

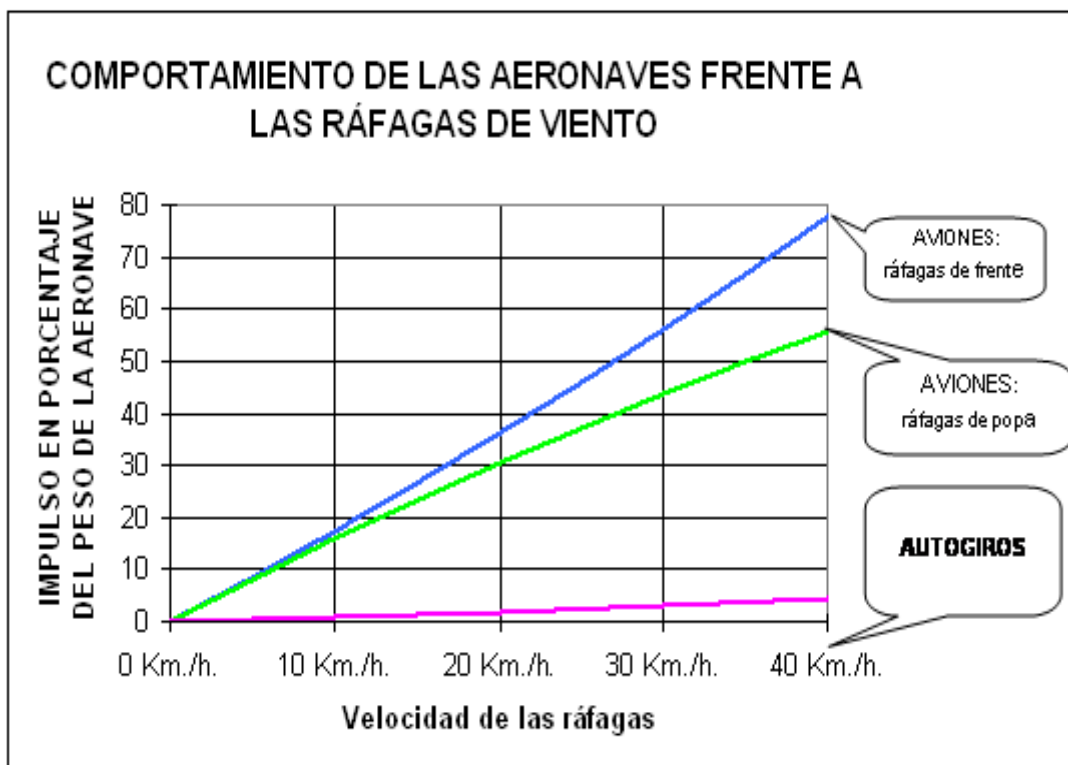
COMPORTAMIENTO DEL AUTOGIRO EN TURBULENCIAS Y FRENTE AL VIENTO

El autogiro tiene una gran ventaja frente al resto de aeronaves (aviones) y es su gran maniobrabilidad y la posibilidad de volar en condiciones meteorológicas adversas, operando hasta con vientos de 80 Km por hora sin ningún problema así mismo su magnifico comportamiento ante las rachas de viento , las corrientes térmicas producidas en verano por efectos del calor y las turbulencias le convierten en la maquina ideal para volar el 99 por ciento de los días del año en condiciones de máxima seguridad.(exceptuando volar bajo la lluvia o de noche)

Estos aparatos tienen una “virtud” en relación con los aviones de ala fija. Es sabido, en los ámbitos de la aviación ligera, que cuando existen turbulencias en el ambiente, que hacen temerario el vuelo de los aviones normales, de ala fija, los autogiros vuelan con absoluta seguridad.llegándose a la conclusión que son muchísimo menos sensibles a la ráfagas de viento que los aviones, cuantificándose sus efectos, notablemente menores que los sufridos por aparatos de ala fija.

Para apreciar visualmente cuanto antecede, se ha dibujado la variación del “impulso” (que son “aceleraciones”), para distintas velocidades de ráfaga, tanto para autogiros como para aviones de ala fija.

Figura



Cortesía de Antonio Angulo, presidente de la asociación Amigos del Autogiro

Para éstos últimos, una curva refleja el efecto de las ráfagas que vienen de “proa”, y otra, el producido por las ráfagas que el avión recibe por su popa. Los “impulsos” que reciben los autogiros son tan pequeños, que prácticamente se confunden los gráficos de los mismos, tanto para ráfagas recibidas de proa como de popa. Se destaca la grandísima diferencia que existe entre los efectos causado a autogiros y a aviones.

La conclusión es evidente:

“LOS AUTOGIROS SON MUCHO MENOS SENSIBLES A LAS RÁFAGAS HORIZONTALS DE VIENTO, QUE LOS AVIONES DE ALA FIJA”

Cuanto se ha mencionado referido a los autogiros, tiene su aplicación a los helicópteros, por razón de que también su sustentación procede del giro de *un rotor*. La diferencia estriba en que en éstos, el movimiento de las palas del rotor es debido a la acción de un motor, en tanto que en los autogiros, es el propio avance del aparato el que “milagrosamente” hace girar al rotor, consiguiendo que el autogiro se sostenga en el aire. Y vuele.



Autogiro de construcción amateur del presidente del Gyroclub la Cierva, Angel Serrano