto de hora se acabo el combustible y luego de un largo planeo otra vez en tierra vino la pregunta.

¿Y ahora qué?.....¿seis más?.....y así pusimos dos líneas de veinte mts. cada una con dos de dieciocho mts.

alternando el orden [por los ganchitos ,vio? ahora teníamos treinta y ocho mts. luego de un despegue perfecto decidimos probar los "loppings"

-Continue en la Página 10-

INTRODUCCIÓN A LOS MOTORES DE VUELO CIRCULAR CARRERA

Por Carlos A. Perren Desde Rafaela Sta. Fe
Telefax 0492- 2-0271/2-6335

En nuestra presentación anterior hemos estado hablando acerca de distintos tópicos de los motores utilizados en el vuelo circular carrera, sus particularidades y su rodaje en el caso de tratarse de un motor nuevo.

Hoy comenzaremos con el primer arranque de una unidad que ya ha marchado antes (ha sido asentado como se mencionara en la nota anterior).

En este caso el motor podrá ser instalado directamente en el modelo.

Para quien no tenga mucha práctica en "Pegarle" a la hélice en la puesta en marcha, es bueno entrenar un poco, previo lijado leve de los bordes de las hélices para evitar terminar con los dedos en malas condiciones. Colocar en un recipiente flexible pequeño (cuyo pico conecte bien en la entrada del llenado del tanque) o en una jeringa, algo de combustible. Girar la hélice en el sentido de las agujas del reloj hasta que comience a comprimir. En la lumbrera de escape, inyectar un pequeño chorro de combustible (cebar). Girar ahora la hélice en el sentido contrario hasta que comience a comprimir (solo hasta que comience, no pasar la compresión). Con el dedo índice de la mano derecha, pegarle firmemente a la pala superior de la hélice, aproximadamente en su zona media, quitando de forma instantánea el brazo. Si todo está en orden, el motor arrancará por un instante (consumiendo lo inyectado al escape) y luego se parará. Se puede repetir este procedimiento hasta sentirse seguro, logrando que el motor arranque y pare sucesivas veces. (Recordar que el diesel tiene una alta relación de compresión a las que hay que acostumbrarse, así que de ser necesario, hay que repetir el pegado a la hélice muchas veces sin estar siquiera conectado el tanque y sin inyectar combustible al escape, hasta que se adquiera confianza. Ajustar la hélice en la posición mas cómoda que depende de cada uno). Finalmente, conectar la manguera del tanque, llenar con combustible y probar el funcionamiento. La aguja no debe estar abierta en exceso. Es bueno cerrarla completamente antes de llenar el tanque, y abrirla luego previo al arranque tan solo una o dos vueltas (esto no debe hacerse cada vez que se quiera arrancar el motor -obviamente- Sino la primera, o después de mucho tiempo que el mismo no marcha, si el usuario no tiene idea de la posición aproximada de la aguja para el funcionamiento). Si la misma no está lo suficientemente abierta, el motor arrancará y se parará (de forma similar a si no tuviera conectado el tanque, pues no es suficiente el volumen de combustible). Sin embargo, si se repite la operación (cebando en cada nuevo arranque pero no demasiado para evitar "Ahogar" al motor), y abriendo muy de a poco la aguja, finalmente el motor arrancará y continuará el funcionamiento.

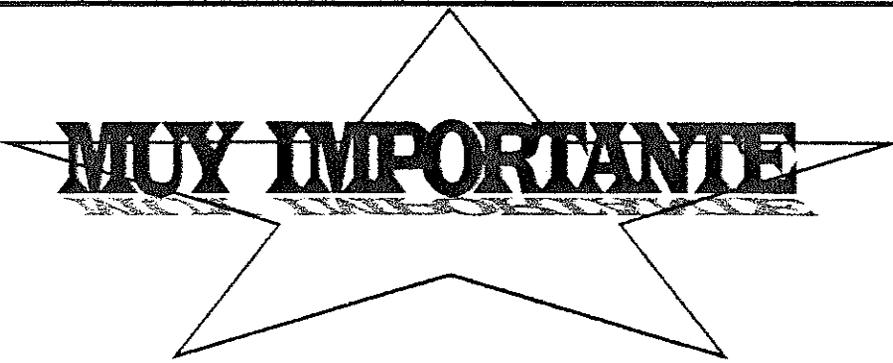
Respecto a la compresión: Su regulación es bastante complicada y por lo general no es conveniente tocarla demasiado. Simplemente, antes de arrancar por primera vez, o luego de estar bastante tiempo sufriendo sin lograr resultados, girar el motor pasando la compresión y verificar que no golpee el pistón contra la tapa cuando sube. (Si es así, girar la regulación de compresión en el sentido contrario al de las agujas del reloj para reducir). No hay una posición que se pueda establecer como inicial para arrancar. Si cuesta mucho poner en funcionamiento al motor, o bien si arrancara vibrando enormemente y se para, es señal casi inequívoca que la compresión es muy poca o que la aguja está exageradamente abierta. (No comprimir tampoco de forma desmedida, es mejor ir paso a paso y no cometer un error que pueda dañar internamente al motor). Si el motor se "Ahoga" (es decir hay un exceso de combustible en la cámara), el proceso de compresión se dificulta demasiado, y al intentar girar el motor, parecería que este se clava al acercarse el pistón a la tapa. Para desahogar, desconectar momentáneamente la manguera de combustible, colocar la/s salida/s de escape de tal forma que el combustible necesario pueda salir, y girar una buena cantidad de veces la hélice en el sentido de las agujas del reloj (contrario al del funcionamiento). Si el motor tiende a "Clavarse", volver un poco la hélice e intentar nuevamente.

Estando en marcha mas o menos estable el motor, puede regularse la aguja (siempre con movimientos cuidadosos y muy leves tanto abriendo como cerrando) hasta conseguir el rendimiento óptimo, también comprimiendo o descomprimiendo con el registro de la tapa de cilindro. Se notará el cambio y la posición mas adecuada, pero recordar los movimientos lentos, de a poco.

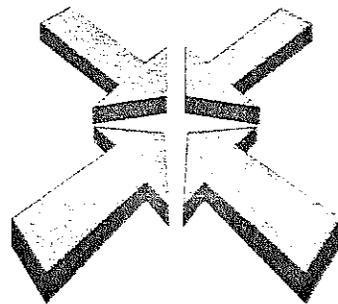
Es muy difícil resumir en algunas páginas de un mundo tan variado como es el de los motores de carrera, pero esperamos que sea al menos un puntapié inicial de utilidad para quién comience la práctica del VCC.

Como siempre no vacilen en consultar ante la duda.

Saludos y un gran abrazo.



MUY IMPORTANTE



Tal como lo habrán notado, durante los últimos números de "LA MANIJA", hemos tenido importantes atrasos en sus confecciones y posterior distribución. Ello en gran parte se debe a que parte de la información nos está llegando en fechas muy dispares. Nuestra intención no es completar los espacios que ya tienen MUY BIEN GANADOS los coordinadores de regional y demás amigos columnistas, que con tantas ganas se toman la tarea de escribir sus artículos y comentarios para finalmente compartirlos entre todos. Es por ello que en cada entrega estamos demorando el cierre esperando ansiosos la recepción de informes.

Con el solo hecho de lograr restablecer la fecha normal de aparición del boletín es que les pedimos a todos ustedes un pequeño esfuerzo más que se verá compensado con la alegría de llegar a cada hogar en el término establecido.

Por ello en nuestro próximo ejemplar publicaremos el calendario de cierre de regionales y columnistas.

creemos que de esta manera lograremos la publicación que a todos nos gusta en el término que mas nos agrada..



El Nahuelito... La ojota... El Pilatus... Y otras yerbas...

Viene de página 8

Esta vez eran de unos cuarenta mts. de radio porque dejaban chicos a los del vuelo anterior. largas picadas desde mas de 30 mts. de altura que ocupaban un cuarto de vuelta que parecían no terminar nunca completaron el vuelo.

Después del aterrizaje y los comentarios de rigor nos miramos con guille. y el hablo primero: -Nos quedaban dos líneas de seis mts., a ver, $28+6=44...$, le damos? Y le dimos. Un buen despegue y luego a mirar el modelo desde casi media cuadra. El vuelo súper estable, sin problemas pero ahora los mandos respondían mas lentamente. La señal tarda de llegar de la manija al modelo y hay que calcular todo por anticipado. Le paso la manija a Guille y luego a Martín Sepulveda. Todos coincidimos: que chiquito que se lo ve! Cuando el viento lo empuja hacia adentro tenemos una "panza"(hacia atrás) de unos dos mts. en los cables pero los controles aunque perezosos siguen actuando. Ya son las 19:30 hs. y con el Pilatus aterrizado empezamos a recoger el equipo y comentamos :

- Llegamos a 44 mts.
- Qué bárbaro!.
- Pero quedan 6 mts. de linea.
- Que podríamos agregar y llegar a los 50...
- Y todavía queda un poco más de luz y 50 sería ...
- No nos podemos ir cuando casi llegamos a los 50 ...

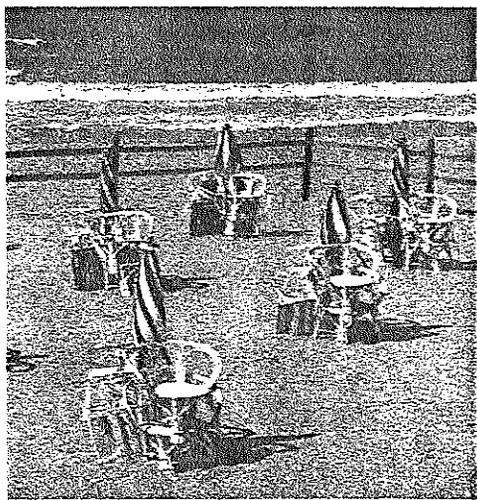
Que tendrá el 50? No se pero parecía el objetivo y agregamos los 6 que faltaban.

Cruzamos los dedos, el motor arrancó a la primera, el Pilatus empezó a correr pero las líneas pesaban tanto que se arrastraban por el suelo con lo que el modelo se entró, la hélice toco el piso y se detuvo. Fue solo el susto. Vuelta a estirar las líneas, y a salir. Ahora sostengo la manija lo más alto posible y con el timón todo arriba, el decolaje merece el máximo puntaje. El modelo vuela serenamente a media cuadra de la manija. Los mandos responden bien pero lentamente. La panza de las líneas llega a 4 mts. cuando el viento me da en la cara, a pesar de eso el control se conserva. Las picadas desde 40 mts. parecen (son) increíblemente largas; Martín , que mira desde afuera comenta que la velocidad se incrementa tremendamente al nivelar cerca del suelo. El Pilatus se aleja; una cuadra! de los espectadores en cada vuelta. Estamos volando con un diámetro de 100 mts. y la pista abarca una manzana. Es una sensación nueva y desconocida pero ahora sabemos que se puede ¿ nos hacen un "lugarcito" en Mardel 99?

Mi agradecimiento a Guillermo Mauri, cuya insistencia, empuje y entusiasmo permitieron concretar esto y y también a los que pusieron el hombro colaborando con el equipo y las "operaciones de tierra"

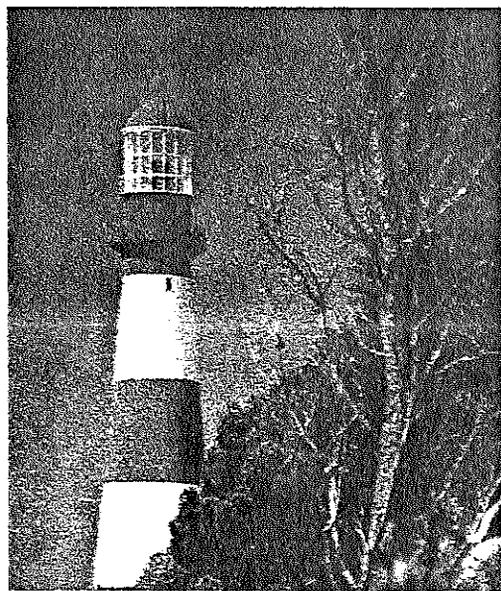
Por razones de espacio y para no cansar al lector los diálogos fueron acortados (sin piedad). Tal vez esta nota no llegue a reflejar la alegría, el entusiasmo y la satisfacción como así también las dudas compartidas, carencia de la cual el autor se siente responsable y lamenta, pero, si queda algo claro, es que en U -Control es mucho lo que todavía queda por hacer y muchos los dispuestos a hacerlo.

-Esta y otras historias continuarán-



MARDEL'99

16 y 17 DE ENERO DE 1999.



ACROBACIA F.A.I. - PROMOCIONAL - COMBATE - VUELO NOCTURNO - INICIACIÓN - VUELO KAMIKAZE Y ... TODA LA MAGIA DE MAR DEL PLATA EN VERANO !!!



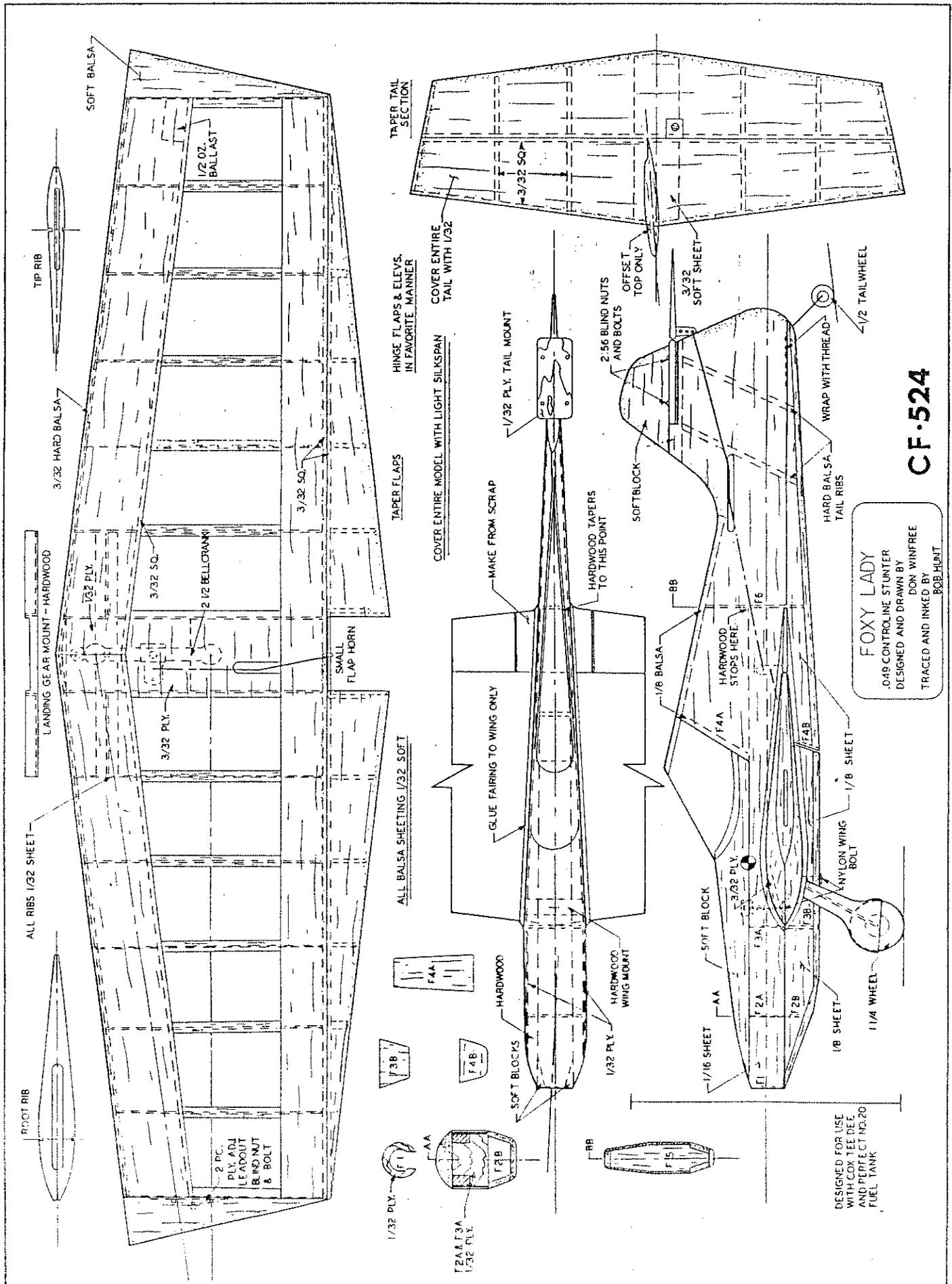
Organizan: Agrup. Marplatense de Aeromodelismo
Regional Mar del Plata, Laguna de los Padres

EL PLANO DE ESTE NÚMERO

FOXY LADY

Diseño: Don Winfree

Siempre nos motiva cuando algún amigo de Radio Control se muestra interesado en un diseño de U-C para adaptar. Este es el caso del Foxy Lady. el que fue construido con las medidas necesarias para motorizarlo con motores .049, .15,Y .40 este último de Radio control llevado a cabo por el marplatense Humberto Ricci con excelentes resultados.



FOXY LADY
 .049 CONTROL LINE STUNTER
 DESIGNED AND DRAWN BY DON WINFREE
 TRACED AND INKED BY BOB HUNT

CF-524

La Manija



SUPLEMENTO DEL PONIENTE (APUCA OESTE)

* Nuestrs motivos:

Mucho se habló de la forma en que las regionales podrían colaborar con "La Manija".

Una era haciendo llegar noticias sobre los últimos acontecimientos de cada regional y, como no es justo dejarle todo el trabajo de compaginación a la sufrida gente de Mardel, decidimos entregar el producto terminado. Y aquí estamos embarcados en esta aventura con esta primera entrega.

La idea (completa) es también generar un polo de atracción por estas latitudes con el objeto de lograr que el contacto entre los u-controleros sea más directo.

Queremos crear también una zona de ofertas para "especialidades" no "clásicas" como portaaviones, carreras, escala, acrobacia en conjunto (dos ó más modelos), remolque de planeadores y cuanto idea loca se les ocurra siempre que sea con "piolines".

Sugerimos contactarse a APUCA Oeste con:

Roberto Mestorino - Machado 2155 - Castelar - CP 1712 6 2 8 - 6 8 3 2
Jorge Caputo - Pizzurno 814 - Ramos Mejía - CP 1704 4 8 8 - 5 3 6 7

Casi me olvido:

Tenemos información y planos para todo "APUQUERO" declarado o en vías de serlo.

Nota del Ed: ahora que APUCA Oeste tiene sus páginas amarillas ¿quién pone las celestes? ¿ó rosadas tal vez?

Ecos del "Agarrando la manija en el Ciudadela":

Por primera vez se realizó un encuentro u-controlero en el CAC. Hasta ahora y desde aquel primer encuentro de Mardel en el 97 aquí en el CAC nunca nos atrevimos a ofrecer nuestra sede. Motivos? Nuestra vieja pista de asfalto no estaba en buenas condiciones y la nueva pista de tierra era un proyecto (ahora a poco concretarlo y con la tosca casi lista falta la tierra negra y el pastito).

A ENGANCHAR EL PRIMER CABLE:

El Phantom disminuyó su velocidad y empezó a perder altura. En la última vuelta redujo aún más el motor y bajó los flaps y el gancho. Ahora parece flotar en el aire mientras enfila hacia el imaginario portaaviones en la pista señalada por los cables de frenado. Las ruedas tocan el suelo un metro antes del primer cable, pasan por encima y el gancho se prende del cable de frenado y arrastra las bolsas de arena (de 3 Kg. c/u) colocadas en los extremos hasta que el modelo se detiene en algo de tres ó cuatro metros.

Pensamos que era poco lo que había para ofrecer. En el encuentro del Pucará algo quedó claro: en septiembre se perdía la fecha del Río de la Plata. Miguel Arnó "Sugirió" que el encuentro se realizase en el CAC ya que la fecha no podía perderse. Nos costaba aceptar pero (gracias a la verborragia de Miguel - ó más bien para librarnos de ella) aceptamos. Y de ahí le dimos para adelante. No es el momento ni el lugar para recordar todo lo que se realizó. Todos sabemos que se proyecta 100 se hace 50 y sale 25. Y esta vez que bien salieron estos 25!! El alma de la organización fue Jorge Caputo quién movió (y conmovió) a todos los que tenían algo que ver con el evento y, durante el mismo y con su hija y otras manos amigas se ocuparon con gran profesionalismo del catering (traducción del Ed: de darnos de comer).

Al mediodía choripan (¡que chorizos los de Jorge!), hamburguesa y pancho más gaseosas (y algún vinito) y a la noche, financiado con la recaudación del mediodía, pizza y sidra sin cargo!. Tuvimos una ganancia de : \$ 0,16.

Pero lo importante es que congregamos a multitud de amigos con ganas de volar y charlar y, al día siguiente recordando el evento quedó patente que lo importante no son las instalaciones y tal vez ni los modelos sino el encuentro de tanta gente con intereses y aspectos comunes.

Todos los que vinieron ¡Gracias!.

A los que no pudieron venir, gracias igual y los esperamos para la próxima.

Y por fin gracias a las autoridades del Club porque nos acompañaron en todo momento.

Como novedades vimos un planeador y portaaviones (algo parecido a Navy Carrier). Ver artículos: un planeador y ¡a enganchar el primer cable!

Como reflexión final: un encuentro de APUCA es mucho más que juntar gente.

Manos rápidas desenganchan el cable y lo tensan. El motor del Phantom se acelera mientras el gancho sube y se aloja nuevamente en el fuselaje. En pocos metros despegamos (tiene que hacerlo en una distancia menor a la supuesta cubierta del portaaviones) y toma velocidad mientras retrac los flaps.

Después de varias vueltas ya está listo para efectuar otro anavizaje (así decían los del 25 de Mayo un día que vinieron a contarnos cómo hacían ellos).

La velocidad disminuye, flaps y gancho bajados, se aproxima a los cables pero el viento cambió. El modelo está por tocar la "cubierta" pero los cables ya pasaron y no habrá enganche. Motor a fondo, un leve instante en que no se sabe si se cae o sigue pero ya toma velocidad, las alas sustentan con un gran ángulo de ataque y zafa.

¡Ya está listo para otro intento!

Escribanos, si interesa prometemos un artículo completo con todos los detalles. A la fecha ya hay varios modelos construidos para portaaviones: ATB (Texan), Sea Fury, Phantom II y Skyhawk. Hay planos y detalles sobre control del motor, flaps y gancho.

Sólo falta que pidan.



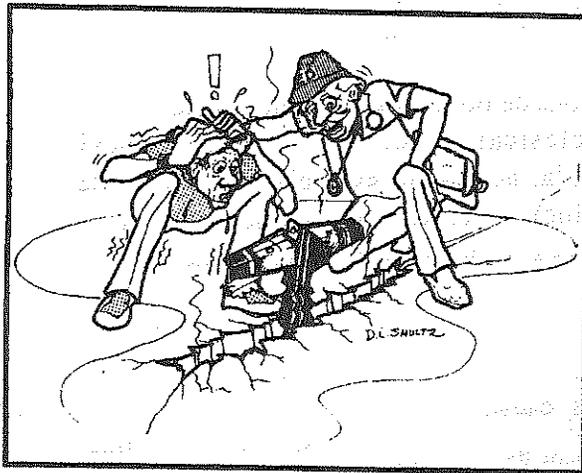
UN PLANEADOR:

Durante toda la historia de la humanidad, el hombre trató de saber si realmente va al cielo después de esta vida; recuerdo incluso el título de una película que rezada: "Todos los perros van al cielo" pero, ¿qué pasa con nuestros desechos (sí, la basura)?

¿También van al cielo? Bueno, no sé si la basura realmente va al cielo pero parece que vuela y muy bien, por lo menos así lo demostró Roberto Mestorino el extraordinario domingo del Encuentro en el Cuidadela.

Es increíble, pero sin la explicación de nadie (o con la complicidad de muchos) durante una buena parte de la duración del encuentro se pudo observar como crecía un montículo de "basura" (o al menos así parecía serlo) entre los modelos participantes, un auténtico amontonamiento de latas de gaseosa, envases vacíos, servilletas de papel usadas y panchos a medio comer que no hacían más que mimetizar (tapar) un planeador de U-control que luego de un cuidadoso "desmimetizado" fue remolcado por el voluntarioso Carlitos Barravino *(ver nota del Ed), realizó un exitoso

vuelo (aunque la multitud se quejó de su "excesiva" duración), pero, como "donde hubo fuego, cenizas quedan", "donde hubo envases vacíos, latas quedan"



Algo así pasó pero ¿quién dijo miedo?

apareciéndose así una intrépida lata que probó el placer de separar los pies (pies?) del suelo a remolque del planeador remolcado, hecho con el que Martín Sepúlveda ni yo tuvimos nada que ver así como tampoco tuvieron nada que ver ni Miguel Arnó ni otros (malandras) con la presencia de aquel montículo de basura que resultó no ser tal, ni tampoco los que los recaudaron que no fue la

casi totalidad de los presentes, y que tampoco los alentaron con vítores y cánticos de aliento. Lo que sí cabe destacar, y esto sí hablando seriamente, es el sentido del humor de las víctimas de todo este asunto y las ganas de pasar un rato de diversión y camaradería puestas por todos los que participamos, pilares que deberíamos construir tanto el hobby como a esta agrupación, al menos en mi humilde opinión.

Fernando Magnetti.

* NOTA DEL ED:

Es de hacer notar (por eso la nota) que aunque el montón de basura que tapaba el planeador crecía en forma lenta pero segura, su dueño (del planeador, no de la basura) disfrutaba de la tarde y los amigos. Este disfrute empezó a verse cuestionado cuando se dió cuenta que un sector del público cantaba y en los cantitos se mezclaba la palabra "planeador" con "basura" con "que lo vuele" más otras apreciaciones sobre su persona que prefiere olvidar.

- Así que cobarde ¿no?. Bueno, quién es el macho que me remolca?

Por un momento gran silencio ¿se habían acabado los machos? Pero no, quedaba uno, sí, uno solo: Carlitos Barravino quien con gran profesionalidad realizó un remolque cortito pero perfecto.

¿Pero quién dijo que en U-control hay cosas que no se pueden hacer? En radiocontrol esto nunca lo vimos (¿dónde se vió un modelo tapado con basura?).

Campeonato Sudamericano y Panamericano de Vuelo Circular

Por *Marían Sepulveda*

Nota muy importante: Las expresiones vertidas en esta nota reflejan EXCLUSIVAMENTE mi opinion personal, y solo yo acepto la responsabilidad por lo que digo aqui.

La verdad hace mucho que no la pasaba tan bien en un concurso como la pase en este. A pesar de los altibajos que ya comentare, fue un a experiencia exelente.

Todo empezo con el viaje por British Airways el jueves 26 a la mañana... justamente cuando el gobierno de Inglaterra decide apresar a Pinochet, a mi se me ocurre ir a Chile con una linea inglesa... casi cancelan el vuelo, pero todo salio bien. Al llegar a Santiago, me estaba esperando mi buen amigo Miguel Poduje en el aeropuerto, y nos fuimos directo al campo de vuelo libre a ayudar. Luego de un viaje de una hora llegamos al club, y vimos unos vuelos de FIA (planeadores) muy buenos, a pesar del viento de mas de 20 km/h. Obvio que se perdieron algunos modelos... Ahí nos encontramos con exelentes amigos de Chile: Mauricio Martínez y su esposa Carol Ortega (rebautizada Carlos por la Federacion), Octavio Poduje (papa de Miguel y viejo ucontrolero), y Sergio Melendez (alias Segel, por su ultimo avion), un excelente aeromodelista multifacotico, ya que compite o compitio en todas las ramas nobles del aeromodelismo, es decir Vuelo Libre y U-Control :) Habia una delegacion Argentina muy importante en vuelo libre... y luego me entere que tambien en radio tontol habia muchos... que lastima que por ideas tan tontas no hubo casi nadie de Argentina en U Control (solo fui yo), y por ideas casi tan tontas no hubo nadie de Brasil en ninguna categoria. Resulta que Brasil queria hacer el concurso, pero no enviaron ningun representante a la reunion de la Confederacion (que fue hecha en Argentina), asi que nunca se hizo una propuesta formal de Brasil como sede del concurso. En la reunion, los miembros de la confederacion votaron a Chile como sede del concurso... y debido a eso el equipo del Brasil decido boicotear el concurso, negando su asistencia al mismo, e imponiendo que nadie podia concursar por el Brasil si no lo inscribia la federacion. Si bien es muy triste que se preocupen por su orgullo mas que por el aeromodelismo, me parece peor nuestro caso, ya que varios ucontroleros argentinos no fueron al concurso por solidaridad con el boicot de Brasil. Semejante decision me lleno de tristeza y verguenza ajena. Deberiamos reflexionar al respecto...

Por la tarde fuimos al Parque O'Higgins (otra hora de coche) a entrenar un poco... yo habia llevado mi *Trivial Banana* (construido por Carlos Barrabino) y Miguel el "*Il Padrino*", obra de Gianni Caruso. Mi *Stalker 61* arranco sin problemas, y pude hacer la gama desde el primer vuelo. Miguel estaba teniendo muchos problemas con su *OS 46 SF Stunt*, y no podia tener un solo vuelo que le permitiera hacer mas que dar media vuelta antes de la plantada, y como asi no podia ni entrenar... tomamos una decision. El tenia un *Stalker 61 PRO RE MK III* igualito al mio, solo que a medio ablandar. Viendo que el mio se lleva al *Trivial Banana* (744 sq.in. 1963 gramos y perfil gordo) en cuatro tiempos durante toda la gama (lo admito, 10% de nitro), con o sin viento, y arrancando instantaneamente... hicimos el cambiazco. Esa noche nos la pasamos entera con la modificacion: tanque nuevo, copiando el mio (105 cc), hacer lugar para el carter del 61, desarmar y cortar el escape del *Stalker* para que quepa en la trompa del *Padrino*, preparar la helice (12x6 tripala de carbono, de *Stalker* tambien), etc. Por la mañana estabamos listos para ir un ratito a ayudar en vuelo libre, y rajar a probar el motor y entrenar.

Las cosas no salieron como planeamos: el dia anterior por la noche se estropeo el burro de arranque del auto de Miguel, y como no teniamos tiempo para reparalo, eso significo que hasta la noche del domingo anduvimos empujandolo para que arranque... en el viaje a la pista de vuelo libre íbamos en dos coches, Miguel y yo en uno, Mauricio, Carol y Octavio en otro. En cuestion de 10 minutos se paro el motor de Mauricio, se rompio la palanca de cambio del de Miguel... Mauricio fue a buscar un taller para repararla y en el camino se le incendio el auto... resultado: 5 horas perdidas, hasta que pudimos reanudar el viaje a la pista de vuelo libre. Empujando el coche de Miguel, obviamente. Una semana despues Miguel me conto que descubrio la causa del problema de su coche: el borne de la bateria estaba flojo... Cuando llegamos, los vuelolibristas no creian lo que nos paso, sino que pensaron que nos fuimos a probar el motor de Miguel.

Finalmente, llegamos de nuevo al parque O'Higgins, a las 13:00 del dia anterior al concurso, sin dormir en toda la noche, a probar motor nuevo. Primera sorpresa: el motor de miguel volaba solo hasta el ocho horizontal con el mismo combustible que yo vuelo 6:30. Asi que debiamos hacer un tanque nuevo... Me decidi a hacer solo dos vuelos de entrenamiento, dado que estaba cansado y no queria romper el unico avion que lleve... segunda sorpresa: sin razon aparente, no podia carburar el motor. Luego descubri que se habia desoldado la parte roscada de la aguja, y lo arregle, pero me lleve unas horas de susto.

Ya en la casa de Miguel, a decidir que haciamos con el tanque: decidimos instalar un tanque de radio de 6 onzas, e irnos a dormir, lo que hicimos a la 1:00, pensando en levantarnos a las 4:45 y estar en el club a las 6:00 para probar antes del concurso, que era a las 8:00. Nos despertamos a las 7:00 de sabado... asi que fuimos corriendo para llegar y ver que no habia nadie aun! Fueron llegando los demas concursantes, los jueces, la delegacion de Bolivia... asi que probamos el modelo de Miguel. Primero: el tanque de combustible era demasiado alto, y no podiamos poner el escape. como era un tanque plastico de radio, lo calentamos con un encendedor (a escondidas de los jueces) y lo deformamos. Entre el tanque y el escape pusimos papel de cocina envuelto con papel de aluminio de una caja de cigarrillos para aislar el plastico del calor, temiendo que se perforara el tanque. Igual el tanque quedaba demasiado bajo respecto del motor, y el motor se engordaba terriblemente en la maniobras ruedas adentro... pero eso ya no lo pudimos arreglar. Ya me estaban llamando para el vuelo para el "ablande" de los jueces.

El resto del concurso se desarrollo con muchos problemas para el equipo de Chile, ya que por la altura del tanque

respecto del motor, Miguel no podía volar para nada simétricas... pero siguió adelante, salvándose varias veces de que se le entre el modelo por muy poco. Si durante el vuelo solo se miraba al avión, no estaba nada mal... de hecho quedó segundo en el sudamericano, pero si uno miraba al piloto... en los esfuerzos para evitar la inminente entrada llegó a quedar de rodillas, y enseguida surgieron los chistes: "le está rezando a la virgen para que no se le entre".

Sergio Meléndez tuvo innumerables problemas con su OS 40 LA, que lo dejaron fuera de carrera. El tercer integrante del equipo Chileno, Juan Asmus, voló mucho mejor que su avión.

El representante de Bolivia voló muy bien, se lo veía súper entrenado. Y además tenía la ventaja de la altura... él vuela a 4000 metros, y Santiago de Chile está a 800. El último susto nos lo dimos con la hija de Miguel, Camilla, de 4 años, que durante el último vuelo del papa salió corriendo hacia el centro... fue un descuido mío, así que salió corriendo detrás de ella. Miguel estaba haciendo el ocho cuadrado, justo del otro lado del círculo, así que me costaba estimar la distancia. Apenas llegué a agarrarla... más bien a tirarla cuando Miguel terminaba el ocho, y los gritos de Camilla lo hicieron desconcentrar, como cualquiera puede imaginarse.

Bueno, llegando al final de los vuelos, y ya aclaradas las diferencias de filosofía respecto del puntaje que siempre hay en los concursos (y que los que me conocen saben como me ponen), los resultados fueron los siguientes:

Concurso Panamericano de F2B:

Concursante:	País	Ronda 1	Ronda 2	Ronda 3	Total
Martín Sepulveda	Argentina	2006	3147	3357	6504
Jose Rosas	Bolivia	2830	3152	3279	6431
Miguel Poduje	Chile	1502	2863	2933	5796
Juan Asmus	Chile	2199	2866	2839	5705
Sergio Meléndez	Chile	558	304	1034	1622

Concurso Sudamericano: Idem, pero sacándome a mí, ya que como no soy parte del equipo nacional...

Ese día a la noche fue la cena, con los premios, y después la rigurosa salida a algún que otro pub de Santiago... hasta tarde, por supuesto, hablando de aviones y modelos... y empujando el coche de Miguel.

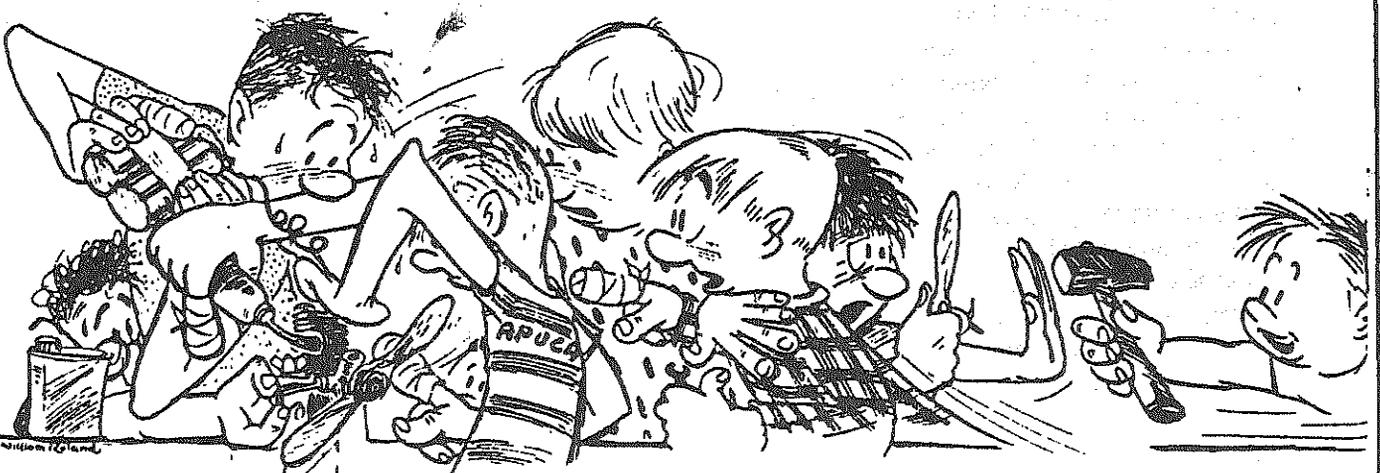
La verdad que fue muy lindo escuchar mi nombre precedido de "Campeón Panamericano de Acrobacia de Vuelo Circular F2B", pero ni siquiera en ese momento deje de estar triste por recordar las veces que todos prometimos ir al concurso... cuando en la casa de Roberto Mestorino, Miguel se alegró de escucharnos decir "sí, Miguel, vamos a hacer todo lo posible para ayudarte con el concurso"... y después la indiferencia, las excusas tontas, en fin, la estupidez. Cuando me colgaron la medalla dorada... la verdad, un poco se me pasó, pero desgraciadamente cambió mi forma de ver a aquellos que se llenaron la boca de promesas. Nunca es agradable la decepción.

Así, entre la alegría (mucho) de ganar y pasaría muy bien con verdaderos amigos, y la tristeza de lo que pasó acá, pase el domingo, y el viaje de vuelta el lunes. Ahí para los que se preocupaban por los 3000 pesos que decían que eran necesarios... el pasaje estaba \$ 115 ida y vuelta, con tasas de aeropuerto e impuestos. La estadía... todos estábamos invitados a quedarnos en casa de Miguel, Mauricio, Octavio, Raul, etc. Y la inscripción me salió \$100. Igual es inútil, siempre hay excusas para no hacer, no ayudar...

Nota N.2: Perdon por la falta de acentos... esto está escrito con un editor modo texto (vi), con un sistema operativo en inglés (Linux).

Nota del editor: Decidimos publicar el artículo de Martín tal cual fué escrito: con su bronca (muy disimulada), su decepción por esperanzas que no se concretaron y también con su alegría

Nuestras felicitaciones por su destacada actuación y la ilusión de un 1999 más participativo y con más logros para todos. En nuestras manos está.



PARTICIPAR Y COMPARTIR