

AEROMODELISMO DE AYER Y DE HOY (MEMORIAS DE UN VIEJO AEROMODELISTA) Carlos Pereira Ciezar

Capítulo I.- La Prehistoria. 1.950-1.952

Mi interés por las cosas del aire empezó desde muy temprano. El “culpable” de ello fue el que es el mejor y más antiguo de mis amigos, un entusiasta ferviente de la aviación. Éramos vecinos y nuestro entretenimiento favorito era hacer aviones de papel y lanzarlos al aire hasta cansarnos.

Más adelante, empezamos a hacer “aviones” con palos de escoba y cañas, forrando las alas con papel de periódico pegado con engrudo. Aquellos pseudo aviones, como es de suponer, nunca llegaron ni siquiera a planear y caían a plomo cuando los lanzábamos desde lo alto de un cerro.

Cuando pudimos disponer de algún dinero lo gastábamos comprando unas revistas argentinas de aeromodelismo, tituladas así, “Aeromodelismo”, que adjuntaban los planos, a tamaño natural, de varios aeromodelos, tanto de vuelo circular, como veleros, motoveleros o de motor de gomas, estos tres últimos de vuelo libre, pues en aquellos años, a principio de los 50, el radio control se estaba empezando a experimentar en Estados Unidos.

Disfrutábamos enormemente leyendo los artículos y las reseñas de los muchos concursos que incluían, pero los planos eran lo que más nos atraía, aunque también nos causaba mucha desazón porque era prácticamente imposible para nosotros el poder construir cualquiera de aquellos aviones. La razón era, sencillamente, que no había posibilidad de comprar en ningún sitio los materiales necesarios para ello. Sólo existía en Madrid un sitio donde poder encontrar algo para poder construir un aeromodelo, Casa Reyna, en un piso de la calle Desengaño, pero allí sólo tenían algunos listones de pino, hoja de limoncillo de 1 milímetro y un contrachapado retorcido de haya, también de un milímetro, totalmente inapropiado. Sabíamos que existían la madera de balsa y el contrachapado de abedul por las revistas argentinas y algunas otras americanas que también comprábamos, pero nunca habíamos visto ni la una ni el otro.

Un día cayó en nuestras manos un aeromodelo de verdad que un primo de mi amigo, que vivía en Carabanchel, había encontrado un domingo cuando paseaba por el campo y sabedor de su afición por los aviones no había dudado en dárselo. Era un aeromodelo enorme, de más de 2 metros de envergadura y unos 30 centímetros de cuerda, con un gran fuselaje fusiforme, todo él construido con listones de pino y contrachapado de abedul de 1 milímetro. Una verdadera obra de arte que no tardamos mucho en destrozar contra un árbol en una colina de Peñagrande. Entonces no sabíamos nada sobre el aeromodelismo que se practicaba en Madrid pero, años más tarde, cuando ya estábamos metidos en ese mundillo, llegamos a la conclusión de que ese aeromodelo debían haberlo perdido en algún concurso o exhibición en Cuatro Vientos o la Venta de la Rubia, donde solían volar sus modelos los alumnos y profesores de las dos escuelas de aeromodelismo que había entonces en Madrid, la Central y la Provincial. Esto lo confirmamos plenamente hace tres o cuatro años en una de las visitas que hacemos periódicamente al Museo del Aire cuando vimos en la nueva sección de aeromodelismo un modelo muy parecido a aquel que destrozamos.

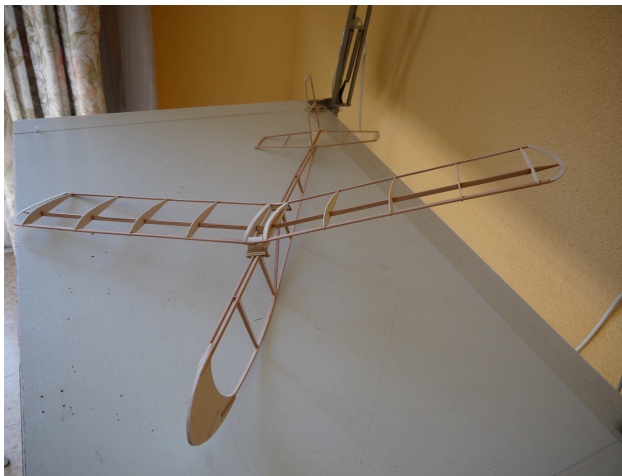


El fuselaje inferior y las alas del aeromodelo como el encontrado. Museo del Aire

En una revista de aeromodelismo, "El aeromodelista", que se empezó a publicar en España, nos enteramos de que existía un club de aeromodelismo en Madrid, el Aracuán, que celebraba reuniones un día a la semana en una cafetería de la calle Luchana y en la primera ocasión que tuvimos nos presentamos allí una tarde y entramos en contacto con ellos, iniciando así nuestro conocimiento del aeromodelismo. No faltábamos ninguna semana y los domingos por la mañana íbamos al Colegio de Huérfanos de la Guardia Civil, en la calle Príncipe de Vergara, en cuyo patio hacían vuelo circular.

Unos cuantos meses después, uno de los asistentes a las reuniones, el jefe de la Escuela provincial de Aeromodelismo de Madrid, anunció que en octubre iba a empezar el curso y que quien quisiera podía asistir a las clases. La Escuela estaba en Vallecas y era gratuito, así que no dudé en solicitar mi inscripción inmediatamente.

El curso duró dos meses en los que había que construir dos aeromodelos, el Chimbo, un planeador elemental y el Baby, algo mayor y más complejo capaz de realizar vuelos de mayor duración. Aprendí a manejar la segueta, tallar el bloque de costillas, preparar la cola de caseína, la técnica del entelado y tensado y todo lo necesario para poder construir un aeromodelo. Al final del curso nos llevaron al antiguo aeródromo de Griñón, en un camión del Ejército del Aire, y tuvimos que volar cada uno su avión, remolcándolo a la carrera con un cable de unos 50 metros. Mi título de aeromodelista tiene fecha del 3 de noviembre de 1.952.



El Chimbo, construido por mí recientemente



El Baby. Museo del Aire



Mi título de aeromodelista

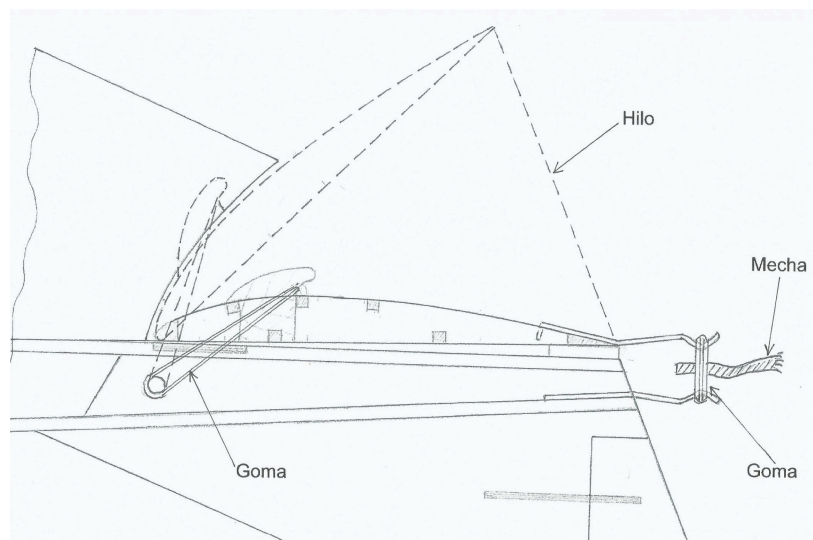
Capítulo II.- La Edad Media. 1.953-1.957

Después de terminar el curso seguí asistiendo a las reuniones del club con mi amigo, que no había ido a la escuela, aunque no podíamos hacer mucho más que antes porque seguía habiendo la misma falta de materiales. Sin embargo, supimos que en un almacén de maderas de la calle Santa Engracia, tenían una madera a la que llamaban “balsa de Guinea” y fuimos a ver qué era aquello. Efectivamente, tenían esa balsa de Guinea pero había que comprar un tablón entero y tuvimos que esperar un tiempo hasta tener el dinero necesario. Cuando pudimos comprarlo hubo que llevarlo a una serrería para que lo cortaran en planchas de 2 milímetros y así pudimos empezar a construir algunos aeromodelos, siendo el primero otro Chimbo y, después, otro Baby. El forrado de las alas y aviones era con papel de envolver del tipo Kraft, o verjurado, de 50 gramos por metro cuadrado. Al principio, lo tensábamos con agua, sin más, pero averiguamos que en la calle Amanuel había una droguería donde vendían a granel una laca nitrocelulósica parecida a la novavia, aunque de un color de caramelo oscuro y muy espesa pero suficientemente buena.

Lo que no había manera de conseguir era el contrachapado de abedul y no fue hasta 1.954, cuando hice los dos primeros cursos de vuelo sin motor, el A y el B, en la escuela de Somosierra, cuando pude tener en mis manos algunos trozos de ese preciado material, gracias al carpintero de la escuela que me dio algunos retales. Ese mismo año, en septiembre, hice el último curso, el C, en la escuela de Monflorite y allí conseguí más cantidad de recortes.

Resuelto ya el problema de los materiales empecé a construir algunos de los modelos de las revistas argentinas, concretamente veleros y algún planeador lanzado a mano que me dieron muchas satisfacciones y algún disgusto que otro, por rotura o pérdida.

Para evitar las pérdidas usaba como destermalizador una mecha de mechero que previamente había que mantener sumergida en una solución de agua y salitre durante 24 horas y que, una vez seca, se colocaba entre una goma que sujetaba el borde de fuga del estabilizador al fuselaje y se prendía con un cigarro. Al llegar el fuego a la goma la quemaba y el estabilizador se colocaba a unos 45 ° de inclinación accionado por una goma que tiraba de él y un hilo que impedía que se inclinara más de lo necesario. A pesar de ello, era frecuente que la mechita se apagase o que el fuego no quemase la goma con lo cual la carrera era segura y, en muchas ocasiones, la pérdida del modelo.



Destermalizador típico usado en los años 50

En cuanto pude compré mi primer motor, un Webra Piccolo diesel, de 0,8 cm³, una maravilla, de arranque facilísimo y gran potencia, pese a su pequeña cilindrada. Inmediatamente construí el primer modelo para vuelo circular, el biplano S.E. 5, que me dio muchas satisfacciones una vez que aprendí a no marearme. Para ello, previamente, construí un modelo con contrachapado de carpintero al que mediante un cordel de unos 5 metros unido a un palo de escoba hacía dar vueltas a mi alrededor hasta que conseguí dominar el mareo.

No me detuve ahí y probé con un motovelero, aprovechando los planos de una de las revistas argentinas. En esta ocasión los problemas empezaron desde el principio pues había que ingeniárselas para que el motor funcionara unos pocos segundos, so pena de quedarse sin el avión. Yo lo resolví con un gotero al que quité el capuchón de goma, pero tuve que probar con varios tamaños porque si era pequeño se salía la mezcla al subir casi en vertical y si era grande alcanzaba demasiada altura y había que correr mucho para recuperarlo.

Fueron unos años de mucho aprendizaje, hasta que me llegó la hora del servicio militar y durante 14 meses tuve que suspender mi actividad. Después, una novia y más tarde mi boda impidieron que pudiera dedicar mucho tiempo al hobby, aunque no lo dejé del todo.



Aeromodelo Flite Streak, acrobático de vuelo circular



Con un velero, en el Cerro del Telégrafo

Capítulo III.- La Edad de Oro y la Decadencia. 1.962-1.975-1.993

En 1.962, después de 5 años sin actividad, conocí a Luis Tejero padre y comenzó lo que llamo la "Edad de Oro", un periodo de 13 años en el que recuperé el tiempo perdido. En mi nueva casa disponía de una habitación para mi hobby y enseguida empecé a construir nuevos aeromodelos.

Para entonces habían cambiado bastante las cosas; ya había varias tiendas de aeromodelismo en Madrid: García, en la Cava Alta; Boa, en San Andrés; Cháuve en Jorge Juan; Azor, en Murillo y, más tarde, Resopal, en Cardenal Cisneros.

En cuanto a materiales, también había abundancia de ellos y ya podía construir cualquier clase de aeromodelo sin problema. Poco a poco, fui comprando varios motores, algunos diesel y otros de glow, de 1 a 5 c.c. con los que poder equipar cualquier tipo de modelo.

Tejero, otro amigo suyo, Manolo, y yo nos reuníamos todos los domingos, unas veces para hacer vuelo circular y otras vuelo libre, según aconsejaran las condiciones climatológicas. Había mucho campo en los alrededores de Madrid y, después de haber probado algunos de ellos, encontramos uno magnífico en la carretera de Alcobendas a Barajas, enfrente de la salida del Encinar de los Reyes. Nos desplazábamos en un diminuto Renault 4-4 de Tejero al que había acoplado un amplio cajón en la baca, donde llevábamos los aparatos.

Mis favoritos eran los veleros, a pesar del peligro de pérdida por culpa de la dichosa mechita y de las inevitables carreras y sofocones para su recuperación.

Al poco tiempo se unió a nosotros un americano de la Base de Torrejón que vivía en el Encinar de los Reyes y fue gracias a él que conseguí mi primer equipo de radio. Este hombre era muy aficionado al aeromodelismo pero disponía de poco tiempo y, además, su mujer no estaba muy conforme con que llenase la casa de serrín de balsa. Llegamos al acuerdo de que yo le montaba el kit de un velero y él me daba un equipo de radio que ya no usaba. La radio en cuestión era una Galloping Ghost de un canal que se accionaba con un botón; con una pulsación giraba a la izquierda y con dos pulsaciones seguidas giraba a la derecha.



Con Luis Tejero padre, cerca del Encinar de los Reyes

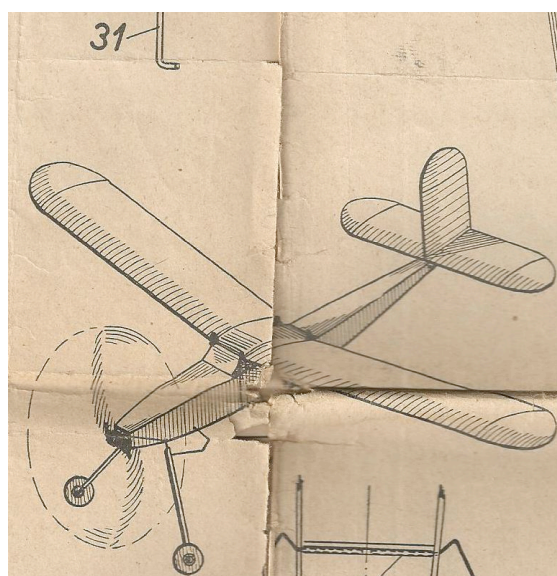
En la foto se puede apreciar, en primer término, el transmisor del equipo de radio. Yo estoy tratando de arrancar el motor ayudado por Tejero. El que está detrás de mí es el americano, que fue para nosotros una mina de oro pues nos surtía de materiales y equipos a muy buen precio. Lo malo fue que al cabo de cierto tiempo le trasladaron a otro país. También ocurrió que un día ventoso en el que estaba volando un pequeño motovelero equipado con radio control el aire lo volvió cuando estaba a una buena altura y fue imposible hacerle volver quedándome de una tacada sin avión, sin motor y sin receptor de radio. Tuve que comprar otro equipo, esta vez de fabricación nacional, de marca CPD de cinco canales. Me dio algunos problemas al principio pero, una vez solucionados, pude usarlo sin mayor dificultad.

**Motor Cox .010 (0,16 c.c.)****Destermalizador Graupner**


El motor es el más pequeño de la familia Cox y, posiblemente, el más pequeño del mundo. A pesar de su reducida cilindrada, la sexta parte de 1 c.c., zumbaba como un moscardón y permitía volar a un modelo de 40 cm de envergadura. No pude usarlo mucho porque fue imposible encontrar bujías de repuesto. El pistón mide 6 mm de diámetro y la carrera es de 5 mm y está todavía en buen uso, a falta de una bujía nueva.

Pronto encontré una nueva "financiación" para mi hobby. El departamento de aeromodelismo de Resopal lo llevaba el antiguo jefe de la Escuela Provincial de Madrid con quien llegué al acuerdo de suministrarle planos de aeromodelos a tamaño natural a cambio de materiales. Dibujé para él una buena cantidad de planos, todos ellos ampliados de revistas americanas de las varias que se podían encontrar en los kioscos. Lo primero que adquirí fue un timer destermalizador de Graupner pues, seguía haciendo veleros de la categoría A 2, también llamados nórdicos y aún tenía ganas y energías para remolcarlos a la carrera, tirando del cable y con este nuevo destermalizador, sin problemas de mechas ni gomas, la seguridad de que a los 3 minutos iba a actuar era total.

Con esta nueva fuente de suministros construí toda clase de modelos, incluso aquellos que nunca me había atrevido a hacer, concretamente los de motor de gomas. Disponía del plano original de un modelo alemán llamado Borkenberge, que se había construido en las escuelas de aeromodelismo. Todo él era de listones de pino y contrachapado de abedul y no ofrecía demasiadas complicaciones para alguien que tuviera mediana habilidad. Lo más dificultoso y lo que me creó mayores problemas fue el tallado de la hélice, de 360 mm de diámetro y, sobre todo, su equilibrado.

**El Borkenberge**

2	Endleiste	23	Kiefer	2x2x465
2	Holmuntergurt	22	Kiefer	2x2x545
2	Holmobergurt	21	Kiefer	3x3x545
1	Nasenleiste	20	Kiefer	2x2x930
16	Tragflügelrippe	19	Sperrholz	1x15x113
1	Halteleiste	18	Kiefer	2x2x30
1	Lagerbuchse	17	Messingrohr	1,5 InnenØx15
1	Rumpfkopf	16	Sperrholz	5x22x26
1	Rumpfkopf	15	Sperrholz	1x30x34
2	Fahrwerkbuchse	14	Aluminiumrohr	1,25 InnenØx130
2	Einleimer	13	Sperrholz	1x16x29 insges
1	Haltekegel	12	Buche	5 Øx50
1	Befestigungstift	11	Kiefer	2x2x10
12	Rumpfdiagonale	10	Kiefer	2x2x1000 insges
24	Rumpfsteg	9	Kiefer	2x2x1250 insges
4	Rumpfhalm	8	Kiefer	2x2x2800 insges
1	Rumpfspant	7	Sperrholz	2 mm
5	Rumpfspant	2-6	Sperrholz	1 mm
1	Rumpfspant	1	Sperrholz	2 mm

Stückzahl	Benennung	Teil-Nr.	Werkstoff	Abmessungen in mm
M	NSFK-Bauplan Nr. 6			
1:1	Gummimotor-Flugmodell			
1:2,5	„Borkenberge“			
1:5	Herausgegeben vom Korpsführer des NS-Fliegerkorps, Berlin			

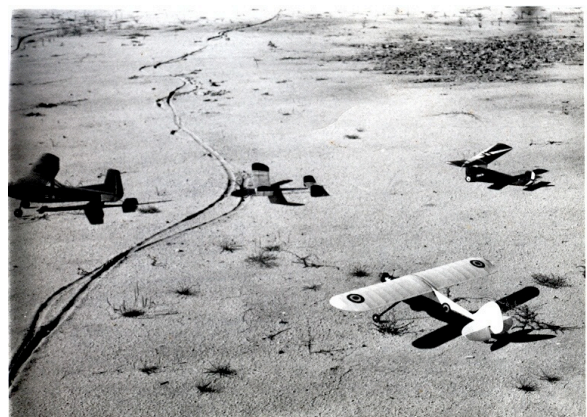
Lista de materiales del plano original

Con todo, lo que resultó un problema insoluble fue encontrar las gomas de la calidad necesaria para poder hacerlo volar. Las que conseguí no aguantaban más de 200 vueltas y tuve que resignarme a no volarlo.

De todas maneras, fueron unos años de intensa actividad, siempre en compañía de Tejero y Manolo. Esto duró hasta el verano de 1.975, cuando me trasladé a vivir a Algete. Poco a poco fuimos dejando de ir juntos y, finalmente, perdimos el contacto. Su hijo ya había empezado hacía tiempo a practicar, también, el aeromodelismo, con bastante éxito y mis dos mayores estuvieron asistiendo, durante un tiempo, a la Escuela Provincial de Madrid, entonces en la calle de los Estudios. A pesar de haber abundancia de buenos campos cerca de Algete cada vez volaba menos, exceptuando un corto periodo de tiempo, cuando mis hijos iban a la Escuela. A pesar de ello, seguí construyendo, en espera de mejores tiempos pero en 1.993 lo abandoné definitivamente.



Avioneta Cessna, de vuelo libre



Varios modelos una mañana de domingo



Con un velero radiocontrolado

Capítulo IV.- La Edad Contemporánea. El retorno. 2.005-2.012

F5I

Después de 12 años de abandono, en 2.005 volví a practicar mi hobby favorito gracias a mi hijo mayor que desde hacía casi dos años estaba coleccionando unos fascículos que acompañaban las piezas para construir la maqueta de una Stearman. Aquello me indujo a desempolvar y poner en condiciones de volar tres modelos que tenía guardados en el altillo de un armario.

Aquella Stearman nunca llegó a volar, por problemas con el motor quedando destrozada en uno de los intentos. Carlos, mi hijo, empezó a practicar con un Coyote y uno de los que yo tenía guardados, adquiriendo enseguida la suficiente habilidad para hacerlo sin dificultad. Yo también tuve que volver a coger soltura, cosa que hice con otro de los que conservaba, un motovelero de 2,30 de envergadura y 28 cm de cuerda, el Pardalot, sacado de RC Model, que ya había volado antes de dejarlo en 1.993, muy seguro y fácil de volar, pero que perdí, tiempo después, en las mismas circunstancias que el pequeño motovelero de los años 50. Una tranquila tarde de verano, con viento en calma y buenas térmicas, cuando estaba a unos 200 metros de altura o quizás más, repentinamente, se inició una ventolera fortísima que dio la vuelta al avión y se lo llevó sin remisión. Nunca lo recuperé y tuve que construir otro igual, con algunas modificaciones.



El Pardalot modificado

Con una radio nueva, ahora de 6 canales, volví a construir con más fuerza que años antes y pronto tuvimos un buen parque de modelos. Carlos se decantó enseguida por la acrobacia y yo seguí con mis motoveleros, sin decidirme por los veleros porque ya no me apetecía correr detrás de ellos y los eléctricos no me llamaban la atención. Aún así, compré un equipo completo pero al comprobar la enorme carga alar que iban a tener, sobre todo por el peso de la batería, nunca llegué a utilizarlo.

Durante un tiempo estuvimos practicando el aeromodelismo “por libre” hasta que mi hijo consiguió que le admitieran en un club que volaba los domingos en el mismo campo que usábamos nosotros a diario. A mí me autorizaron a volar con ellos como “adherido”, aunque sin formar parte del club.

Algún tiempo después, Carlos entró en contacto con otro club, el ALA D3, y terminó siendo socio de él. A partir de entonces empezamos a conocer otros clubs y mucha gente interesante.

En una revista de Aerotec vi un sistema de elevar veleros radiocontrolados que me pareció muy interesante porque permitía alcanzar altura sin necesidad de motor y la imprescindible y pesada batería. Consistía en colocar sobre el fuselaje de un modelo a motor una cuna en la que se colocaba el velero sujeto con unas gomas y unas palancas; al llegar a la altura deseada se soltaban las gomas por medio de un servo y el velero quedaba en el aire. Para no perder mucho tiempo empleé uno de los modelos a motor que había vuelto a volar y construí un velero muy elemental con los que empezamos a experimentar, mi hijo como piloto del de motor y yo del velero. Las pruebas fueron satisfactorias, pero en poco tiempo tuvimos dos percances que me hicieron pensar en mejorar el sistema de sujeción y suelta del velero. Con la misma filosofía que el sistema original sustituí las gomas por una serie de palancas de tubo de latón, accionadas por un servo y construí un remolcador mayor, un Cero-Cero, muy fiable y con suficiente potencia para cargar con cualquier velero.



El Cero-Cero listo para elevar un velero

Con el nuevo sistema y el nuevo remolcador realizamos muchos buenos vuelos durante un tiempo. Pronto nos dimos cuenta de que se habían impuesto los eléctricos y decidimos cambiar de chip y adaptarnos a la nueva tendencia, así que compramos los elementos necesarios para construir nuestro primer eléctrico, aunque seguían sin gustarme plenamente. Antes, consiguió mi hijo un Easy Glider, gracias al cual empecé a comprobar que ya no era tan importante el peso de la batería pues, desde que yo compré aquel equipo eléctrico hasta entonces, se había reducido mucho tanto el peso como el tamaño de las baterías, al tiempo que había aumentado notablemente la potencia de los motores.

Después del Easy Glider tuvo mi hijo un Astra que me gustó tanto cómo volaba que decidí construir uno igual pero un 20 por ciento más grande y este fue mi primer eléctrico, al que llamé Super Astra.



Probando el Super Astra

Desde un principio voló igual, o mejor, que el más pequeño pero, posteriormente, he ido haciendo algunos cambios hasta llegar al que actualmente usamos, básicamente igual, aunque más ligero.



Mi hijo con la última versión del Super Astra

Enseguida empezamos a participar en concursos, mi hijo como piloto y yo como constructor y ayudante. Hemos conocido a mucha gente estupenda de los diferentes clubs con los que hemos coincidido y, también, hemos aprendido cosas nuevas que nos han servido de mucha ayuda, gracias, especialmente, a alguna de estas personas que siempre han estado abiertas a orientarnos cuando hemos tenido alguna dificultad, tanto técnica como práctica.

Siempre, salvo alguna circunstancia que lo impida, participamos en los concursos que se anuncian en la Comunidad de Madrid, con distinta fortuna pero, siempre, satisfechos y alegres de haber compartido una mañana con personas a las que nos une una afición que para mí ha sido siempre muy gratificante.

Capítulo V.- El Futuro y algunas consideraciones finales.

Lo mismo que me di cuenta de que era la hora de ponerse al día con los eléctricos me he dado cuenta de que, también, hay que ponerse al día con la fibra de carbono y similares, algo que hasta

ahora no he hecho. Actualmente estoy terminando una versión en balsa del Pulsar 3200. He tenido que emplear un perfil más grueso para poder dar a las alas la robustez necesaria, ya que perfil original es tan fino que no creo que fuera conveniente su construcción en balsa. El fuselaje, lógicamente, es muy distinto, aunque conserva las mismas dimensiones. También he desplazado el timón de dirección un poco hacia delante para facilitar el montaje y desmontaje del estabilizador. Espero que me dé muchas alegrías si sale tan bueno como el original.

En cuanto al carbono, tengo que aprender todo porque es una técnica que desconozco por completo y voy a necesitar mucho asesoramiento. En principio, sólo aspiro a aprender a construir alas y empenajes porque no estoy seguro de ser capaz de llegar a construir un fuselaje como el del Pulsar, por ejemplo. Para aprender esta técnica cuento con el apoyo de uno de los mejores aeromodelistas que he conocido en estos últimos años, constructor de sus propios modelos, a quien doy las gracias por anticipado. Me refiero, a Juan Ramos, siempre puntero en los concursos en los que participa y consumado maestro en el arte de trabajar el carbono. En cuanto acabe mi versión del Pulsar y disponga de más tiempo libre quiero empezar a vérmelas con el carbono y perder el miedo que le tengo.

Antes de terminar quiero hacer algunas consideraciones acerca del aeromodelismo actual, sin ánimo de polemizar ni de molestar a nadie. Es, solamente, mi opinión sobre el aeromodelismo actual.

Cuando empecé a frecuentar los concursos y conocer gente me dí cuenta de que mi concepto del aeromodelismo, formado a lo largo de tantos años de experiencia, no coincidía con lo que hoy se entiende como aeromodelismo. En primer lugar, tengo que confesar que yo no soy competitivo y que si participo en los concursos es por apoyar y ayudar a mi hijo, más competitivo que yo. El aeromodelismo ha sido siempre para mí una actividad lúdica, sin más aderezos, simplemente ir al campo, volar lo que me apetece y disfrutar de ello, tanto si el vuelo es bueno como si no lo es.

En los concursos, por muy templado que se sea, siempre afecta y se contagia, de una forma u otra, el ambiente de cierta tensión que hay. A mí, eso me impide disfrutar plenamente del hobby, aunque, sin embargo, siempre espero con ganas el día de la competición porque la afición es más fuerte que la tensión que pueda afectarme.

Por otra parte, creo que la inmensa mayoría de los aeromodelistas actuales se está perdiendo de disfrutar de dos facetas muy importantes y gratificantes del aeromodelismo: el diseño y la construcción. Diseñar, construir y volar tu aeromodelo es el disfrute total o, al menos, para mí así lo ha sido siempre y así quiero que siga siéndolo. No es necesario ser un genio para ello, sólo aprender cuatro normas fundamentales de aerodinámica, conocer las proporciones de un aeromodelo, una mínima habilidad manual y, sobre todo, probar, probar, y probar, hasta conseguir buenos resultados. Las herramientas son sencillas y baratas y hay materiales y accesorios en abundancia para construir cualquier clase de aeromodelo.

Lo que no hay y es verdaderamente lamentable, en mi opinión, es un sustituto de aquellas desaparecidas escuelas en las que tantos chavales aprendieron las bases del aeromodelismo. Por el contrario, abundan las ofertas de aeromodelos casi listos para el vuelo, con novedades casi a diario. Ello es bueno en el sentido de que más gente se decide a probar con algún modelo elemental y muchos de ellos continúan pero, en la mayoría de los casos, siguen comprando los aviones hechos.

Suele achacarse a la falta de tiempo y la comodidad, aunque sea a costa de un gasto mayor. En mis años de mayor actividad yo tenía cuatro hijos y trabajaba 11 horas diarias, de lunes a sábado pero siempre me las apañaba para dedicar un tiempo a mi afición.

Soy partidario de lo que decía el inolvidable Arístides: **“Si puedes hacerlo tú, no pagues por ello”**.

