

CLUB DE PLANEADORES DE VITACURA



REGLAMENTO CAMPEONATO

**48° CAMPEONATO NACIONAL DE PLANEADORES
DICIEMBRE 2009**

**Edición 2009
Revisión 2**

Documento Válido desde: Noviembre 1 del 2009



Club de Planeadores de Vitacura

Avda. Santa María N° 6299

Vitacura

Santiago, Chile

club@planeadores.cl

www.planeadores.cl

TABLA DE CONTENIDOS:

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

Capítulo 1

Definiciones y Objetivos

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, o en la fecha que la dirección lo determine.

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:

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:

Clase Abierta:

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. Se aplicará el handicap adjunto en Capítulo 2.

Clase Restringida:

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.

Ranking Club:

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.
<u>Altura GPS:</u>	Altura indicada en el GPS obtenida de la triangulación entre los satélites y el receptor de GPS.
<u>Altura barométrica:</u>	Altura de presión obtenida al calibrar un sensor barométrico

4 Fechas:

Inscripciones:	Hasta el 20 de noviembre del 2009.
Reunión selección de planeadores:	18 de noviembre del 2009.
Campeonato:	Diciembre 14 al 20 del 2009.

5 Requisitos:

Podrán participar los pilotos que patrocinados por una institución aeronáutica, inscrita en la Fchivav - 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 campeonato (durante la temporada **Septiembre – Diciembre 2009**).
 - 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 campeonato (durante la temporada **Septiembre – Diciembre 2009**).
 - 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 daños que pueda ocasionar 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 Director General tendrá entre otras, la potestad de decidir situaciones de divergencia o no contempladas en el presente reglamento.

8 Equipamiento:

Electrónico obligatorio:

- Registradores (loggers) autorizados por la FAI, ó
- Registradores (loggers) 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.

De vuelo obligatorio:

- Equipo de anclaje de planeador completo
- Botiquín de primeros auxilios

De vuelo recomendado (opcional):

- Equipo básico de supervivencia: ropa de abrigo, espejo de señales, elementos para señales, fósforos, linterna, compás magnético.
- Agua y comida
- Teléfono móvil, radio portátil u otro medio de comunicación alternativo.
- Paracaídas

9 Prohibiciones:

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

10 Nivelación de Performances (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 tracks en formato IGC, 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 barométrica para el cálculo de resultados. La altura utilizada será la que utilice automáticamente el software de evaluación 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 “solo” 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 como válido aún cuando el segundo registro del piloto no tenga 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.

La dirección del campeonato sólo recibirá certificaciones de pruebas en formato IGC y en los siguientes medios:

- Tarjeta de memoria Secure Digital (SD)
- Tarjeta de memoria Compact Flash (CF)
- Pendrive
- Email, enviado a la dirección de correo electrónico del campeonato.

Será responsabilidad de cada competidor, convertir su registro a formato IGC y entregarla en uno de los medios autorizados. La dirección de correo electrónico del campeonato será publicada e informada a más tardar durante el primer briefing del campeonato.

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 cada vez.

El datum oficial para el campeonato es el WGS84.

13 Tipos de Prueba:

Se efectuarán Pruebas de Carrera y Pruebas de Área Asignada, según la 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 (entre 0 y 500 m de los extremos de la línea de partida) si se considerarán válidas,

La partida será una línea de 1 km centrada en el punto de viraje de partida 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 AGL, será informada por el director del campeonato. 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 del mar.

En caso de una partida fuera de la línea de 1 km, pero dentro 500m de los extremos 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.

15 Puntos de viraje:

15.1 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 no se aplicará si al competidor le conviene considerar el punto como no pasado.

15.2 Pruebas de Área Asignada (Assigned Area task)

Para las pruebas de área asignada 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.

16 Llegadas:

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

La altura mínima de llegada será de 200 m sobre Vitacura. La altura oficial de cada llegada será la que indique el sistema de verificación 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)*25 puntos. N 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:

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

Son aterrizajes autorizados los siguientes:

- Todas las pistas autorizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil y que se encuentran abiertas al momento del aterrizaje (es responsabilidad de cada piloto verificar el estatus).
- Los potreros y/o pistas que sin estar autorizadas por la DGAC, permiten rescate aéreo. Estas serán comunicadas por la dirección del campeonato en el briefing de la primera prueba.

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.

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 sanción indicada en la tabla de penalizaciones.

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 considera 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 (D_h) de al menos 100 km (D_m)
n2 : Número de competidores que completaron la prueba y que excedieron 2/3 de la mejor velocidad corregida por handicap (V_h)
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 (D_c) del día
Vo : Mayor velocidad corregida por handicap (V_h) 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

$$Pm = \text{el menor entre: } 1000 \text{ o } (5 \times Do) - 250 \text{ o } (400 \times To) - 200$$

F = el menor entre 1 y $(1.25 \times n1 / N)$
Pvm = $2/3 (n2/N) \times Pm$
Pdm = $Pm - Pvm$

Parámetros de cada competidor:

D : Distancia marcada por el competidor
H : Handicap del competidor
Dh : Distancia del competidor corregida por handicap = $D \times Ho / H$
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 = Dh
Pd : Puntos por distancia del competidor
V : Velocidad del competidor = D / T
Vh : Velocidad del competidor corregida por handicap = Dh / 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** = $Pvm \times (Vh - 2/3 Vo) / (1/3 Vo)$
 - **Pd** = Pdm
- Excepto si $Vh < 2/3 Vo$ entonces $Pv = 0$
- (ii) Para los que no cumplen la prueba:
- **Pv** = 0
 - **Pd** = $Pdm \times (Dc / Do)$
- (iii) **S** = $F \times (Pv + Pd)$

Conclusiones de las fórmulas:

El puntaje máximo del día será menor a 1000 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 fórmulas para las pruebas de área son similares a las de carrera y se obtienen de la reglamentación FAI.

El detalle de las fórmulas 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:

Falta	1ª Vez	N-ésima vez
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 500 y 1000 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	100 puntos	100 puntos
Entrega de registro sin altura de 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

Utilización de motor fuera de las normas autorizadas	350 puntos	350 puntos
Reclamo injustificado o fallido después de análisis por la comisión asignada por el director del campeonato	Hasta 200 puntos	Hasta 200 puntos

NOTA: La penalización de 50 puntos por pasar entre 500 y 1.000 me del punto de viraje, no se aplicará si al piloto le conviene considerar el punto como no arribado.

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:

En caso de existir reclamos estos deberán ser presentados por escrito al director del campeonato.

30 Cantidad de pruebas y Día de descanso:

El campeonato disputará un máximo de 7 pruebas y un mínimo de 4 pruebas entre el 14 y el 20 de diciembre de 2009.

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

Se establece 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.