

CLUB DE PLANEADORES JUNÍN

Ranking Interno — Actualización 09/2026

Nuestros Campeones Nacionales

Año	Piloto	Clase	Planeador
1966	Rafael Frene	Clase Única	K6 CR
1977	Juan C. Alegretti	Clase B	K6 CR
1990	Claudio Larentis	Clase A	ASW20F
2000	Claudio Larentis	Clase A	ASW20F
2003	Claudio Larentis	Clase A	ASW20F
2004	Javier Gaudé	Clase C	ASW20F
2006	Javier Gaudé	Clase A	ASW20F
2008	Javier Gaudé	Clase A	Ventus T
2014	Javier Gaudé	Clase Club	LS4
2016	Dino Ghioni	Clase Club	LS4
2017	Javier Gaudé	Clase Club	LS4
2018	Manuel Darrain	Clase Estándar	LS4
2020	Javier Gaudé	Clase Club	LS4
2021	Martin Darrain	Clase 15m	ASW20F
2023	Javier Gaudé	Clase Club	DG200
2023	Darrain Manuel	Clase 15m	ASW20
2026	Javier Gaudé	Clase Open	ASH25
2026	Ghioni Dino	Clase Estándar	LS4

ÍNDICE

1. Propósito	14. Punto de llegada y partida
2. Normas aplicables	15. Distancia mínima válida
3. Participantes	16. Vuelos Puntuables
4. Requisitos	17. Cantidad a presentar
5. Clases	18. Fórmula de cálculo de puntos
6. Temporada de vuelo	19. Desempate
7. Temas de Vuelo	20. Bonificaciones
8. Tipos de pruebas	21. Control de vuelos
9. Tamaño de las áreas	22. Asignación de planeadores
10. Tiempo de tarea	23. Prioridades de envuelos
11. Declaración de la prueba	24. Vuelos deportivos en Biplazas y PW5
12. Registros	25. Obligaciones de los pilotos
13. Validez de las pruebas	26. Concurrencia a campeonatos

1.- PROPÓSITO

El REGLAMENTO DEPORTIVO (RD) tiene como propósito establecer las pautas esenciales para el vuelo deportivo dentro del club, y configurar a su vez, un RANKING INTERNO (RI), el cual reflejará las mejores performances deportivas alcanzadas por los pilotos socios del Club que presenten sus vuelos realizados dentro de una temporada, cumpliendo con los requisitos establecidos por el presente reglamento. En ese sentido el RI establece un orden de mérito, el cual habilita a los pilotos participantes a la elección prioritaria de planeadores para participar en cualquier evento deportivo avalado por FAVAV, en la temporada de vuelo a vela del año posterior al RI computado. Además, tiene también como propósito fundamental el de promover el desarrollo de la actividad de vuelo en general y de la competencia en particular y brindando a los pilotos un marco de referencia para analizar su evolución deportiva.

2.- NORMAS APLICABLES

El RD será regido por la presente reglamentación y el Código Deportivo FAI. En caso de duda u oscuridad de los reglamentos, el intérprete será la Subcomisión Deportiva y, en caso necesario, la Comisión Directiva cuyas decisiones serán inapelables.

3.- PARTICIPANTES

Podrán presentar vuelos al RI todos los pilotos que sean socios del club y no mantengan deudas de ningún tipo con la tesorería. En el caso contrario, los vuelos deportivos serán invalidados de forma automática y no podrán ser computados para el ranking interno, cuando el piloto mantenga deudas de cualquier concepto con la institución.

4.- REQUISITOS

Los requisitos para presentar vuelos al RI son los siguientes:

- **4.1-** Poseer licencia de Piloto de Planeador y Psicofísico al día.
- **4.2-** Ser socio del Club y estar al día con sus obligaciones al momento de realizar la prueba. Los vuelos deportivos serán invalidados de forma automática y no podrán ser computados para el RI cuando el piloto mantenga deudas de cualquier concepto con la institución.
- **4.3-** Ser titular de la Licencia Deportiva FAI y haber abonado el correspondiente canon anual. Los vuelos realizados con anterioridad al pago de la licencia anual quedarán invalidados.
- **4.4-** Cumplir con los requisitos para vuelos deportivos, que enuncia la escalera de máquinas del C.P.J (Caso contrario el/los tema/s no serán tenidos en consideración), además de las posibles sanciones que evalúe la CD oportunamente.
- **4.5-** Que los vuelos presentados se ajusten a la reglamentación presente.

5.- CLASES

El RI se disputará en una única clase, en la cual participarán la totalidad de los inscriptos, cualquiera sea su experiencia de vuelo o el/los planeadores que utilicen. Es decir que el RI será único, donde podrán participar todos los pilotos y planeadores del club y privados, habilitados por la Comisión Directiva. A los fines de la equiparación de performances, se utilizará el sistema de Hándicaps de FAVAV vigente para campeonatos.

6.- TEMPORADA DE VUELO

El RI se confeccionará con los vuelos presentados por los pilotos, realizados entre los días 1 de Agosto de cada año y el 31 de Mayo del año siguiente. Durante los meses de Junio y Julio no habrá RI, dejando este periodo libre para realizar la asignación de máquinas correspondiente para los próximos campeonatos de la temporada que comienza, debiendo optar por planeador y campeonato a participar hasta el 30 de Junio.

Durante el transcurso de los Campeonatos auspiciados o no por FAVAV no se interrumpirá el RI ni su normal sistema rotación según cronogramas con las máquinas que queden disponibles en el club y sean estas las afectadas a la rotación.

7.- TEMAS DE VUELO

Cada piloto es libre de elegir el vuelo a realizar que crea más conveniente para cada situación de cada día.

7.1- Son validables para el RI, únicamente los vuelos de velocidad en áreas (AAT) y de velocidad a vértices (AST) que cumplen con el código FAI y/o modificaciones establecidas en el Reglamento Deportivo que se detallarán en los siguientes puntos.

7.2- El tamaño de las áreas en las pruebas AAT no podrá superar el 10% de la distancia nominal de la prueba declarada, no pudiendo ser mayor a 40 km.

7.3- El tiempo mínimo de tarea de las pruebas AAT será calculado sobre la distancia nominal declarada estimando un promedio de 100 km/h. Ejemplo: AAT de 200 km de distancia nominal deberá tener un tiempo de tarea mínimo de 2 horas. Por una cuestión de simplificación tomaremos fracción de media hora y fracción de 50 km para redondeo del tiempo hacia abajo, esto siempre y cuando el piloto así lo desee. Ejemplo: para una distancia nominal de 200 km el Tiempo de Tarea será de 2 horas, para una prueba de 260 km tomaremos tiempo de tarea de 2,5 horas.

7.4- Cada piloto debe declarar públicamente el tema de vuelo a realizar. Las formas de declaración correcta son las siguientes opciones:

- Se podrá declarar la prueba a realizar vía Whatsapp en un grupo creado específicamente al efecto o enviando un mail a la casilla del Club de Planeadores Junin.
- Esta declaración podrá ser realizada antes de despegar o en vuelo, esta última opción puede ser avisando a un piloto en tierra y que este le declare por Whatsapp o mail la intención de la prueba a volar, o que el mismo piloto lo realice en vuelo. Todo esto tiene que ocurrir (incluso la confirmación de mensaje o mail enviado) antes del “horario de partida de la prueba”.
- También se podrá completar una planilla “impresa”, llenando todos los campos de manera manual, y luego haciendo firmar la misma por el piloto remolcador o algún otro piloto perteneciente al RI. Dicha planilla contendrá el tipo de prueba a realizar y los nombres de los vértices sugeridos por el CPJ (ver planilla página), en caso de utilizar un vértice no sugerido deberá indicar las coordenadas de este.

7.5- Entrega de registros - Luego de haber sido realizado el vuelo, el mismo deberá ser subido vía web al servicio global de almacenamiento de vuelos, “WeGlide”, esto facilitará el almacenamiento al momento del análisis. El puntaje de dicho sitio no es relevante para el cálculo de nuestro RI, es FUNDAMENTAL para la validación la carga del archivo a la página web, vuelo que no esté en el sitio, no será tenido en cuenta para el RI.

8.- VALIDEZ DE UN VUELO DEPORTIVO

- Un vuelo deportivo computable para el RI deberá ser realizado con un planeador del club o privado, con punto de partida y de llegada en LDG. En caso de no poder volar en el CPJ por cuestiones de “clausura de pista”, la comisión directiva designará el nuevo aeródromo donde se continuará volando el RI.
- Para obtener puntos por velocidad, la distancia mínima recorrida hasta la llegada deberá ser igual o mayor a 100 km. Quienes hayan partido incorrectamente, omitido alguna o todas las áreas, pero recorrieron más de 50 km, obtendrán puntos por distancia según fórmula.

9.- VUELOS PUNTUABLES

La clasificación final del RI es el resultado de la suma de los puntajes de 6 vuelos deportivos como máximo, 3 pruebas de velocidad en Áreas (AAT) y 3 pruebas de velocidad a vértices AST.

Consideraciones:

- Línea de Partida: el punto de partida será una línea perpendicular al rumbo de la primera pierna con una longitud de 5 km a cada lado de LDG (según lista de waypoint sugeridos por la comisión deportiva). Esta partida será válida tanto para pruebas AST (FAI o NO FAI) y valida también para pruebas AAT.
- Zona de devaluación: Es la zona de 0,5Km que no se haya alcanzado en algún punto de viraje. Si por error el piloto no cruza la línea de partida, pero registra al menos un punto dentro de esta zona de devaluación, la partida será válida, pero se aplicará un 10% de penalización al puntaje de la prueba.
- Línea de Llegada: Se considera llegada al cruce de la trayectoria del planeador con un arco de 3 Km de radio, con centro en el aeródromo. El cruce del arco debe hacerse con un mínimo de altura definido por la comisión directiva para no tener penalizaciones.
- Altura de Llegada: Se establecerá como límite de altura mínima de llegada 150 m tanto para AAT y AST, en caso que por algún motivo esta altura mínima sea modificada por la comisión, esta será informada con anterioridad. El cruce con menos de esta altura penalizará con 1pt por metro.
- Altura de partida: En cuanto a la altura de partida tanto para pruebas AAT y AST deberán tener una diferencia máxima de 1000 m entre la altura de partida y llegada.
- Validación de Pasajes:

Pruebas con puntos de viraje fijo: Se considerará que el planeador ha validado el pasaje por un vértice AST, si algún punto GPS ó bien algún punto del segmento que une dos puntos GPS consecutivos, está incluido dentro un círculo de 500 m. de radio, con centro en el mencionado punto, o dentro del sector de 45º a cada lado de la bisectriz del ángulo obtuso conformado por las piernas adyacentes al vértice (sector FAI).

En prueba de áreas: Habrá sido validado el pasaje por un área AAT, si algún punto GPS o bien algún punto del segmento que une dos puntos GPS consecutivos está incluido dentro del área asignada.

- Fórmula de puntaje: El sistema de puntuación utilizable es el utilizado por FAVAV, ranking nacional 06/07, utilizando las tablas de Hándicaps vigentes.
- Igualdad de puntos: en caso de que esta situación ocurra, la clasificación final se define ese puesto presentando de a 1 vuelo deportivo de reserva bajo las condiciones anteriores hasta que se produzca una desigualdad. Pudiendo ser AAT o AST. Si persiste una desigualdad, se define por mayor cantidad de Km. recorridos entre todos los vuelos deportivos (incluida la prueba presentada en el desempate).

10.- PONDERACIONES Y BONIFICACIONES (se exceptúan los pw5)

A los puntajes obtenidos de la aplicación de las fórmulas determinadas en el punto 9.2, se les aplicará según el caso coeficientes de bonificación que detallaremos a continuación:

- Para las pruebas AAT y AST que cumplan con los requisitos de altura de partida y llegada según lo establecido en el punto 9 y que además sean de diseño triangular con 2 o 3 puntos de viraje (3 pto: partida remota) con ninguna de las piernas por debajo del 28% de la distancia nominal, serán bonificadas con el 20%.
- Las pruebas AST del tipo IDA Y VUELTA si bien estarán permitidas no serán bonificadas.
- Las pruebas AAT que no cumplan con el punto 9 en cuanto a cantidad de vértices y distancia mínima de pierna, si bien están permitidas no estarán bonificadas. Los IDA Y VUELTA con área estarán permitidos, pero no serán bonificados.
- Vuelos Récord (solo para pruebas FAI de Velocidad). Multiplicarán su puntaje por: Récord Nacional: x 1,5 Récord Mundial: x 2. Tener en cuenta que estos vuelos deberán ser realizados bajo la modalidad de partida y llegada FAI. Para que vuelo finalmente sea bonificado deberá ser confirmado como vuelo récord por FAVAV.

Según la puntuación obtenidas en los incisos 10.1 – 2 – 3 y 10.4 se les sumará/descontar el siguiente puntaje según el caso a detallar:

Bonificaciones los fines de semana. Vuelos realizados los días de semana se les asignará el 100 % del puntaje (no bonifica). A los vuelos realizados los fines de semana serán bonificados de acuerdo a los kilómetros realizados, según siguiente escala detallada en la “tabla 10.6 (bonificación según kilómetros)”: Ejemplo: para vuelos entre 100 y 109 kilómetros de distancia bonificará con un 40% - Para vuelos con distancias entre 110 y 119 km bonificará un 38%.

A continuación detalle según tabla numero 10.6:

Kilómetros	Bonificación	Kilómetros	Bonificación
100 - 109	40%	200 – 209	20%
110 - 119	38%	210 – 219	18%
120 - 129	36%	220 – 229	16%
130 - 139	34%	230 – 239	14%
140 - 149	32%	240 – 249	12%
150 - 159	30%	-	-
160 - 169	28%	-	-
170 - 179	26%	-	-
180 - 189	24%	-	-
190 - 199	22%	-	-

La bonificación por “fin de semana” será adicional a las bonificaciones establecidas en el punto 10.1 y 10.4. Ejemplo: si realizo una prueba triangular AST con piernas equidistantes se le sumará un 20%, y si esta prueba fue realizada un fin de semana, se le adicionará la bonificación que corresponda según los kilómetros.

Se podrán presentar los vuelos realizados en Campeonatos Regionales, sólo las pruebas puntuables efectuadas durante el campeonato. Aquellos pilotos que nunca hayan participado de un Campeonato Nacional se les computará el 100 % de los puntos y a aquellos pilotos que hayan volado Campeonatos Nacionales se devaluará el puntaje en un 20 %. No se tendrán en cuenta las bonificaciones extras surgidas del punto 10.1 – 10.4 y 10.5, tampoco tendrán penalización por altura de partida, la cual se ajustará a la establecida por los directores del campeonato.

10.7 - Bonificación Extras.

Se bonificará mensualmente en 500 puntos a los pilotos que hagan al menos una prueba en cada mes.

11.- CONTROL DE UN VUELO DEPORTIVO

- El control de los vuelos deportivos, es efectuado por los Observadores Deportivos, de acuerdo a las normas establecidas.
- La Comisión Directiva designará a los Observadores Deportivos.
- La Comisión Directiva debe designar un encargado para fiscalizar y calcular las puntuaciones, dándolas a conocer con la mayor celeridad posible.
- El método de control de horarios de partida, llegada, pasada de vértice, lugar de aterrizaje, etc., puede ser mediante el uso de: registrador homologado, GPS con registro de altura, GPS 2D más barógrafo. Puede contarse con el testimonio del Observador Deportivo en caso de ser necesario.
- La documentación referida a los vuelos deportivos (registros de vuelos, barogramas, testimonios de aterrizajes, etc.) tendrá que quedar en poder del piloto hasta la finalización del ranking ya que la Comisión Directiva se lo puede pedir para verificarlo en cualquier momento.
- En caso de apelación a lo resuelto por el fiscalizador, el piloto debe dirigirse a dicha persona y a la CD. En el plazo máximo de los 7 días de ocurrido el fallo que se apela.
- La lista oficial de waypoints estará disponible en la PC del club. En el caso de crear nuevos waypoints, estos deberán ser declarados en la planilla de declaración oficial, expresando en dicho documento las coordenadas del nuevo punto. (Las coordenadas deberán expresar latitud y longitud en grados, minutos y segundos.). Esta aclaración de coordenadas debería figurar también en el caso de que la declaración sea vía mail.

12.- ASIGNACIÓN DE PLANEADORES

La comisión deportiva realizará un sistema de rotación de planeadores al comienzo de la temporada que será informado a los pilotos participantes del RI.

- **12.1- Sábados y Domingos:** Durante estos días tendrán prioridad los pilotos asignados a esa fecha determinada por el sistema de rotación (será definido e informado al inicio de la temporada). Estos turnos rotarán fecha a fecha independientemente si se vuela o no por cualquier causa. Tampoco se interrumpirá durante competencias, las cuales sean o no avaladas por FAVAV. Se prohíbe el intercambio de planeadores y de turnos de rotación entre los pilotos, sea o no de común acuerdo. En caso de que queden vacantes libres por ausencias de pilotos con turno asignado, los planeadores libres deben ser sorteados entre los

pilotos presentes que arribaron al club dentro del horario máximo establecido que se detalla en el punto 12.5.-

- **12.2- Días hábiles (Sistema de Prioridades):** En caso de que la cantidad de pilotos que comuniquen su intención de volar con la debida anticipación (20 hs del día anterior) sean más que la cantidad de planeadores disponibles (LS1- LS4 y ASW20), se implementara la utilización del orden de prioridades (comenzando todos con cero pruebas cumplidas), a saber:

- Se establecerá un ranking de orden ascendente (de menor a mayor) con la cantidad de pruebas cumplidas los días de semana (no feriados nacionales) durante el transcurso de la temporada vigente en planeador LS1 - LS4 y ASW20.
- Tendrán prioridad de vuelo los pilotos que tienen menos pruebas cumplidas.
- Ante igual Cantidad de pruebas efectuadas se desempatará por sorteo.
- La condición para hacer uso de la prioridad es avisar la intención de volar antes de las 20 hs. del día anterior.
- En caso de que el piloto confirme su intención de volar el día previo y no asista se computara como prueba cumplida.
- En cualquier caso el piloto que vuela un día de semana deberá dejarle libre el planeador al día siguiente a otro piloto que no haya volado, no pudiendo hacer uso de la prioridad dos días consecutivos.

Aclaración prueba cumplida:

- *Si volas sin hacer uso de la prioridad, nadie se quedó sin volar por lo tanto solo suma al ranking de prioridad cumpliendo la prueba
- *Si hay más gente con intención de volar q planeadores y el piloto hace uso de la prioridad la prueba suma al ranking se vuela o no se vuela.
- **12.3-** Un piloto interesado en registrarse al RI, puede hacerlo debiendo comenzar en la última ubicación, en la fecha de su incorporación. La comisión deportiva actualizará la nueva lista de rotación vigente y se la informará a los pilotos participantes.
- **12.4-** Ante el retiro temporario o permanente de un planeador, o si se incorpora uno nuevo al parque de máquinas, se elabora un nuevo fixture de rotación que será informado.
- **12.5-** Habrá un horario límite para presentarse el piloto titular de cada día en el campo de vuelo, que será el día siguiente: (Sábados 13 hs. – Domingos 11 hs. – Días hábiles 13 hs.) Pasados esos horarios el piloto titular pierde su turno y se procederá a sorteo entre los presentes. Cabe aclarar, con respecto al sorteo señalado, que el mismo tiene lugar si existe más de un piloto con horario de llegada antes del fijado. En caso de que ninguno cumpla este requisito, se considerará para el uso del planeador vacante, la hora de llegada al campo de vuelo.

13.- PRIORIDAD DEL VUELO DEPORTIVO

- **13.1-** Un vuelo deportivo tiene prioridad sobre un vuelo local, en la utilización de un planeador, cuando el piloto que desea realizar el vuelo deportivo arriba al aeródromo en los horarios establecidos. Excepción (aplica para la rotación de PW5): cuando un piloto que le corresponda volar por rotación no asista y quede la plaza libre, podrá ser ocupada por pilotos que no estén incluidos en el sistema de rotación (quienes tendrán prioridad) siempre que estos arriben al aeródromo dentro de los horarios establecidos en el punto 12.4. De no concurrir ninguno de estos en los horarios establecidos, se podrá volar en deportivo por aquellos pilotos incluidos en la rotación.

- **13.2-** Si un piloto decide no realizar el vuelo deportivo, debe dejar libre el planeador (inclusive hallándose en vuelo) de encontrarse en alguna de las siguientes situaciones, en el orden en que se enuncian: a) si existe otro piloto que, habiendo llegado a horario, desea realizar un vuelo deportivo. b) si existe otro piloto que, habiendo llegado al aeródromo con anterioridad, cedió el planeador porque desea realizar un vuelo local.
- **13.3-** El piloto dispuesto a realizar un vuelo deportivo tiene derecho a efectuar un vuelo librado de treinta minutos y luego otro de 40 minutos como máximo, con un intervalo entre ambos de hasta 30 minutos o, en su defecto, uno de 1 hora de duración como máximo. Si dentro de esos plazos no decide iniciar el vuelo deportivo, se entiende que no desea efectuar el vuelo en cuestión.
- **13.4-** Tienen prioridad de envuelo los planeadores que poseen el tema de vuelo de mayor distancia. A igualdad de distancia, el primer planeador en pisa.

14.- VUELO DEPORTIVO EN PLANEADOR EN BIPLAZAS y PW-5

- Los planeadores biplaza están fuera del régimen de rotación.
- Podrán ser acompañantes en un vuelo deportivo de un planeador biplaza, solo alumnos y pilotos del club, en caso de no cumplir con estos dos requisitos la CD lo autorizara.
- Se podrá realizar vuelos deportivos en Janus los fines de semana solo con la condición de que el copiloto acompañante sea un alumno con psicofísico habilitado o piloto novato, alguna otra excepción deberá ser autorizada por la CD. Consideramos Piloto Novato a un piloto que no haya participado en campeonatos nacionales (texto anterior con menos de 7 pruebas deportivas cumplidas). Esta situación favorecerá y fomentará el desarrollo de nuevos pilotos. Los días de semana el planeador biplaza podrá ser utilizado por participantes del RI sin la condición de “copiloto alumno o piloto novato” como acompañante. El vuelo será válido y puntuable para la persona sentada en el asiento delantero. Esta condición también debe cumplirse con el Puchacz solo que este podrá salir en prueba deportiva siempre y cuando haya otro planeador biplaza (K13) disponible para instrucción en club.
- Uso de PW-5: Para garantizar y fomentar una estructura básica de planeadores escuela los dos PW5 tendrán su propio sistema de rotación, en el cual se priorizará la rotación independientemente de si está o no en condiciones de volar deportivo. Este sistema de rotación contempla pilotos en condiciones de realizar vuelos deportivos y pilotos para sumar horas. Los pilotos que les toque volar por sistema de rotación tendrán disponibilidad plena ese día para volar deportivo o local. Según la siguiente prioridad:
 - **i)** Si dos pilotos que les toca rotación asisten y vuelan deportivo tendrán prioridad por el que quiera sumar horas.
 - **II)** Ante ausencia de alguno de los anteriores, el piloto que le toque por rotación podrá disponer de planeador para vuelo local todo el día.
 - **III)** Ante vacantes por no cubrirse los dos puntos anteriores, tendrán derecho de uso pilotos en condiciones de hacer vuelo deportivo por sobre pilotos que deseen hacer vuelo local que estén en otro grupo asignando la plaza por sorteo.

En el caso de que un piloto que le toca rotación no asista se aplicara el punto 13.1

Ninguno de los dos Pw5 podrán salir en vuelo deportivo los fines de semana al mando de ningún piloto que vuele LS1, LS4, Janus o AS20 en el Sistema de rotación del RI, quedarán fijos en el club para ser usado por cualquier piloto novato o alumno que desee usarlo para vuelo local o deportivo en cualquier momento del día, sin importar el horario de arribo al aeródromo.

15.- OBLIGACIÓN DE LOS PILOTOS PARTICIPANTES

Los pilotos participantes en el RI poseen la responsabilidad de colaborar en las tareas afines al vuelo deportivo, solicitadas por el Jefe de Turno.

Todo piloto que desee realizar un vuelo deportivo debe tener previsto e informado al Jefe de turno, en qué forma se realizará una posible eventual recuperación del planeador. (Es obligatorio que el vehículo que realice la recuperación tenga el seguro al día y el ayudante, la extensión en la licencia de conducir para transportar remolque).

Si un planeador no cuenta con los elementos de búsqueda (auto, carro, etc.) en buenas condiciones, queda automáticamente inhabilitado para realizar vuelos deportivos, excepto cuando el problema se deba a causas de fuerza mayor. En dicho caso se prevén las medidas convenientes para asegurar la recuperación del mismo.

Un planeador aterrizado fuera del aeródromo, debe ser recuperado y puesto nuevamente en condiciones de vuelo, antes de las 11:00 hs. Del día siguiente, salvo causas de fuerza mayor. El piloto es el responsable de que la recuperación se lleve a cabo.

Los carros de transporte, invariablemente deben guardarse bajo techo, siendo la única excepción cuando se está participando en algún certamen.

16.- CONCURRENCIA A CAMPEONATOS

- **16.1-** Los pilotos que deseen concurrir a un campeonato deberán realizar 500km en vuelos deportivos y 3 pruebas cumplidas, como mínimo en esa temporada. Este requerimiento podrá ser reducido a criterio de la CD en caso de circunstancias ajenas a la voluntad de los pilotos que impidan realizarlos.
- **16.2-** Los pilotos mejores clasificados tendrán la posibilidad de elegir planeador y campeonato a volar por orden mérito según puntaje obtenido.
- **16.3-** En caso de existir más de un Campeonato Nacional por temporada, piloto rankeado que elige un Campeonato pierde el derecho de elegir otra fecha, cediendo su lugar a otro piloto.
- **16.4-** El piloto que no tenga puntaje en el RI de la temporada anterior, podrá acceder a un planeador solo en caso de que ningún piloto con puntaje concurra y considerando el punto 16.2.
- **16.5-** La integración del equipo que concurra a un campeonato está sujeta en última instancia, a la aprobación de la CD por razones de resguardo del material de vuelo.
- **16.6-** Los pilotos que concurran a un campeonato Nacional tendrán prioridad para volar el planeador elegido, con 10 días de anticipación. Una vez regresado del Campeonato Nacional o Regional perderán su derecho a turno en el sistema de Rotación posterior a los 10 días finalizado el campeonato.
- **16.7-** En el caso de asistir a un torneo regional, los pilotos deberán cumplir con las exigencias de la FAVAV.
- **16.8-** Todo piloto que ha participado en un torneo Regional durante la temporada perderá el derecho a otro durante la misma, a menos que hubiera plazas libres.
- **16.9-** Todo piloto que haya ganado un Campeonato Nacional durante la temporada vigente, gana el derecho a elegir en primera opción planeador para el próximo Nacional en la categoría que se consagro Campeón. En caso de que quisiera volar otra categoría o planeador deberá elegir en función de la posición lograda en RI.