

## AEROMODELISMO R.C.

Acrobacia de competición en el Club Icaro de Madrid

F. García-Cuevas

# ¿Resurge la acrobacia?

*El Club Icaro Radio Control de Madrid ha sabido conjugar una competición de la talla de la Acrobacia R.C., uniendo en un mismo concurso celebrado el 1 de junio pasado, las dos especialidades existentes en nuestro país, la FAI y la clase B, siguiendo un poco el hilo de lo que ya se hiciera el año pasado en la final celebrada también en Madrid, pero en aquel caso en el Club de Radio Control del Madrid («Pica y Zumba»).*

**E**l Club Icaro salió bien parado del lance, porque reunir jueces y ayudantes para tal acontecimiento no es tarea fácil y menos aún cuando este tipo de competiciones se hacen eternas en duración. En este caso no ocurrió así, dándose por concluido sobre las 3 de la tarde habiendo comenzado a las 9,30 de la mañana.

Otro buen gesto que demostró el club organizador fue el no cobrar cuota de inscripción, detalle que creemos debía hacerse extensivo a todos los clubs que organizan competiciones, máxime cuando a ellos asisten especialistas que se desplazan desde otras provincias, algunos de ellos muy distantes del lugar donde se celebra el campeonato.

En este caso se desplazaron dos aeromodelistas de Lérida (Club Segria), cuatro de Valladolid (Alcotanes), uno de Salamanca y otro de Albacete, además de los cuatro representantes del Club Icaro y el del Club Pica y Zumba, todos ellos de Madrid, hasta completar un total de 13 participantes, que no está nada mal.

### El Campeonato

Como estaba anunciado, a las 8,30 de la mañana se encontraban todos los participantes con sus modelos en la pista. Sin embargo, alguno de ellos, como Valdepeñas, es-

taban practicando en el terreno de vuelo desde prácticamente al amanecer, y otros prefirieron el sábado para sus entrenamientos.

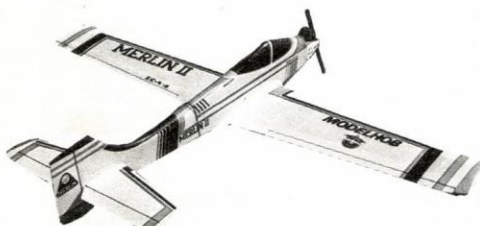
Hasta las 9,15 no se dio autorización para realizar vuelos de prueba, pasándose después a recoger los equipos de radio.

Tras efectuar el sorteo de actuación pertinente, se estableció fueran alternándose mangas de Acrobacia de clase F3A (FAI) y clase B, comenzando por la primera. En la 2.ª manga de ambas, se invirtió el orden de actuación de los concursantes para compensar a todos por igual.

Se ha notado el resurgir de la acrobacia, tras el impulso que le dio la clase B, el pa-

### CLASIFICACION

F3A - ABSOLUTA (FAI)				
Nombre	1.ª Manga	2.ª Manga	3.ª Manga	Total
Cerdán	1.158	1.092	1.119	2.277
Baños	1.005	911	1.068	2.073
Garay	845	976	—	1.821
C. del Pozo	864	728	807	1.671
Soriano	719	712	886	1.065
M. Vivas	797	787	255	1.584
G. Cuevas	353	—	—	353



**El Merlin II, un diseño ya tradicional, que en las manos de Cerdán, se convierte en campeón seguro.**







**Un gran número de concursantes se dieron cita en el campo de vuelo del Club Icaro de Madrid, lo que es muy prometedor.**

sado Campeonato de España, y buena prueba de ello es que el 50 por 100 de los participantes era de aparición nueva en cada especialidad. Los comentarios entre los propios concursantes, así como las referencias de otros concursos puntuables, hacen presagiar para este año un Campeonato con una participación desconocida en el país.

### **Clase FAI**

Con condiciones climatológicas bastante buenas, a pesar de que el viento era cambiante, aunque flojo, la categoría absoluta reflejó, de alguna manera, que los «viejos»

siguen estando ahí y buena muestra de ello es que ocuparon las tres primeras posiciones, a pesar de la dura lucha que se entabló para el tercer puesto, ya que los «nuevos» (Vivas y Del Pozo) realizaron mangas de gran altura, aun cuando en alguna figura que otra demostraron la falta de rodaje. La impresión que sacaron al final es que se sentían bastante contentos ante la prueba de fuego del debut en la categoría absoluta, que fue ganada, como ya es costumbre en donde concursa, por Juan Cerdán, a pesar de que tuvo una semana de entrenamiento solamente.

Juan Baños, se anotó, como también vie-

ne siendo costumbre, el segundo puesto con su conocido ICUE que equipaba un motor Webra 61 L.S. y que tiraba bien del modelo. Se notaba que era el motor menos ruidoso.

Garay, a pesar de no realizar la 3.ª manga porque se dejó el equipo abierto, y gracias a una buena actuación en la 2.ª manga, se colocó en tercera posición. Soriano, sin embargo, tuvo que contentarse con el 5.º puesto a pesar de realizar una 3.ª manga muy buena.

En última posición quedó clasificado Cuevas, que en su debut en categoría absoluta fue presa de un nerviosismo que habrá de ir controlando en sucesivas competiciones.

### **FINAL**

<b>F3A - CLASE B</b>				
<b>Nombre</b>	<b>1.ª Manga</b>	<b>2.ª Manga</b>	<b>3.ª Manga</b>	<b>Total</b>
Bas	585	614	611	1.225
<u>Valdepeñas</u>	<u>379</u>	<u>454</u>	<u>448</u>	<u>902</u>
Mostaza	402	455	408	863
Pascual	440	69	384	824
Viladegut	340	396	406	802
Llimargas	382	372	418	800

### **Clase B**

En la clase B se ha producido la aparición sumamente prometedora de Bas (hijo), que tiene como mecánico a Bas (padre), de sobra conocido en el mundillo de la acrobacia. El chaval tiene unas manos geniales y un temple y tranquilidad que, de no torcerse, dará mucho que hablar de aquí en adelante, máxime cuando cuenta con un respaldo muy consistente. Hijo y padre, valga este orden, forman un tándem muy prometedor.

Ganó con claridad esta especialidad por-



# ICARO

que supo situar el modelo en la línea de vuelo con figuras proporcionadas. Aunque equipaba un motor sin resonador, el modelo subía con una fuerza increíble. Tras él se colocó Valdepeñas que, con fe e ilusión superó en la 2.ª y 3.ª manga los nervios de la 1.ª; posiblemente fuera uno de los participantes más felices por el resultado conseguido, ya que la suerte no suele estar muy aliada con él. Es de destacar el 3.º puesto de Mostaza, otro nuevo con sólo dos años y medio en el aeromodelismo, que se atreve y domina un Merlin a pesar de los problemas de ajuste de motor que tuvo en las dos primeras mangas. Mala suerte la de Pascual que se quedó ahí, en un día malo para su motor Webra 61 LS, a pesar de que hasta ahora le había ido perfectamente. Cosas de la competición.

Cerraron la clasificación Viladegut y Llimargas, que se superaron en la última manga.

## El material

El material que emplearon los concursantes puede ser calificado como de interesante, aunque no parece que pasen a los hechos la adopción de modelos y motores que suelen estar en las conversaciones de todos los especialistas y que se plasmaron en las dos últimas competiciones internacionales (el europeo y el mundial).

Signe predominando una tendencia conservadora por la seguridad que proporcionan los modelos «de siempre»; los modelos o el modelo con el que uno se encuentra más familiarizado por el uso, o porque quizá se disponga de poco tiempo para volar y menos para construir.

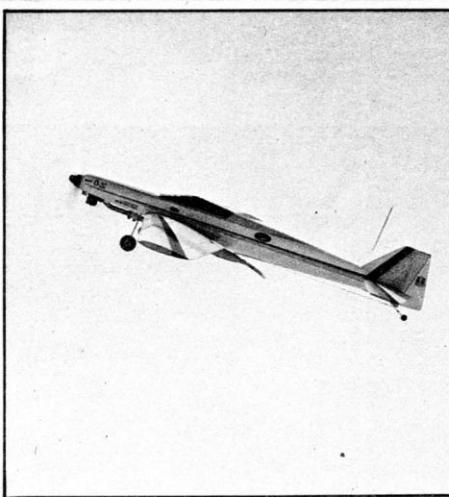
Cada vez existe menos diferencia entre los modelos que se presentan en la categoría B con respecto de la absoluta. Sólo se presentó un modelo de cilindrada 40, el popular ARROW, en este caso pilotado por L. Llimargas. Los restantes eran modelos grandes con envergaduras comprendidas entre 1,78 y 1,80 m o más.

Entre ellos caben destacarse los clásicos Merlines (¡hasta 5!) los de Cardán de sobra conocidos (que fue el único piloto que inscribió modelo de reserva, junto con Valdepeñas), y los del equipo de Valladolid la mayoría de los cuales modificaban la envergadura y el perfil (Eppler 168); el Acrobás de Bas (Junior) modelo en línea con el ya publicado en esta revista por su padre; el Calypso comercial de Viladegut, el tradicional ICUE de Baños, el Joker de Garay y el Super Curare de Cuevas.

## Novedades

Capítulo aparte merecen, sin embargo, los dos únicos modelos nuevos que se presentaron a este campeonato: el «Acrospeed» de Soriano y los «Nicovas» de Valdepeñas.

El Acrospeed centró la atención de los



**Los modelos inscritos, fueron «los de siempre», mereciendo especial atención el Acrospeed (arriba) de Soriano.**



participantes que lo analizaron con detenimiento, con objeto de sacar conclusiones personales. Se trata de un diseño de Juan Baños, que parte del Joker del campeón de Europa, Wolfgang Matt, pero pensado para ser simple, sencillo de construir y con fácil acceso a cualquier elemento fundamental del modelo. Con un envergadura de 1.820 mm y longitud de 1.600 mm presenta una superficie de 55 dm<sup>2</sup> con espesor de 13 por 100, y estabilizador al 20 por 100.

El modelo lleva el sello personal e inconfundible de los Kits que comercializa Baños. El fuselaje totalmente en balsa con dos láminas contrapuestas pegadas, y ala en forma desmontable mediante un sistema de dos bayonetas cilíndricas de aluminio hueco. El acceso al habitáculo de servos se realiza quitando la cabina que va fijada con un tetón y un tornillo y que también está construida en balsa ahuecada. El tubarro va escondido en una carena fácilmente desmon-

table, pero Soriano lo llevaba sin ella, directamente al aire. Otro detalle que nos gustó fue el tren de aterrizaje que es desmontable. Va situado atornillado en el fuselaje con dos patas de acero de 5 mm. El patín trasero va fijado en el fuselaje rígidamente. Soriano utiliza el alerón entero a lo largo del borde de salida con dos servos independientes. El peso sin combustible es de 3.800 gr, más que ligero dadas las proporciones del modelo. Este modelo también lo han adoptado los representantes de Valladolid, que lo tienen actualmente en fase de remate final y no sería de extrañar que el Campeonato de España se realizara con la presencia de modelos bastante parejos.

La otra novedad del Campeonato, fueron los dos modelos NICOVA (I y II) que, como decíamos presentó Valdepeñas del Club Salmantino. Con una moral y afición no propias de una persona de cuarenta y cinco años, ha diseñado el modelo que él denomina «NICOVA» en dos versiones, uno con ala trapezoidal y otro con borde de salida recto. En el campeonato utilizó el primero de ellos. Los modelos tienen una envergadura de 1.800 mm y una longitud de 1.390 mm. El ala es clásica de pórex, baja; que recibe directamente, sin carenar, el resonante todo externo en un modelo con motor invertido y en otro girado 45°. El ala soporta las dos ruedas delanteras en tren clásico de varilla de acero y patín con rueda fijado rígidamente al fuselaje. Merece destacarse la sencilla y eficaz carena del morro, así como la tapa superior para acceder a las zonas del depósito. En vuelo nos gustó mucho, y es una pena no haber visto en acción el modelo de reserva, que nos pareció mejor decorado. Esperamos que se anime a trabajar con el plano y lo ofrezca a todos los lectores de R.C. MODEL.

Sólo dos Webras 61 de carrera larga, el de Baños y el de Pascual, adoleciendo casi todos de un exceso de ruido. A título de dato informativo se hizo medición del ruido, registrándose sólo dos medidas por debajo de los 105 decibelios permitidos.

Conviene reflejar también la tendencia extendida desde el Campeonato de España de septiembre pasado, del uso del aceite MOTUL. Tal es así, que de los 13 participantes, nueve utilizaban este producto en su mezcla. Evidentemente es un aceite que está proporcionando muy buenos resultados, sobre todo porque ensucia poco la culata y la cabeza del pistón y los humos salen muy limpios por el escape.

## Clausura y premios

Al finalizar el concurso se entregaron trofeos y medallas del club a los tres primeros clasificados, así como material donado por Hobby Toy, Aceite Motul, y un Kit que Speed Fly concedió al último clasificado.

Conviene resaltar las donaciones de estas firmas porque contribuyen a hacer menos gravoso el desembolso de los clubs, y a hacer más atractivos los premios.