

VUELO CIRCULAR

CARRERAS "TROFEO THOMPSON"

REGLAMENTO

1- Definición de competencia:

1.1-Competencia en la cual tres modelos construidos específicamente al efecto, vuelan alrededor del mismo círculo una misma cantidad de vueltas, siendo cada uno de ellos puesto en carrera por un equipo constituido por un Piloto y hasta (máximo) dos mecánicos.

En casos excepcionales, se podrá desarrollar una carrera con sólo dos equipos.

Si el número de participantes lo justifica, se podrán realizar series eliminatorias, semifinales y final.

1.2-La carrera se desarrollará sobre un total de 100 vueltas.

Se registrará el tiempo que emplee cada modelo en recorrer esa distancia desde que se dé la señal de largada.

1.3-Las series y semifinales si las hubiere, se correrán sobre el total de las 100 vueltas remencionadas.

El recorrido de la final podrá ser ampliado a mayor cantidad de vueltas, de acuerdo a lo que informe el Director del Concurso previamente a la iniciación del mismo, pero no podrá exceder de 200 vueltas.

1.4-Durante la carrera los pilotos deben permanecer dentro del círculo

central. Su única función es la de controlar el modelo.

Los mecánicos se ubicarán fuera del círculo de vuelo. Su función es la de arrancar, carburar y largar el modelo, es decir las funciones necesarias en tierra para que el modelo despegue y entre en carrera. Una vez largado el modelo para su descolaje, deberán retirarse con toda presteza de la cercanía del borde del círculo de vuelo, ubicándose a distancia prudente y segura de los modelos en el aire.

1.5-Durante la carrera los mecánicos deberán usar un casco de seguridad apropiado, firmemente sujeto con su correspondiente barbijo.

No se admitirá el uso de cascos tipo "Hockey sobre patines", por ofrecer escasa o nula protección a las partes media y baja de la cabeza. Se recomienda el uso de antiparras de seguridad o cascos con protección facial integral incorporada.

1.6- Todo lo no específicamente enumerado, detallado y/o reglamentado aquí, deberá regirse, en forma genérica y según corresponda, por los artículos pertinentes y que sean de aplicación del Código Deportivo de la "F.A.I.-C.I.A.M.", en sus secciones 4b, y 4c Partes 1, 4 y 6.

2-Zona de vuelo:

2.1-La competencia podrá realizarse indistintamente sobre césped o pavimento.

Dentro de las posibilidades del Organizador, la pista de vuelo debería marcarse como se detalla a continuación.

Dado que las marcaciones responden primordialmente a necesidades del momento de la largada solamente, las mismas podrán ser fácilmente sustituidas por señales temporarias (estacas, tiza, pintura, etc).

2.2-Círculo de vuelo: de 22, 10 m. De radio, desde donde se producirá el arranque de los motores y largada de los modelos a la carrera.

Desde allí, y fuera de él, operarán los Mecánicos, quienes no podrán ingresar al mismo bajo ningún concepto.

Las posiciones de largada deberán espaciarse convenientemente-preferiblemente dividiendo el círculo con tres marcas equidistantes entre sí- a fin de que los participantes no se interfieran entre ellos.

2.3-Círculo Central, o "de los Pilotos": de 3,00 m. de radio, cuyo centro deberá estar marcado con un disco de color visible de aproximadamente 0,30m. De diámetro, sobre el cual, o en su cercanía, deberán posicionarse y girar los Pilotos durante el vuelo de sus modelos.

Los Pilotos no podrán salir bajo ningún concepto fuera de este Círculo Central, debiendo esperar dentro en el mismo hasta que la totalidad de los modelos participantes haya aterrizado (ver6.11).

3-Definición de un modelo de "Carreras Trofeo Thompson":

3.1-Aeromodelo propulsado por un motor de combustión interna a pistón, en el cual la sustentación es obtenida como resultado de fuerzas aerodinámicas que actúan sobre las superficies portantes, las que deberán permanecer fijas durante el vuelo (con excepción de las superficies de control).

4-Características de los modelos:

4.1-El modelo deberá ser del tipo Escala "Stand-off", y su diseño y apariencia, pintura, y marcas deberán responder en líneas generales a un prototipo real que haya participado en las Carreras de pre-guerra por el "Trofeo Thompson".

4.2-El Director de la Prueba tendrá la decisión final y definitiva sobre la aceptación, o no, en la competencia, de aquel / los modelo/s que a su juicio no reúna/n las condiciones mínimas satisfactorias como para que sea/n considerado/s "a escala".

4.3-El participante deberá documentar fehacientemente el diseño, lineamientos, aspecto general, colores, marcas, etc, del modelo que presente a fin de que se pueda corroborar que el mismo se corresponde con un prototipo original de las carreras "Thompson", y se le permita concursar.

Toda esta documentación podrá ser cubierta con la sola presentación de un plano 3-vistas de tamaño adecuado (carta como mínimo), en el que figuren descriptos (en texto) y/o indicados en el plano, esos detalles.

4.4-El modelo deberá tener fuselaje armado. No se admitirán fuselajes tipo "perfil".

4.5-Cilindrada máxima del motor: 0.40 pulg. cúbica (o 6,55 cm³).

Los motores marcas "Nelson" y "JETT/GMA (Killer Jett)" quedan excluidos de esta competencia.

Se admitirá el uso de "arrancadores" para la puesta en marcha de los motores.

4.6-No se permitirá el uso de tanques presurizados por cualquier otro método que no sea el de la simple toma en el silenciador de la presión del escape.

Este requerimiento se verificará, o documentará, antes de la competencia cuando así sea posible, pero indefectiblemente se controlará su cumplimiento, una vez terminada la carrera, a los 3 primeros clasificados.

4.7-Hélice: Deberá ser de marcas reconocidas en el mercado y de producción en serie, disponible comercialmente en los negocios del ramo, y tener un diámetro no menor de 11".

Igualmente queda prohibido el uso de hélices monopalas y/o metálicas.

La eventual colocación, o no, de cono aerodinámico ("spinner") y/o tuerca de hélice, en el modelo, deberá seguir los lineamientos generales del prototipo: si éste lo tenía, corresponde y será permitido colocarlo, caso

contrario, no.

4.8-Combustible: Libre.

4.9-Capacidad del tanque: Libre

4.10-El motor deberá estar provisto de un silenciador adecuado. Queda prohibido el uso de "pipas" resonantes.

4.11-Envergadura: Mínima : 95 cm.

Máxima: 105 cm.

4.13-Perfiles: Libre.

4.14-Superficie mínima / máxima: Libre.

4.15-Peso mínimo / máximo: Libre.

4.16-Cabina / Piloto: Si el puesto de pilotaje en el prototipo es del tipo cerrado, puede ser reproducido en el modelo como lo que usualmente se denomina "en forma sólida", es decir pintado, imitando la forma, características y líneas generales de la cabina (si se hace transparente deberá poder verse en su interior la cabeza del piloto); si por el contrario el habitáculo del piloto es abierto, deberá colocarse una representación de la cabeza del mismo, tal como se vería en el avión real.

4.17-Ruedas: No se admitirán ruedas perfiladas. Deberán ser de dimensiones, forma, perfil, etc. Tales que representen con la mayor exactitud posible las

del prototipo. Quedan prohibidas las ruedas metálicas, y deberán evitarse las de perfil plano o extrachato, que no reproduzcan la apariencia de las del avión real.

4.18-El modelo deberá volar en dirección contraria a la de las agujas del reloj.

4.19-Se aceptarán en el modelo aberturas para el mejor funcionamiento y/o refrigeración del motor.

4.20-Los cables de salida de ala deberán tener sus extremos (enganches) a la vista y a no menos de 2cm. -hacia el centro- de la punta del ala interna.

No se admitirán enganches dentro del ala, visibles o no.

4.21-A discreción del participante, se admitirá dotar al modelo de un "cortador" de combustible, pero solamente y al único fin de preservar la seguridad, duración y conservación del motor y/o modelo, y/o de los otros modelos aún en vuelo.

Una vez que este "cortador" sea accionado durante un vuelo, dicho motor no podrá ser re-arrancado durante el transcurso de esa misma serie.

5-Controles y Verificación Técnica:

5.1-Largo de las dos líneas (cables) de vuelo: Deberán medir 18,00 m. (más/menos 1cm. De tolerancia) entre enganches (entre los ganchitos de la manija del piloto y los de los cables de salida del ala).

Este largo deberá ser verificado antes de la competencia.

5.2-Diámetro de las dos líneas (cables) de vuelo: Deberán, cada una por separado, tener los siguientes diámetro mínimos:

Cable (retorcido): 0,457mm (o 0,018pulg)

Alambre (monofilamento): 0,4 mm

Estos diámetros deberán ser verificados antes de la competencia, y por lo menos en 3 lugares distintos a lo largo de cada una de las líneas.

5.3-Prueba de tracción: Antes de cada serie, carrera, etc, el conjunto armado de modelo, cables y manija deberá ser sometido a una prueba de tracción de seguridad, de por lo menos 12 veces el peso del modelo en orden de vuelo (tanque lleno). Esta prueba deberá ser realizada por tres veces consecutivas, tensionando lentamente hasta la tracción requerida, y manteniendo esa tracción constante durante un breve lapso, para luego aflojar también suavemente.

5.4-La manija del piloto deberá tener una muñequera de seguridad, que será de uso obligatorio para los pilotos, la cual deberá estar firmemente sujeta a la parte inferior de la citada manija.

5.5-No se admitirá ningún tipo de -ni artificio que produzca el-agrupamiento ni retorcido de los cables de vuelo. Los mismos podrán tener un orificio común (único) de salida del extremo del ala del modelo, pero deberán correr libres y separados desde ese borde hasta la manija del piloto.

6-La Carrera:

6.1-Una vez que los equipos hayan sido llamados por el Director de la Prueba a ingresar al Círculo de Vuelo para iniciar una carrera, no les estará permitido arrancar sus motores antes de que el citado Director así lo indique.

6.2-Cada equipo se ubicará en su posición de largada, Pilotos y Mecánicos erguidos: Pilotos dentro del borde del Círculo Central, la manija a sus pies, Mecánicos fuera del Círculo de Vuelo, al lado del modelo, baterías de arranque (de la glow) en el piso y desconectadas física y eléctricamente del modelo / motor.

No se permitirá, por ejemplo, que la "glow" tenga el "clip" enganchado, a menos que éste sea parte integral del modelo.

6.3-El Director dará la señal de largada en forma acústica y visual, y los Cronometristas largarán sus relojes.

Ante esa señal los Mecánicos procederán a arrancar los motores, y los Pilotos a tomar la manija en sus manos, pero deberán mantener las líneas siempre sobre el suelo y agacharse, rodilla en tierra, esperando que le larguen el modelo, siendo recién en ese momento en el que podrán incorporarse y correrse al centro del círculo, controlando al modelo en vuelo.

6.4-Cada equipo, a medida que vaya arrancando su motor y logre la carburación deseada, procederá a soltar su modelo de inmediato para que inicie su decolaje y vuelo clasificatorio.

6.5-Los modelos deberán volar a una altura de entre 2 y 3 metros, excepto para los sobrepasos.

6.6-Durante la carrera los pilotos deberán evitar el tratar de ayudar a la velocidad del modelo con el accionar de su cuerpo ("revoleo"). Durante el vuelo las líneas deberán estar en una posición relativa de perpendicularidad con su pecho, o ligeramente avanzadas, pero nunca atrasadas (el "frente" del piloto no debe nunca pasar "antes" que las líneas/el modelo).

6.7-Los sobrepasos deben ser hechos "por arriba" (el que "sobrepasa" lo hace por arriba de los otros), y el piloto deberá avisar de viva voz de su intención de hacerlo cada vez que eso ocurra, de modo tal que los otros pilotos estén también preparados para tal ocurrencia).

6.8-La carrera termina cuando todos los modelos volando en esa serie han completado las vueltas correspondientes.

6.9-No se permiten reaprovisionamientos, ni retoques de la carburación, ni aterrizajes / paradas intermedias una vez que el modelo haya comenzado su despegue y vuelo.

Tampoco se admiten artificios, mecanismos, o lo que sea de ningún tipo y/o especie que permita ajustar y/o variar y/o cambiar la carburación una vez que el modelo dejó las manos del Mecánico.

La carrera da una Sola chance: despegar y completar las vueltas. Si aterriza antes y detiene su marcha, si se para el motor, o lo que fuera- con excepción de lo detallado más adelante en 7.2 y 7.3-que impida que complete las vueltas, allí queda, se considerará "abandono", y los cuentavueltas registrarán la cantidad de vueltas que alcanzó a completar.

"Toques y despegues" accidentales por causa de maniobras de sobrepaso y/u otra eventualidad cualquiera del vuelo no son considerados, a este fin, "paradas" (con ese fin se especificó "y detiene su marcha" en el párrafo anterior).

6.10-Cada competidor deberá completar las 100 (o más) vueltas prefijadas para la competencia, momento en el cual los cronometristas detendrán sus relojes.

Si eventualmente a algún modelo se le detuviera el motor muy poco antes de finalizar las mismas, y pudiera completarlas ya sea planeando y/o carreteando luego de su aterrizaje forzoso, se le dará por cumplido el circuito, con el tiempo que efectivamente haya utilizado en completarlo,

6.11-Si por cualquier razón un modelo inicia la carrera y su motor se detiene antes de finalizar la misma, el piloto lo aterrizará y quedará allí hasta que los otros modelos participantes hayan también aterrizado. El/los Mecánico/s no pueden acercarse a recogerlo y el Piloto deberá ubicarse sentado o agachado en el borde exterior del Círculo Central, a menos que el Director instruya al efecto permitiendo efectuar otros movimientos.

6.12. Resultará Ganador de la competencia aquel modelo que complete primero la cantidad pre-fijada de vueltas, definiéndose las restantes posiciones por orden progresivo creciente de tiempos empleados para recorrer el circuito.

7-Vuelos Oficiales-Tentativas:

7.1-No hay Tentativas en estas carreras.

7.2-Si por cualquier razón ajena a cualquier equipo participante, este no puede largar o completar su vuelo, se repetirá la serie.

7.3-Si se produce un colisión en vuelo, se repetirá la serie, largándola nuevamente.

Si alguno de los modelos que colisionó no puede volver a despegar, quedará eliminado, a menos que el Director de la Prueba disponga lo contrario, basándose principalmente en las condiciones, causales y eventuales culpables de la colisión previa.

8-Descalificaciones: Cuando se produzca cualquiera de las situaciones descritas a continuación, el equipo involucrado quedará automática e inmediatamente descalificado.

8.1-Largar antes de la señal de partida.

8.2-Desprendimiento de cualquier parte del modelo durante el despegue o vuelo.

8.3-El Piloto efectúa un sobrepaso "por debajo" del otro modelo.

8.4-El Equipo obstaculiza con su vuelo el intento de sobrepaso de otro competidor.

8.5-El Equipo es causante de una colisión.

8.6-Se altera/cambia/modifica cualquier parte del modelo después que éste ha sido verificado y controlado.

8.7-Cuando el equipo sea advertido por el Director de que ha acumulado tres faltas, recurrentes o no, de las descritas a continuación, las cuales serán individualmente avisadas cada vez que cometan una de ellas:

- a) Revolear.
- b) Volar alto.
- c) Volar alto por demasiadas vueltas con la excusa de sobrepasar,
- d) Obstaculizar con el cuerpo el desempeño de los otros pilotos.
- e) Cuando el piloto no camine alrededor del centro del Círculo Central en conjunción y armonía con los otros pilotos, o camine hacia atrás o mantenga permanentemente dicho centro entre él y el modelo.
- f) Cuando el piloto que ha sido sobrepasado no le deja lugar (en el centro) al que lo acaba de pasar.

Listado parcial de aviones que compitieron en el Trofeo Thompson anterior a la Segunda Guerra Mundial:

Gee Bee Z (1931)

Gee Bee R-1 (1932)

Wedell Williams (1932 y 1934)

Art Chester Jeep (1932)

Laird Solution LC-DW-300 (1930)

Míster Mulligan -Howard DGA-6 (1935)

Caudron c-460 (1936)

Folkerts SK3 Júpiter (1937)

Turner Special - Laird-Turner L-RT Meteor (1938)

Miss Cahmpion -Pesco (ídem anterior) (1939)

Keith Rider R-3 y R-4 Firecracker (1939)

Hall Bulldog

Steve Wittman Bonzo

Howard Pete