

## **CLASE: Guardia Vieja Radio Asistida**

### **CATEGORÍA: TEXACO (volumen de combustible limitado)**

FECHA DE VIGENCIA: **01/01/2020 al 31/12/2022**

**Nota Preliminar:** *El presente reglamento tendrá una validez de 3 años. Al término de cada año podrá ser modificado solo en la medida que no implique la exclusión de modelos encuadrados en el mismo o en cláusulas relativas a la seguridad.*

Objetivo: Proporcionar las reglas de una competición hombre a hombre para el vuelo de modelos Guardia Vieja radioasistidos propulsados por un motor de combustión interna limitado por volumen de combustible, y posterior vuelo térmico. Se volarán varias mangas de calificación en el concurso con duración fija, para producir resultados significativos, independientemente de las cambiantes condiciones meteorológicas durante la competición.

#### **1. Reglas Generales**

##### **1.1. Definición de un modelo Guardia Vieja radioasistido propulsado por un motor de combustión Interna.**

Es un aeromodelo antiguo, originalmente de Vuelo Libre Motor, que está equipado con un motor de combustión interna, con el único fin de propulsar el avión, y en el que la fuerza de sustentación es generada por las fuerzas aerodinámicas que actúan sobre las superficies que permanecen fijas (excepto las superficies de control).. El modelo debe volar asistido por el concursante desde el suelo por medio de radio control, necesario para impedir su alejamiento y facilitar su retorno seguro al campo de vuelo..

##### **1.1.2 - Modelos:**

a) Serán los modelos originalmente utilizados para Vuelo Libre Motor, publicados o elaborados como Kit hasta el 31 de diciembre de 1942, a nivel internacional. Se permitirán también modelos de diseño nacional de hasta el 31-12-1950. Debe existir del modelo, documentación fehaciente que pruebe que fue diseñado antes de las fechas indicadas.

Se autorizan, asimismo todos los modelos cuyos planos hayan sido publicados en la revista "Aeromodelismo" entre los años 1949 –1953.

La documentación empleada para comparar el modelo del concursante con el original, deberá ser un plano aparecido en publicación reconocida o contenido en el equipo original de construcción

b) Se permite el uso de un segundo modelo por rotura o fallas del principal. Este segundo modelo, deberá presentarse con toda la documentación y verificaciones necesarias del caso, antes de cada concurso. El participante determinará cuando un modelo ya no reúna las condiciones de seguridad, y pasará a utilizar el segundo modelo, no pudiendo utilizar más el primer modelo en lo que resta del concurso.

c) **Dimensiones:** según su tamaño original o bien en escala reducida o aumentada.

***En la categoría Texaco Argentina, la superficie alar no tendrá ninguna relación con la cilindrada del motor utilizado, siendo en consecuencia libre el tamaño del motor que impulse el modelo de cualquier área alar plana.***

**[Aclaración: Siempre que se mencione envergadura o superficie alar en el presente reglamento, debe entenderse superficie plana de la totalidad del ala, como si la misma se hubiera rebatido (aplanado) sobre una superficie plana. Esta es normalmente la dibujada o "de plano" para construir directamente sobre él. No se debe confundir con superficie proyectada]. En los casos que el ala es intersecada por el fuselaje ( alas al hombro, media, baja ), la superficie alar es la que surge de prolongar naturalmente hasta el centro del fuselaje las líneas del BA y BF.**

##### **d) Estructura del modelo:**

La construcción deberá respetar, dentro de las tolerancias normales de construcción y escalamiento, el contorno del modelo original, así como perfil alar, incidencias, brazo de nariz, brazo de cola y diedros.

La documentación empleada para comparar el modelo del concursante con el original, deberá ser un plano aparecido en publicación reconocida o contenido en el equipo original de construcción

No son permitidas partes en "foam" y/o armadas con materiales compuestos, en fuselajes, alas, grupos de cola, carenados de motor y ruedas. Sí se podrán usar cuando

los materiales de la estructura no se vean afectados, tal el caso de bayonetas, bancadas, pasadores, hélices, pequeños refuerzos de gasa originales, reemplazándolos por tela de fibra de vidrio.

El material de entelado es libre.

d.1) - El enchapado del ala y estabilizador se deberá mantener tal como en el plano original solo autorizándose a enchapar entre la 1ra y 3ra costilla en caso que el modelo original no lo estuviera. Se podrá modificar la ubicación, cantidad y tamaño de los largueros de ala y estabilizador

d.2) - El fuselaje podrá ser enchapado para su refuerzo, como máximo, hasta la proyección del borde de fuga del ala, en caso que el original no lo estuviera.

Si el original poseía ventanas transparentes éstas no podrán ser simuladas.

Si el plano original del diseño no muestra carenados superiores e inferiores, totales o parciales o cachetes laterales, estos no podrán ser incorporados al modelo.

Se deberá conservar la distancia entre el borde de ataque del ala y el plano posterior de giro del eje de la hélice en la misma proporción del diseño original, referida a la cuerda alar de raíz.

Los modelos deberán tener ruedas para decolar desde el suelo. Si el original lleva dos ruedas, deberán respetarse; si llevara una, puede ser una ó bien dos; y si no tuviera ninguna, deberá llevar dos.

d.3) - **Peso mínimo:** Se determinará en base a una carga alar mínima de  $30.5 \text{ gr} / \text{dm}^2$  de ala, (así, un modelo de  $14.5 \text{ dm}^2$  deberá pesar 442 gr. como mínimo).

***El Peso del modelo deberá estar siempre supeditado a la superficie alar plana real y material del modelo.***

#### **1.1.2 .1- Motor:**

Solo podrán utilizarse motores de fabricación en serie para aeromodelismo, de hasta .65 pulgadas cúbicas de cilindrada.

Los motores a ignición, originales o sus réplicas, están permitidos. Los motores estarán desprovistos de silenciadores, de modo que el cronometrista pueda constatar la detención del motor. No se permitirán pipas u otros artificios de escape que aumenten la potencia del motor. Por lo expresado anteriormente, los motores no podrán usar elementos que disminuyan su nivel de ruido ni que aumenten su potencia. Se admitirá un tubo corto conectado a la lumbrera de escape al solo efecto de evacuar los gases de escape fuera de un carenado o cachas laterales de prolongación del fuselaje. Quien use este adminículo será pasivo a criterio del DC que se realice un ensayo de marcha del motor con y sin tubo de extensión para probar el no aumento de potencia.

#### **1.1.2.2 – Hélices:**

Se podrá usar una hélice comercial cualquiera para este tipo de motores, que sea de probada calidad y resistencia, construida en plástico puro o con incorporación de fibras. Están admitidas hélices de madera. La hélice deberá ser bipala, no plegable y de paso fijo. Las hélices confeccionadas con materiales compuestos de cualquier tipo deberán proceder de firmas con reconocida experiencia en la especialidad y registradas comercialmente.

#### **1.1.2.3- Controles:**

El modelo deberá contar con equipo de radio control actuando sobre elevador, timón de dirección y corte de motor. Estos tres comandos tienen carácter de obligatorios. **Queda prohibido el uso de telemetría durante el vuelo, ya sea por recepción visual o sonora.**

#### **1.1.2.4 - Tanques de Combustible:**

Los tanques a utilizar serán confeccionados con la capacidad volumétrica que corresponda conforme a detalle (ver tabla). Deberán estar montados en un lugar que sea accesible, permita visualizar la totalidad del tanque y realizar un adecuado control volumétrico. La línea de alimentación deberá tener la longitud máxima de 12 cm y diámetro interior de 2mm como máx. y no contar con ningún reservorio de combustible intercalado. En esta longitud se computan la línea de combustible más las prolongaciones de los tubos de carga y/o venteo de tanque oficial. Se prohíben los filtros de combustible. Se podrá reponer combustible antes del lanzamiento.

**El control volumétrico del tanque se hará mediante una jeringa hipodérmica graduada, con marcación máxima lo más cercana posible al volumen del tanque a medir. La prueba de volumen se hará inyectando alcohol al tanque en posición vertical, conectándose el mismo con un tubo muy corto a la jeringa. Se deberá constatar rebalse al hacer tope el**

### **embolo de la jeringa.**

Los tanques armados en base a jeringas hipodérmicas graduadas, deberán presentar una superficie homogénea entre el tubo exterior y la tapa superior, sin rebordes que permitan la acumulación de combustible por fuera del reservorio interior

**1.1.2.5 - Alícuota de combustible** : Dependerá del peso del modelo según la tabla siguiente.

<i>Peso del Modelo Sin Combustible ( gr )</i>	<i>Motor Diesel Vol. Max. Tanque ( ml )</i>	<i>Motor Glow 2T Vol. Max. Tanque ( ml )</i>	<i>Motor Glow 4T Vol. Max. Tanque ( ml )</i>
<i>Hasta 1000</i>	<i>3</i>	<i>6</i>	<i>4</i>
<i>1001 a 1400</i>	<i>5</i>	<i>10</i>	<i>6</i>
<i>1401 a 1800</i>	<i>6</i>	<i>12</i>	<i>8</i>
<i>1801 o más</i>	<i>8</i>	<i>16</i>	<i>10</i>

**Nota** : Las nuevas alícuotas se han establecido como el 80% de las del reglamento anterior vigente hasta el 31/12/2015, redondeando al mililitro entero más próximo

### **1.2. - Concursantes y Ayudantes**

a) Para inscribirse en cada concurso, el participante deberá cumplimentar una Ficha Técnica de inscripción que contiene un resumen de las condiciones reglamentarias del modelo. Esta ficha será firmada y tendrá el carácter de declaración jurada. La misma, deberá estar a disposición del DC antes del comienzo de cada concurso. Estos datos podrán ser verificados antes, durante o al finalizar el concurso a requerimiento del DC.

b) El participante deberá presentar plano del modelo en escala no necesariamente 1:1, con todos sus detalles legibles. Si alguna parte por su tamaño resultara ilegible ( diedros por Ej. ), deberá adicionar ampliación de ese detalle. También se presentará la documentación que pruebe el origen y fecha del diseño o publicación original.

c) El concursante debe manejar por si mismo su equipo de radio y sólo él.

d) Se permitirá el auxilio de un piloto-tutor en caso de pérdida de visión o emergencia, sólo durante la duración de tal situación.

### **1.3 - La zona de Vuelo:**

El área de aterrizaje estará definida por el DC. Deberá encontrarse situada preferentemente detrás del área de lanzamiento y tener el mayor tamaño posible siempre que el aterrizaje pueda ser visualizado por el cronometrista. Podrá tener cualquier forma adaptada al lugar del evento. Sus límites podrán estar definidos por particularidades físicas del terreno e instalaciones. El DC deberá hacer conocer perfectamente a los participantes el área de aterrizaje. Si es necesario, el o los bordes del contorno deberán estar definidos por banderillas.

Se debería establecer una Línea de Seguridad entre los boxes que delimite claramente el sector de boxes de la zona de vuelo. Ésta podrá ser materializada con cal, pintura o cinta de marcar. **El área de despegue deberá estar claramente definida, diferente al área de aterrizaje y separadas adecuadamente entre si.**

**Terminado el vuelo el cronometrista y el participante abandonarán el área de aterrizaje con su modelo de inmediato.**

### **1.4.1 - Vuelos del Concurso**

a) Cada participante realizará 4 vuelos, con una tentativa adicional para cada uno.

b) Se considera tentativa a todo vuelo menor a 40 segundos o declarado "Tentativa" a viva voz por el competidor antes de los 40 segundos de vuelo.

c) El concurso se realizará por rondas de 1 hora de duración. El director de concurso podrá establecer otra duración para las rondas, la que deberá ser anunciada antes del comienzo de cada una de ellas.

d) Todos los intentos deben ser cronometrados por un cronometrista. Si la particularidad del concurso lo requiriera, el DC podrá disponer que los participantes operen como cronometristas. El cronometrista asignado deberá contar con la aceptación del participante. Una vez solicitado y obtenido el cronometrista y la frecuencia, dispondrá de cinco minutos para iniciar el vuelo, en caso contrario se computará como tentativa.

e) En todos los casos de tentativa, el participante podrá realizar un nuevo vuelo dentro del lapso anterior de cinco minutos, ó bien, solicitar luego nuevamente, un turno de vuelo.

#### **1.4.1.1 - Repetición de Vuelos:**

El concursante tiene derecho a una repetición del vuelo si:

- a) su modelo colisiona con otro modelo en el proceso de lanzamiento;
- b) su modelo, en vuelo, colisiona con otro modelo en vuelo;
- c) el intento no ha sido juzgado por el cronometrador;
- d) su intento fue impedido o interrumpido por un acontecimiento inesperado, fuera de su control.

Para reclamar una repetición de vuelo, el concursante debe asegurarse de que el cronometrista ha visto la causa de la interrupción, y debe aterrizar su modelo tan pronto como sea posible después del evento.

#### **1.4.1.2 – Despegues:**

El despegue deberá hacerse obligatoriamente desde el suelo **sin excepción**.

#### **1.4.1.3 - Duración de los vuelos:**

Los vuelos máximos serán de 10 (**diez**) minutos, contados a partir del lanzamiento, hasta el toque del modelo con el suelo. Para que un vuelo sea válido, el participante deberá tocar tierra y detenerse dentro del área asignada, para lo cual será suficiente que una parte del modelo quede tocando la línea real o imaginaria que delimite dicha área.- Si luego de detenido fehacientemente el modelo dentro del área de aterrizaje, este fuera arrastrado hacia afuera por una ráfaga de viento, el aterrizaje se considerará cumplido en forma.

#### **1.4.1.5- Cómputo de los vuelos:**

El tiempo de cada vuelo válido se registrará en segundos. Para el cómputo final se tomará la suma de los tres mejores vuelos del participante. En caso de empate, éstos se definirán mediante un "fly off" a tiempo de vuelo máximo fijado por el Director de la prueba.

Los vuelos de Fly Off, deberán ser realizados con el modelo que voló la última ronda. Si este modelo resultara dañado durante ese último vuelo, el participante no puede usar ningún otro modelo.

#### **1.5 - Deberes del Cronometrista :**

El DC deberá verificar que todos los cronometristas son plenamente conscientes de los requisitos de seguridad en la Zona de Vuelos y de la importancia de sus responsabilidades. El DC debe asegurarse de que los Cronometradores están plenamente familiarizados con las normas, en particular con las que requieren una acción positiva y rápida con el fin de no poner en peligro las posibilidades de un concursante en el concurso. El Cronometrista debe:

- a) Observar el lanzamiento, el vuelo, y el aterrizaje y registrar cualquier incumplimiento de las normas
- b) Cronometrar y registrar el tiempo de vuelo
- c) No estorbar a otros pilotos o sus ayudantes ubicados en sus adyacencias..

#### **1.6 - Meteorología:**

##### **1.6.1 –Viento:**

Si se registra un valor detectable de la velocidad del viento superior a los 20 Km/h durante un lapso mayor a 20 segundos se suspenderá la prueba. En los casos de interrupción en los cuales no se pueda completar el concurso dentro del horario fijado, el mismo se dará por terminado computándose las Ruedas terminadas completas, aunque se hubieran volado solo una rueda. La Rueda se considera completa cuando han volado todos los participantes que la componen.

### **1.6.2 - Lluvia o Visibilidad**

El Director de Concurso podrá interrumpir la competencia cuando la visibilidad impida la correcta observación del modelo, o cuando debido a condiciones atmosféricas anormales sea peligroso continuar el evento (tormentas eléctricas, lluvia, granizo, etc.)

En los casos de interrupción en los cuales no se pueda completar el concurso dentro del horario fijado, el mismo se dará por terminado computándose las Ruedas terminadas completas, aunque se hubieran volado solo una rueda. La Rueda se considera completa cuando han volado todos los participantes que la componen.

### **1.7 - Seguridad**

**El DC debe disponer de un botiquín de primeros auxilios.**

Salvo excepciones especificadas en el presente reglamento, será de cumplimiento obligatorio el “Código de Seguridad” publicado en la página oficial de la FAA.

### **1.8 - Situaciones Excepcionales:**

Toda situación no contemplada por este reglamento será resuelta a criterio del Director de Concurso.

Será de cumplimiento obligatorio en todo concurso la “Normativa para Organización de Concursos”, publicada en la página oficial de la FAA, La única excepción a la misma será la intensidad del viento, que se fija según el apartado 9 del presente Reglamento en 20 km/h,

<b><u>ANEXO I - DATOS del PARTICIPANTE y MODELO.</u></b>									
<b>Participante:</b>					<b>Club:</b>			<b>Matrícula:</b>	
<b>Categoría:</b>			<b>LER</b>		<b>Texaco</b>		<b>LMR</b>		<b>Texaco 1 / 2 A</b>
<b>Equipo R/C</b>	<b>Frecuencia</b>		<b>FM</b>		<b>AM</b>		<b>2.4 GHZ</b>		<b>Otro</b>
<b>Modelo:</b>					<b>Origen del plano:</b>				
<b>Motor Marca y Modelo:</b>			<b>Glow</b>		<b>Diesel</b>		<b>Chispa:</b>		<b>Eléctrico</b>
<b>LMR: Batería: Marca, Modelo, Capacidad, C de descarga</b>							<b>Tracción medida:</b>		<b>Tiempo Motor:</b>
<b>Superficie Alar Plana (sinproyectar) Mínima Reglamentaria (dm<sup>2</sup>) :</b>									
<b>Superficie Alar Plana (sinproyectar) Real del Modelo (dm<sup>2</sup>):</b>									
<b>Peso Mínimo del Modelo (gr):</b>					<b>Peso Real del Modelo (gr):</b>				
<b>Para Texaco Volumen de Tanque:</b>					<b>3 ml</b>	<b>5 ml</b>	<b>6 ml</b>	<b>8 ml</b>	<b>5.1ml</b>

<b>Firma:</b>	<b>Fecha:</b>				
<b>Nota :Aclaro haber leído, conocer y dar cumplimiento de los Reglamentos Oficiales; cualquier falta a ellos, propiciará mi desclasificación automática. Esta ficha tiene carácter de Declaración Jurada</b>					