

**CLUB DE PLANEADORES DE VITACURA**



**REGLAMENTO CAMPEONATO**  
**45° CAMPEONATO NACIONAL DE PLANEADORES**  
**ENERO 2007**

**Edición 2006**  
**Revisión 2**

**Documento Válido desde: 1º de Octubre de 2006**



## Club de Planeadores de Vitacura

Av. Santa María N° 6299

Vitacura

Santiago, Chile

[club@planeadoreschile.cl](mailto:club@planeadoreschile.cl)

[www.planeadoreschile.cl](http://www.planeadoreschile.cl)

### TABLA DE CONTENIDOS

1.	General .....	3
2.	Objetivo .....	3
3.	Definiciones.....	3
4.	Fechas .....	4
5.	Requisitos .....	4
6.	Responsabilidades.....	4
7.	Dirección del Campeonato.....	4
8.	Equipamiento .....	5
9.	Prohibiciones.....	5
10.	Nivelación de Pérfomances (Handicap) .....	5
11.	Remolques.....	6
12.	Certificación del vuelo .....	6
13.	Tipos de Prueba .....	7
14.	Partidas.....	7
15.	Puntos de viraje .....	7
16.	Llegadas .....	8
17.	Aterrizajes autorizados y no autorizados .....	8
18.	Recuperaciones.....	8
19.	Rescates de Potreros .....	9
20.	Utilización de Motores .....	9
21.	Validez de una prueba y del campeonato .....	9
22.	Evaluación final.....	10
23.	Distancia de una prueba incompleta .....	10
24.	Fórmulas.....	10
25.	Pasajeros.....	12
26.	Penalizaciones.....	12
27.	Frecuencia de seguridad .....	12
28.	Pizarra oficial .....	13
29.	Reclamos.....	13
30.	Cantidad de pruebas y Día de descanso .....	13
31.	Puntos Negativos.....	13
32.	Revisión de Cómputos .....	13

## 1. General

El Club de Planeadores de Vitacura (CPV), es una entidad deportiva sin fines de lucro, que posee un número de pilotos interesados en medirse sanamente en la habilidad técnica de obtener rendimiento a un vuelo sin motor.

Todos los años se celebra el Campeonato Nacional en el primer sábado después del 2 de enero, a menos que se indique lo contrario.

Este año no habrá otros clubes participantes adicionales al CPV.

Las reglas internacionales de vuelo deportivo en planeador vienen dadas por la FAI, a través de la comisión de planeadores IGC sección 3.

Nuestra diversidad de planeadores y limitación de presupuesto para equipamiento, nos obliga a modificar las reglas FAI para poder crear dos clases: **Restringida** y **Abierta**. La primera contiene los planeadores básicos (metálicos), mientras que la segunda los de vuelo avanzado (plásticos o de FRP).

## 2. Objetivo

El objetivo del campeonato nacional de planeadores es estimular la práctica del vuelo a vela en el país, fomentar el espíritu de superación y perfeccionamiento de los pilotos a través de la comparación de los desempeños en las diversas pruebas e incrementar el grado de amistad y compañerismo que debe caracterizar a los que participan en este deporte, más allá de la legítima aspiración de ganar.

## 3. Definiciones

<u>Clase Abierta:</u>	Grupo de planeadores de vuelo avanzado. Incluye a todos los planeadores que poseen un planeo óptimo superior a 1:35 y envergadura mayor o igual a 15 metros tengan o no flaps, cuya construcción se basa en la fibra de vidrio.
<u>Clase Restringida:</u>	Grupo de planeadores de vuelo básico e intermedio. Incluye los planeadores que poseen un planeo óptimo inferior a 1:35 y cuya construcción se basa en los materiales metálicos.
<u>Ranking Club:</u>	Posición asignada al puntaje obtenido en la Tabla de Resultados del club.
<u>Tabla de Resultados:</u>	Cuadro resumen que agrupa todos los datos relevantes obtenidos durante la(s) prueba(s) del campeonato.
<u>Puntaje del Campeonato:</u>	Valor obtenido en el campeonato de la temporada al aplicar las fórmulas FAI o las establecidas por el Comité Deportivo.
<u>Representante FAI en Chile:</u>	Federación Aérea de Chile (FEDACH).
<u>Campeón Nacional:</u>	Serán nominados Campeones Nacionales en cada categoría, los pilotos con mayor cantidad de puntos acumulados, como

resultado de la suma de los puntos parciales obtenidos en cada una de las pruebas válidas del campeonato.

Altura GPS: Altura indicada en el GPS obtenida de la triangulación entre los satélites y el receptor de GPS.

Altura barométrica: Altura de presión obtenida al calibrar un sensor barométrico

#### 4. Fechas

Inscripciones: Hasta el 08 de diciembre del 2006.

Reunión obligatoria: A confirmar por el Director del Campeonato.

Campeonato: Enero 2 al 8 del 2007.

#### 5. Requisitos

Podrán participar los pilotos que patrocinados por una institución aeronáutica, inscrita en la Fechivav - Fedach y que cumplan con los siguientes requisitos:

##### Clase Abierta:

- C de ORO.
- Autorización vuelo en cordillera Janus.
- 50 horas de experiencia en el material a volar.
- 10 horas de vuelo, en el material a volar, antes del 8 de diciembre del 2006 (durante la temporada **Septiembre 01 - Diciembre 08 de 2006**).
- Licencia FAI vigente.
- Autorización de la Escuela de Vuelo.

##### Clase Restringida:

- **Se elimina el requisito de C de Oro para este campeonato**
- 50 horas de experiencia en el material a volar.
- 10 horas de vuelo, en el material a volar, antes del 8 de diciembre del 2006 (durante la temporada **Septiembre 01 a Diciembre 08 de 2006**).
- Licencia FAI vigente.
- Autorización de la Escuela de Vuelo.

En el caso de participación de otros clubes, podrán participar tantos planeadores como deseen. Cada club deberá colocar un remolcador por cada cuatro planeadores o fracción inferior.

#### 6. Responsabilidades

Todo piloto declara conocer y aceptar el presente reglamento. Al realizar la inscripción declara participar por su exclusiva cuenta y riesgo, responsabilizándose por los propios daños y a terceros a personas o bienes.

#### 7. Dirección del Campeonato

La dirección general del campeonato, estará a cargo del Director General, el cual será nominado por el Comité Deportivo en conjunto con el Directorio del Club de Planeadores de Vitacura.

El proceso de selección del Director General, se hará por:

- Proceso voluntario ó
- Proceso de selección designado.

El Director General tendrá entre otras, la siguiente potestad:

- Decidir situaciones de divergencia o no contempladas en el presente reglamento.

## **8. Equipamiento**

- Equipo electrónico obligatorio:
  - Registradores (logger) autorizado por la FAI, ó
  - Registradores (logger) no autorizados por la FAI como:
    - GPS con almacenamiento de altura.
    - PDA con almacenamiento de altura conectada a GPS por medio de protocolo NMEA u otro.
- Equipo de vuelo obligatorio:
  - Equipo de anclaje de planeador completo
  - Botiquín de primeros auxilios
- Equipo de vuelo recomendado (opcional):
  - Bolso
  - Ropa de abrigo
  - Espejo de señales
  - Royo de papel blanco (tipo toalla nova) para señales o cintas de tela
  - Fósforos
  - Linterna con pilas de respaldo
  - Teléfono móvil
  - Radio portátil handy u otro medio de comunicación alternativo
  - Paracaídas
  - Compás magnético
  - Agua potable
  - Equipo básico de supervivencia
  - Dulces

## **9. Prohibiciones**

- Vuelo en Nubes.
- Uso de instrumentos giroscópicos.
- Inhabilitar o descuidar el uso de la frecuencia oficial (123.4).
- Faltar a las reglas básicas de seguridad de vuelo en planeador

## **10. Nivelación de Pérfomances (Handicap)**

Con el fin de compensar la diferencia de rendimiento de los distintos planeadores, se utilizará el sistema de handicap. El handicap utilizado será el vigente que haya establecido la Federación Chilena de Vuelo a Vela (FECHIVAV) o el informado por el Comité Deportivo durante la temporada.

## 11. Remolques

Cada piloto participante tendrá derecho a dos remolques diarios, siempre que su aterrizaje sea en el aeródromo base del campeonato.

El piloto que no esté listo al momento de su turno de despegue o que su planeador no se encuentre ubicado en la línea de despegue en el orden y a la hora prevista por la Dirección del Campeonato, perderá un remolque.

## 12. Certificación del vuelo

Para la certificación de las distintas pruebas del campeonato se utilizarán los track generados por alguno de los siguientes sistemas:

- Logger aprobado por la FAI
- GPS con registro de altura
- GPS conectado a una PDA que registre altura mediante protocolo NMEA.

El registro deberá indicar el recorrido completo del competidor, incluido el despegue y el aterrizaje. En particular, el registro deberá indicar altura en los siguientes puntos:

- Despegue
- Partida
- Llegada

Se aceptará tanto la altura GPS como la altura barométrica para el cálculo de resultados. La altura utilizada será la que utilice automáticamente el software Seeyou en cada caso.

- En el caso de los Logger autorizados por la FAI, estos registran la altura barométrica y GPS. Aquí se considerará "solo" la barométrica.
- Se entiende que la altura barométrica presenta una ventaja sobre la GPS. El competidor decidirá el tipo de registro de altura que utilizará para grabar el vuelo y posterior entrega a la dirección del campeonato.

La dirección del campeonato solicitará el respaldo "sólo" si esta lo requiere. Los pilotos no podrán presentar un segundo registro por conveniencia. En particular, si el registro está correcto pero tiene penalizaciones se considerará válido, aún cuando el segundo registro del piloto no tenga las penalizaciones.

En el caso de discontinuidades parciales en el registro, el vuelo se considerará válido si la certificación en cada punto de viraje es incuestionable y el registro ofrece la certeza de haber sido generado en el vuelo correspondiente y de no haber sido alterado.

Se podrán generar tracks parciales con equipos de respaldo, siempre que se demuestre de manera clara e incuestionable, la veracidad y congruencia de la información entregada a la comisión evaluadora.

Los testimonios de las pruebas deberán ser entregados al juez de llegada al inmediato arribo del planeador para facilitar la oportuna obtención de los resultados. El atraso de más de 30 minutos entre el aterrizaje del planeador o el arribo del competidor y la entrega de dicho testimonio será penalizado con 25 puntos.

El datum oficial para el campeonato es el WGS84.

### 13. Tipos de Prueba

Se efectuarán Pruebas de Velocidad y pruebas de Área, según reglamentación FAI.

### 14. Partidas

Cada piloto tendrá derecho a efectuar un máximo de tres partidas reglamentarias diarias. Las partidas incorrectas no se consideran válidas. **Las partidas penalizadas (a 500m o menos de la línea de partida) sí se consideran válidas.**

La partida será una línea de 1 km de ancho centrada en el punto de viraje Vitacura y perpendicular al rumbo hacia el primer punto de viraje (el rumbo de partida puede cambiar en cada prueba dependiendo de la dirección del primer punto de viraje). El rumbo en que debe cruzarse esta línea es el rumbo hacia el primer punto de viraje.

La altura máxima de partida será de 1.100 metros. La penalización por partir sobre esta altura máxima será de N puntos por metro donde N es el número de veces que se ha infringido esta norma. Para todos los efectos se considera la altura de Vitacura como 686 metros sobre el nivel medio del mar.

En caso de una partida fuera de la línea de 1 km de ancho, pero dentro 500m de esta se considerará una penalización de 50 puntos. Fuera de esta zona se considerará como no partido y el competidor obtendrá cero puntos en la prueba.

La altura de partida será la que indique el sistema de certificación electrónico y se medirá como la diferencia entre la altura del despegue y la altura de la partida.

### 15. Puntos de viraje

#### **Pruebas de Carrera (Racing Task)**

Se usará como Zona de Observación del cumplimiento correcto de un punto de viraje, un cilindro de 500 metros de radio centrado en las coordenadas del punto.

Se considera una pasada válida por un punto de viraje si existe un punto de track dentro del cilindro respectivo o si la línea que une dos puntos consecutivos de track corta el cilindro mencionado.

En caso de que no exista una pasada válida dentro del cilindro, pero sí exista una pasada válida dentro de un cilindro de 1000 metros de radio se aplicará una penalización de 50 puntos.

Esta penalización se aplicará aún cuando al competidor le convenga considerar el punto como no pasado.

#### **Pruebas de Área (Assigned Area Task)**

Para las pruebas de área se utilizará como zona de observación un cilindro de radio variable que será determinado e informado por la dirección del campeonato para cada prueba y para cada punto de viraje.

Las pruebas de área podrán incluir tanto áreas asignadas como cilindros de 500 m de radio, según lo determine la dirección del campeonato.

## 16. Llegadas

La llegada será una línea de 1 km de ancho centrada en el punto Vitacura y perpendicular al rumbo 250. La llegada por lo tanto deberá ser en rumbo 250 pasando previamente por el puente.

La altura mínima de llegada será de 200m sobre Vitacura. La altura oficial de cada llegada será la que indique el sistema de certificación electrónico y se medirá como la diferencia entre la altura de llegada y la altura de despegue. Los pilotos deberán tomar los resguardos necesarios para evitar penalizaciones por diferencias de altura generadas por diferencias de presión o de recepción satelital.

**Se prohíben las llegadas directas a la pista de Vitacura. Los pilotos que efectúen llegadas directas serán penalizados con 200 puntos.**

La penalización por pasar bajo la altura mínima en la llegada será de  $N \times 25$  puntos donde N es igual al número de veces que ha infringido la norma (25 puntos la primera vez, 50 puntos la segunda vez, etc.).

## 17. Aterrizajes autorizados y no autorizados

Son aterrizajes autorizados los siguientes:

- Todas las pistas autorizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil **y que se encuentren abiertas al momento del aterrizaje (lo que será responsabilidad del piloto verificar).**
- Los siguientes potreros y/o pistas que permiten rescate aéreo y que sean confirmados por la dirección del campeonato en el briefing de la primera prueba:
  - Orolonco
  - El Principal (Blanco).
  - Chicolco

Los aterrizajes en pistas o potreros autorizados no tendrán penalización y sus rescates serán coordinados por la dirección del campeonato.

A su vez, la dirección del campeonato podrá definir "pistas o potreros autorizados" en que no se permita el rescate aéreo. Los aterrizajes en estos potreros autorizados no tendrán penalización pero será responsabilidad de cada piloto coordinar un oportuno rescate terrestre. Estos potreros o pistas no autorizadas serán informados en el briefing de la primera prueba.

Todos los aterrizajes en otros lugares que no sean los enumerados anteriormente serán multados (ver penalizaciones, punto 26).

## 18. Recuperaciones

La dirección del campeonato será responsable sólo de la recuperación de planeadores aterrizados en pistas autorizadas y rescatables. La responsabilidad de la recuperación de planeadores aterrizados fuera de estas pistas será de cada piloto y de su club.

El orden de rescate de los planeadores aterrizados en una misma pista será el mismo orden en que hayan aterrizado dichos planeadores, salvo acuerdo de los pilotos para fijar otro orden.

El orden de rescate de planeadores aterrizados en diferentes pistas será según el orden de notificación a la organización del campeonato. La organización podrá alterar este orden con el fin de asegurar que se realicen oportunamente todos los rescates. En ningún caso podrá

perjudicarse, sin ser rescatado en el día, a un piloto que haya avisado primero por rescatar a otro que haya avisado después.

Se suspenderá la prueba del día siguiente cuando no sea posible rescatar a todos los planeadores aterrizados en pistas autorizadas antes del briefing del día siguiente, considerando el número de remolcadores, el tiempo de remolque y la cantidad de planeadores aterrizados.

Para estos efectos se considerará como primera hora de despegues para dichos rescates las 7:00 hrs. y como hora de briefing las 12:00 hrs.

El coordinador de remolques deberá planificar los rescates de manera de tratar de evitar la suspensión de la prueba por este concepto.

## **19. Rescates de Potreros**

La organización no será responsable de los rescates terrestres desde potreros no autorizados.

Los competidores para ser rescatados de un eventual aterrizaje en potrero deberán organizarse con anticipación y crear un equipo para rescate terrestre. Se recomienda que en este caso el equipo lleve un vehículo adicional para que el piloto retorne a la base mientras se desarma el planeador.

Los pilotos de planeadores particulares deberán dar a la organización del campeonato las indicaciones para la utilización de sus respectivos carros (ubicación del carro, llaves, etc.).

El oportuno rescate desde potrero de un planeador para la prueba del día siguiente es de exclusiva responsabilidad del competidor.

## **20. Utilización de Motores**

Los planeadores que posean motor podrán participar con el motor habilitado según las siguientes normas:

El piloto podrá utilizar el motor sin ser penalizado sólo sobre una pista o potrero autorizado. Para efectos de puntaje se le considerará aterrizado en esa pista o potrero. Se considera "sobre una pista" un radio de 3 km alrededor de las coordenadas oficiales de la pista.

El piloto deberá llevar necesariamente un logger con sistema para indicar el uso de motor.

El piloto deberá certificar a lo menos una vez que el logger registra el uso de motor. Esta certificación podrá hacerse con cualquier archivo IGC de un vuelo en que se haya usado motor para el mismo logger y planeador en que se competirá.

Si el logger falla, el track deberá dejar explícitamente claro el no uso de motor. El piloto podrá llevar un segundo mecanismo de certificación de no uso de motor (lanita en pala de la hélice por ejemplo y aprobado por el Director del campeonato)

En caso de que el piloto utilice el motor en otras condiciones se le considerará aterrizado en el lugar donde se enciende el motor y se le aplicará la penalización correspondiente al aterrizaje de potrero + 50 puntos adicionales.

## **21. Validez de una prueba y del campeonato**

Según la norma FAI adoptada, para que una prueba sea válida se deben cumplir los siguientes requisitos:

- Cada competidor debe tener una oportunidad de despegue con tiempo suficiente para poder cumplir la prueba del día.
- Más del 25% de los pilotos que tuvieron un despegue ese día debe alcanzar una distancia mínima de 100 km después de aplicado el handicap.

El campeonato se considerará válido y se podrá nominar el Campeón Nacional si se cumplen por lo menos 4 pruebas válidas.

## 22. Evaluación final

La evaluación final de cada competidor será el puntaje resultante de sumar todos los puntajes parciales obtenidos en cada una de las pruebas válidas realizadas durante el campeonato.

Los pilotos participantes no podrán eliminar por ningún concepto una prueba, y la dirección del campeonato no aceptará acuerdo entre los pilotos para dicho efecto.

## 23. Distancia de una prueba incompleta

La distancia recorrida por un planeador aterrizado antes de completar la prueba se calcula de la siguiente forma:

Se considera un “aterrizaje virtual” en el punto del registro más cercano al punto de viraje no alcanzado.

La distancia de la prueba es la suma de las distancias de los tramos completados, más la distancia del tramo incompleto menos la distancia entre el punto de aterrizaje virtual y el punto de viraje no alcanzado.

## 24. Fórmulas

### 24.1. Pruebas de Carrera

Para la evaluación de las pruebas se utilizará las siguientes fórmulas, obtenidas de la reglamentación FAI:

#### Parámetros del día:

- Dt** : Distancia de la prueba  
**Dm** : mínima distancia corregida por handicap para validar el día, igual a 100 km  
**n1** : Número de competidores que alcanzaron una distancia corregida por handicap (Dh) de al menos 100 km (Dm)  
**n2** : Número de competidores que completaron la prueba y que excedieron 2/3 de la mejor velocidad corregida por handicap (Vh)  
**N** : Número de competidores que tuvieron un despegue en competencia ese día  
**Ho** : Mayor handicap de todos los competidores en la clase  
**Do** : Mayor distancia corregida por handicap (Dc) del día  
**Vo** : Mayor velocidad corregida por handicap (Vh) del día  
**To** : Tiempo (T) del competidor cuya  $V_h = V_o$ , en caso de empate se considera el menor T  
**Pm** : Máximo puntaje del día, sujeto a corrección por el Factor del Día  
**Pdm** : Máximo puntaje del día por distancia  
**Pvm** : Máximo puntaje del día por velocidad  
**F** : Factor del día

**Pm** = el menor entre: 1000 o  $(5 \times D_o) - 250$  o  $(400 \times T_o) - 200$

**F** = el menor entre 1 y  $(1.25 \times n_1 / N)$

**Pvm** =  $2/3 (n_2/N) \times P_m$

**Pdm** =  $P_m - P_{vm}$

#### **Parámetros de cada competidor:**

**D** : Distancia marcada por el competidor

**H** : Handicap del competidor

**Dh** : Distancia del competidor corregida por handicap =  $D \times H_o / H$

**T** : Tiempo de prueba del competidor, igual a la diferencia entre el tiempo de llegada y el tiempo de partida

**Dc** : Distancia del competidor corregida por handicap =  $D_h$

**Pd** : Puntos por distancia del competidor

**V** : Velocidad del competidor =  $D / T$

**Vh** : Velocidad del competidor corregida por handicap =  $D_h / T$

**Pv** : Puntos por velocidad del competidor

**S** : Puntaje del día del competidor

#### **Puntaje de cada competidor:**

(i) Para los pilotos que cumplen la prueba:

- **Pv** =  $P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$

- **Pd** =  $P_{dm}$

Excepto si  $V_h < 2/3 V_o$  entonces  $P_v = 0$

(ii) Para los que no cumplen la prueba:

- **Pv** = 0

- **Pd** =  $P_{dm} \times (D_c / D_o)$

(iii) **S** =  $F \times (P_v + P_d)$

Conclusiones de las fórmulas:

El puntaje máximo del día será menor a 1.000 puntos si la distancia de la prueba es de menos de 250 km o si el tiempo del ganador es de menos de 3 horas, con la consecuencia de que las proporciones están limitadas a 4 puntos por kilómetro y a 11 puntos por minuto.

Si todos terminan se reparten 2/3 de los puntos por velocidad y 1/3 por distancia.

Si todos terminan, un piloto con menos de 2/3 de la mejor velocidad obtendrá cero puntos por velocidad, lo que equivale a alrededor de 1/3 del total de puntos.

Todos los que no terminan obtendrán menos puntos, proporcional a su distancia.

El handicap es aplicable a la distancia o a la velocidad. Todos los planeadores arribados al destino tienen el mismo puntaje por distancia.

## **24.2. Pruebas de Área**

Las formulas para las pruebas de área son similares a las de carreras y se obtienen de la reglamentación FAI.

El detalle de las formulas para el cálculo del puntaje se puede ver en el sitio del campeonato.

## 25. Pasajeros

El competidor que tripule un biplaza podrá, con la autorización del director del campeonato, llevar un pasajero bajo su única y exclusiva responsabilidad. Si éste es un piloto de planeador, no podrá tener un nivel de experiencia superior ni una habilitación FAI. igual o mayor que la del competidor.

## 26. Penalizaciones

Sin perjuicio de otras penalizaciones que pueda determinar la Dirección del campeonato ante situaciones particulares, se establecen las siguientes sanciones:

<b>Falta</b>	<b>1ª Vez</b>	<b>N-ésima vez</b>
Pasada sobre la altura máxima en la partida:	1 punto por metro	N puntos por metro
Pasada bajo la altura mínima en la llegada	25 puntos	(N) * 25 puntos
Llegada directo a Vitacura	200 puntos	200 puntos
Pasada entre 500m y 1000m del punto de viraje	50 puntos	50 puntos
Llegada tarde o inasistencia al briefing:	25 puntos	25 puntos
Planeador que a la hora del briefing no esté en la zona de partida	25 puntos	25 puntos
No mantener, inhabilitación o descuido de la frecuencia de seguridad (123.4)	100 puntos	100 puntos
Entrega de registro de vuelo sin altura	200 puntos	200 puntos
Entrega de registro sin altura de Despegue	200 puntos	200 puntos
Entrega de registro sin altura de Partida o Llegada	100 puntos	100 puntos
Pasada entre 0 y 500m de la línea de partida	50 puntos	50 puntos
Pasada a más de 500m de la línea de partida	No partido	No partido
Pasada entre 0 y 500m de la línea de llegada	50 puntos	50 puntos
Pasada a más de 500m de la línea de llegada	No arribado	No arribado
Atraso de más de 30 minutos en la entrega del registro de vuelo	25 puntos	25 puntos
Aterrizaje en potrero no autorizado	300 puntos	300 puntos
Reclamo injustificado o fallido después de análisis por la comisión asignada por el director del campeonato	200 puntos	200 puntos

NOTA: La penalización por pasada fuera del cilindro de 500 m pero dentro de 1000m se aplicará aún cuando al competidor le convenga considerar el punto como no pasado.

## 27. Frecuencia de seguridad

La frecuencia de seguridad del campeonato será la que indique la organización para cada prueba y los pilotos estarán obligados a mantener esta frecuencia. Aquellos pilotos que deseen utilizar otra frecuencia podrán hacerlo siempre que dispongan de una segunda radio y mantengan en escucha la frecuencia de seguridad

## **28. Pizarra oficial**

Se establecerá una pizarra oficial del campeonato. En ella se publicarán todas las comunicaciones oficiales y será responsabilidad de los pilotos mantenerse informados de las disposiciones que allí se publiquen.

La ubicación de la pizarra oficial será informada por la organización en el briefing de la primera prueba.

## **29. Reclamos**

Los reclamos serán analizados por una comisión definida por la dirección del campeonato. Los pilotos deberán entregar sus reclamos por escrito al director o a quien este designe para tal efecto.

En caso de existir reclamos injustificados o fallidos estos podrán ser penalizados hasta con 200 puntos a criterio de la comisión evaluadora.

## **30. Cantidad de pruebas y Día de descanso**

El campeonato disputará un máximo de 7 pruebas y un mínimo de 4 pruebas entre el 2 y el 8 de enero de 2007.

Se competirá todos los días salvo que la dirección del campeonato determine lo contrario exclusivamente por condiciones climáticas o imposibilidad de rescates.

Se podrá establecer un día de descanso según las siguientes normas:

- Se fijará como día de descanso el día siguiente al que se cumplan las pruebas mínimas para que el campeonato sea válido siempre que este no sea el último día de campeonato.
- En caso de que por alguna razón no se compita algún día se considerará ese como día de descanso y no podrá haber otro.
- Los pilotos de una categoría tendrán la oportunidad de eliminar el día de descanso (y competir todos los días) por acuerdo unánime de los participantes en dicha categoría. Esta eliminación podrá realizarse únicamente en el briefing del primer día de competencia.

## **31. Puntos Negativos**

Se contabilizarán y sumarán los puntos negativos obtenidos en aquellas pruebas donde las penalizaciones son mayores al puntaje obtenido. Se aplica el criterio de cuenta corriente tanto para los puntos positivos como negativos.

## **32. Revisión de Cómputos**

Se podrán revisar los cómputos de las pruebas, a petición de algún participante durante todo el campeonato, hasta 5 horas previas a la premiación.

Posterior a la ceremonia, no habrá revisión ni cambios en las posiciones finales, así como tampoco en el ranking.