



# REGOLAMENTO NAZIONALE PER LE GARE DI VELOCITA'

1

**Edizione 2017**

## **I N D I C E**

### **Sezione A - TIPOLOGIA DELLE COMPETIZIONI E CLASSI DI ALIANTI**

- A.1.0 Tipologia delle competizioni
- A.2.0 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali – gare di velocità
- A.3.0 Definizione classi Alianti
- A.4.0 Massa degli alianti
- A.5.0 Ammissione degli alianti alle competizioni riservate a classi specifiche
- A.6.0 Alianti motorizzati
- A.7.0 Alianti biposto

### **Sezione B - ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE**

- B.1.0 Durata della gara
- B.2.0 Giornata di prova di riserva
- B.3.0 Giornata di riposo
- B.4.0 Giornata di allenamento
- B.5.0 Briefing di presentazione della gara
- B.6.0 Rappresentante dei piloti
- B.7.0 Briefing di giornata
- B.8.0 Norme aggiuntive ed altre disposizioni adottate dal DrG
- B.9.0 Premiazione
- B.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione
- B.11.0 Compiti della Direzione di gara
- B.12.0 Iscrizioni ed eventuale cancellazione della competizione

### **Sezione C - REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO**

- C.1.0 Piloti
- C.2.0 Alianti ed equipaggiamenti di sicurezza
- C.3.0 Sigle di gara
- C.4.0 Ispezione alianti
- C.5.0 Riparazioni e sostituzioni parti alianti

### **Sezione D - PROCEDURE DI GARA**

- D.1.0 Temi di gara
- D.2.0 Informazioni sul tema di giornata
- D.3.0 Schieramento
- D.4.0 Decollo e traino
- D.5.0 Partenze
- D.6.0 Partenze simultanee
- D.7.0 Punti di virata
- D.8.0 Arrivo
- D.9.0 Linea di arrivo

# Aero Club d'Italia

## Volo a Vela



2

- D.10.0 Linea di arrivo remota
- D.11.0 Cerchio di arrivo
- D.12.0 Atterraggio
- D.13.0 Atterraggio fuori campo
- D.14.0 Atterraggio virtuale
- D.15.0 Area di gara
- D.16.0 Spazi aerei vietati
- D.17.0 Consegna dei GNSS/FR

### **Sezione E - CLASSIFICHE**

- E.1.0 Classifiche di giornata: preliminare, non ufficiale, ufficiale
- E.2.0 Classifiche generali: provvisoria, definitiva

### **Sezione F - PENALITA', CSO E CONTENZIOSO**

- F.1.0 Penalità e Squalifiche
- F.2.0 Commissione Sportiva Operante
- F.3.0 Esposto
- F.4.0 Lagnanza
- F.5.0 Reclamo
- F.6.0 Appello alla CCSA
- F.7.0 Ricorso al Consiglio Federale dell'AeCI
- F.8.0 Omologazione della competizione

### **Sezione G - PROCEDURE PER IL CONTROLLO DEL VOLO**

- G.1.0 Strumenti di controllo
- G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli
- G.2.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

### **Sezione H - NORME DI SICUREZZA**

- H.1.0 Certificato di navigabilità
- H.2.0 Volo in nube
- H.3.0 Incidenti di volo
- H.4.0 Comunicazioni radio
- H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso
- H.5.0 Uso del paracadute

### **Sezione I - CALCOLO DEI PUNTEGGI**

- I.1.0 Generalità
- I.2.0 Distanza valida
- I.3.0 Validità della prova
- I.4.0 Punteggi e classifiche
- I.5.0 Prove di velocità
- I.6.0 Prove di velocità ad area assegnata
- I.7.0 Fattore di giornata
- I.8.0 Validità delle competizioni
- I.9.0 Titolo di Campione Italiano

### **Sezione L – RINVIO AD ALTRE FONTI NORMATIVE**

- L.1.0 Norme di rinvio

**ALLEGATO A Fattori correttivi**

**ALLEGATO B Fattori correttivi Classe Club**

# Aero Club d'Italia

## Volo a Vela



### ALLEGATO C Penalità principali

#### ABBREVIAZIONI

**AECI:** Aero Club d'Italia  
**CCSA:** Commissione Centrale Sportiva Aeronautica  
**STS:** Sezione Tecnica di Specialità Volo a Vela dell'AeCI  
**CSO:** Commissione Sportiva Operante  
**DL:** Direttore di linea  
**DrG:** Direttore di gara  
**DzG:** Direzione di gara  
**FAI:** Federazione Aeronautica Internazionale  
**GNC:** Graduatoria Nazionale di Classe  
**GNSS/FR:** Registratore di Volo (Flight Recorder)  
**MTOM:** Peso massimo al decollo della massa.  
**NA:** Norme Aggiuntive  
**PP:** Punto di Partenza  
**PV:** Punto di Virata  
**RSN:** Regolamento Sportivo Nazionale  
**TA:** Traguardo di Arrivo  
**TS:** Task Setter (Responsabile scelta temi)  
**ZO:** Zona di Osservazione



## SEZIONE A

### TIPOLOGIA DELLE COMPETIZIONI E CLASSI DI ALIANTI

#### A.1.0 Tipologia delle competizioni

A.1.1 Le competizioni organizzate in Italia si dividono in:

- a) Gare nazionali;
- b) Campionati italiani;
- c) Gare di promozione.

Tutte le gare devono essere iscritte al Ranking IGC dall'ente organizzatore, che si accolla la gestione, l'invio dei risultati e spese di iscrizione.

A.1.2 Le **gare nazionali** sono quelle inserite nel Calendario Sportivo Nazionale con tale definizione e obbligano l'ente organizzatore, in caso di limitazioni del numero di partecipanti, a riservare almeno il 20% dei posti disponibili ai piloti di nazionalità straniera.

A.1.3 I **Campionati Italiani** sono riservati solamente ai piloti di nazionalità italiana. In caso vi sia la richiesta di iscrizione da parte di piloti stranieri sarà facoltà della STS dell'AeCI decidere, almeno un mese prima dell'inizio della competizione, la partecipazione a tale evento.

A.1.4 Le gare di volo a vela possono essere organizzate esclusivamente da Aero Club locali federati all'AeCI.

A.1.5 La candidatura all'organizzazione di qualsiasi competizione volovelistica deve essere presentata all'AeCI entro il 31 luglio dell'anno precedente a quello di svolgimento della competizione.

A.1.6 Possono partecipare alle **Gare Nazionali e ai Campionati Italiani**:

- a) I Piloti Nazionali – come definito nei criteri di selezione
- b) I piloti stranieri classificati nel ranking IGC con un punteggio superiore a zero.

A.1.7 Possono partecipare alle **Gare di Promozione** i piloti di nazionalità italiana non appartenenti alla Categoria nazionale gare di velocità, in possesso dell'insegna FAI C argento e che abbiano almeno un'esperienza di 150 ore da solisti. Il **Campionato di Classe Unica femminile** si intende valido per la promozione dei piloti di sesso femminile, purché abbiano almeno 150 ore da solisti e siano in possesso dell'insegna FAI C d'argento.

A.1.8 In tutti i tipi di competizione è possibile accorpate una o più classi al fine di aumentare il valore di ranking IGC della competizione. In particolare quando in una determinata classe non si raggiunga il numero minimo di 6 concorrenti, l'accorpamento ad altre classi è raccomandato.

A.1.9 I Campionati Italiani e le gare Nazionali riservate alle classi FAI standard, 15 metri e 18 metri possono essere organizzate anche nella formula FAI Gran Prix, **ma non potranno essere valide come Gran Prix di Qualificazione**. L'ente organizzatore dovrà procedere alla redazione del regolamento della competizione sulla base del Regolamento FAI Gran Prix, eventualmente adattandolo alle specifiche esigenze del caso. Il Regolamento della gara dovrà essere trasmesso all'AeCI per la formale autorizzazione. Le competizioni organizzate nella formula Gran Prix sono limitate ad un massimo di venti concorrenti e non possono prevedere l'applicazione di handicap. Se occorre limitare il numero degli iscritti, si terrà conto della posizione nel Ranking List. **I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi sia delle singole prove di giornata, sia della classifica generale**, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano, qualora la gara sia valida come Campionato Nazionale.

A.1.10 I **Campionati Italiani** possono essere organizzati annualmente per ciascuna classe di aliante senza handicap, ad eccezione delle classi Club, 20 metri biposto, dove è sempre prevista l'applicazione degli handicap.

E' inoltre possibile per la DG, accorpate una o più classi di Campionato Italiano con una classe unica di "gara Nazionale" al fine di ottenere una gara di valore ranking IGC più elevato. In questo caso la gara sarà organizzata ad Handicap e il titolo di campione Italiano (qualora si raggiungano i requisiti per l'assegnazione) verrà assegnato al primo classificato della propria classe.

A.1.11 Le **Gare Nazionali** possono essere organizzate per classi separate ovvero ad handicap. La DzG specificherà la tipologia di gara nel regolamento particolare di gara.

A.1.13 Le gare di Promozione sono organizzate in classe unica con l'utilizzo degli handicap. Alle gare di promozione sono ammessi esclusivamente aliante monoposto con handicap fino a 1.20.

A.1.14 Tutte le gare di categoria Promozione e di classe Club si svolgono senza l'uso della zavorra scaricabile.

A.1.15 Per le gare ad handicap si utilizzano i fattori correttivi di cui all'ALLEGATO A. Nel caso in cui nell'ALLEGATO A non dovesse comparire uno specifico tipo di aliante, la STS volo a vela attribuirà il relativo handicap sulla base dei criteri utilizzati per aliante di caratteristiche analoghe.

# Aero Club d'Italia

## Volo a Vela



### A.2 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali – gare di velocità

Accedono alla Categoria Nazionale i piloti che partecipando alle Gare di Promozione ottengono un punteggio finale uguale o superiore all'80% del punteggio del vincitore del Campionato. Si specifica che la partecipazione al Campionato Italiano Classe Unica femminile è valida solo ed esclusivamente quale promozione per le gare riservate ai piloti di sesso femminile organizzate sul territorio nazionale e non potrà mai in nessun caso essere valida per accedere alla Categoria Piloti Nazionali.

### A.3.0 Definizione classi Alianti

Gli alianti sono divisi nelle seguenti classi:

- a) **Standard:** alianti di apertura alare non superiore a 15 m senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
- b) **15 metri:** alianti di apertura alare non superiore a 15 m, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
- c) **18 metri:** alianti di apertura alare non superiore a 18 m, con peso massimo al decollo non superiore a 600 Kg.
- d) **20 metri biposto:** alianti biposto di apertura alare non superiore a 20 m, con peso massimo al decollo non superiore a 800 Kg.
- e) **Libera:** alianti di apertura alare qualsiasi con e senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 850 Kg.
- f) **Club:** alianti elencati nell'ALLEGATO B (IGC index list).
- g) **13,5mt:** alianti di apertura alare non superiore a 13,5mt con MTOM max. 35 Kg/mq

### A.4.0 Massa degli alianti

**A.4.1** La massa massima al decollo degli alianti deve essere inferiore o uguale al limite previsto per la relativa classe di cui all'art. A.3.0.

**A.4.2** In considerazione della tipologia del campo di volo sede della competizione, la DrZ può imporre un limite massimo di carico alare per tutta la gara. In tal caso la DrG avrà l'obbligo di effettuare le pesate a campione come al punto A.4.5

**A.4.3** Il DrG può imporre restrizioni addizionali di carico alare in funzione di specifiche esigenze di giornata connesse alla sicurezza dei decolli (lunghezza della pista, tipologia dei traini, vento, etc.), ma non può mai in ogni caso imporre un valore massimo di carico alare che sia inferiore al carico alare più elevato tra i concorrenti in gara senza zavorra scaricabile. Qualora anche tale limite risultasse non compatibile con le esigenze di sicurezza, il DrG annullerà la prova. In caso di limitazione di carico alare il DrG dovrà procedere alla verifica di tutti gli alianti in gara.

**A.4.4** La massa degli alianti viene normalmente controllata prima dello schieramento. La DzG dovrà disporre nel Regolamento particolare di gara se la pesatura degli alianti viene effettuata obbligatoriamente per ogni giornata di gara ovvero a campione.

**A.4.5** Nel caso di **controllo a campione**, la tolleranza di peso consentita è del 2%. Solo il superamento di tale tolleranza comporta l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C. Per tolleranze inferiori al 2% nessuna penalità viene irrogata, salvo il caso di violazioni ripetute. In ogni caso il concorrente deve riportare la massa del proprio aliante entro il peso massimo consentito. E' vietato caricare pesi ulteriori sull'aliante dopo la pesatura. Bevande, cibo e indumenti personali fino ad un massimo di Kg 3 sono ammessi all'interno dell'abitacolo e non vengono conteggiati nel computo del peso dell'aliante.

**A.4.6** Nel caso di **controllo giornaliero obbligatorio** per tutti i concorrenti, l'eventuale superamento della massa consentita anche oltre la tolleranza del 2%, deve essere corretto senza applicazione di sanzioni.

### A.5 Ammissione degli alianti alle competizioni riservate a classi specifiche

**A.5.1** Fatti salvi i requisiti delle categorie di alianti di cui all'art. A.3.1, è consentita la partecipazione alle competizioni riservate a specifiche classi con alianti dalle caratteristiche sotto elencate:

**Club:** esclusivamente gli alianti elencati nell'ALLEGATO B (IGC Index List) con handicap minimo 0,98, indipendentemente dal mezzo utilizzato. **I VDS a motore possono concorrere nella classe club con l'handicap previsto nell'ALLEGATO A e previa autorizzazione della STS. Gli alianti di classe 13,5m devono obbligatoriamente ottenere l'assegnazione di un coefficiente dalla Commissione IGC per gli handicap per partecipare alle gare italiane di classe club.**

**13,5m:** alianti con apertura alare non superiore a 13,5m e MTOM massima 35 Kg/mq.

**Standard:** alianti con apertura alare non superiore ai 15m e senza flap.

**15m:** alianti con apertura alare non superiore a 15m.

**18m:** alianti con apertura alare non superiore a 18m.

# Aero Club d'Italia

## Volo a Vela



**20m Biposto:** alianti biposto con apertura alare non superiore a 20m con due piloti a bordo.

**Libera:** alianti con qualsiasi apertura alare.

**Vintage:** alianti di vecchio modello con handicap pari o inferiore a 0.90. **Per questa categoria di alianti non è possibile organizzare gare di Campionato Italiano.**

6

A.5.2 In tutte le gare di classe unica, la Direzione di Gara potrà dividere i partecipanti in due o più classi e indicherà nel regolamento particolare di gara i criteri e le modalità. L'obiettivo sarà sempre quello di ottenere il massimo coefficiente possibile per il Ranking List IGC.

### A.6 Alianti motorizzati

**A.6.1** E' consentita la partecipazione di alianti motorizzati purché dotati di sistemi di rilevamento del funzionamento del motore accettati dalla DzG.

**A.6.2** Gli alianti motorizzati possono utilizzare il motore per:

- Il decollo;
- Evitare il fuori campo;
- Il rientro dopo un fuori campo su un aeroporto, un'aviosuperficie o dopo un atterraggio virtuale.

### A.7.0 Alianti biposto

#### A.7.1 Definizioni generali

**La partecipazione alle gare svolte sul territorio italiano è riservata ai possessori di Licenza di Pilota di Volo a Vela in corso di validità e di Licenza Sportiva FAI in corso di validità.**

- **"Equipaggio":** è costituito da due piloti a bordo di categoria nazionale, titolari di licenza di pilota di volo a vela e di Licenza Sportiva FAI, entrambe in corso di validità, i quali per nessun motivo possono essere sostituiti durante la competizione;

- **"Primo pilota + copilota:** si intende l'equipaggio composto da due piloti titolari di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI, entrambe in corso di validità. Il secondo pilota può essere sostituito nel corso della competizione, ma non potrà in ogni caso avere una posizione nel ranking IGC migliore del primo pilota fisso. **Tutti i nominativi dovranno obbligatoriamente essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione gara.**

- **"Pilota unico":** solo pilota titolare di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI in corso di validità. Non è consentita la presenza a bordo di un secondo pilota.

#### A.7.2 Classe 20 m biposto

Nelle competizioni espressamente riservate alla classe 20m biposto non è ammessa la partecipazione di alianti con un solo pilota a bordo. È invece ammessa l'iscrizione come:

- "equipaggio";
- "primo pilota + copilota".

#### A.7.3 Campionati Italiani

Ai campionati italiani classe 20m biposto o dove sono ammessi alianti biposto (campionato italiano classe libera e campionato italiano classe unica ad handicap) l'iscrizione come equipaggio è subordinata al possesso da parte di entrambi i piloti della nazionalità italiana e della Licenza Sportiva FAI rilasciata dall'Aero Club d'Italia.

Quanto sopra vale anche nel caso in cui il Campionato Italiano sia ad estrapolazione di altra gara.

#### A.7.4 Altre competizioni

Nelle gare di classe unica ad handicap e nelle altre gare nelle quali sono ammessi alianti biposto, l'iscrizione alla competizione con un aliante biposto può essere fatta come "equipaggio", come "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico". In ogni caso, tutti i nominativi dovranno essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione.

#### A.7.5 Criteri per l'applicazione del punteggio per l'AN

Nel caso di competizione disputata da un "equipaggio", "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico" il punteggio ottenuto ai fini dell'AN viene assegnato nella misura del 100% al pilota con la migliore posizione nell'AN vigente (primo pilota)



## SEZIONE B

### ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

7

#### **B.1.0 Durata della gara**

**B.1.1** I Campionati Italiani e le Gare Nazionali devono prevedere un numero di giornate di gara non inferiore a sei e non superiore a dodici, giorno di riposo compreso.

**B.1.2** In nessun caso può essere assegnata più di una prova nella stessa giornata di gara.

#### **B.2.0 Giornata di prova di riserva**

**B.2.1** L'ultimo giorno di gara è considerato **giornata di riserva**. Nella giornata di riserva il DrG dovrà far svolgere la prova di gara nel caso in cui non si siano ancora disputate almeno 3 prove valide, oppure 4 prove valide esclusivamente nel caso in cui la giornata di riserva sia un giorno festivo, in tutti gli altri casi dovrà attenersi a quanto verrà obbligatoriamente indicato nel 1° bollettino di gara, o non più tardi di 30 giorni dall'inizio della gara, sempre con apposito bollettino ufficiale.

**B.2.2** Nel caso in cui anche con l'utilizzo della giornata di riserva, la competizione non risultasse valida per mancanza delle tre prove necessarie, è lasciata alla discrezionalità del DrG assegnare gara nella giornata di riserva.

#### **B.3.0 Giornata di riposo**

**B.3.1** Dopo lo svolgimento di sette prove in giornate consecutive, anche se non necessariamente valide per la classifica, il DrG deve concedere un giorno di riposo e deve comunicarlo nel corso del primo briefing generale dei piloti.

**B.3.2** E' facoltà del DrG assegnare giorno di riposo anche prima dello svolgimento della settima prova a condizione che si siano disputate almeno tre prove valide.

#### **B.4.0 Giornata di allenamento**

**B.4.1** La DzG può organizzare il giorno prima dell'inizio della competizione un allenamento con briefing, assegnazione del tema di giornata e controllo dei logger, senza tuttavia formale apertura del traguardo. Nel caso in cui la DzG decida di organizzare la giornata di allenamento, ne dà comunicazione nel secondo bollettino.

**B.4.2** Il volo di allenamento non è obbligatorio e pertanto il giorno di allenamento non è inserito nel calendario ufficiale della competizione.

#### **B.5.0 Briefing di presentazione della gara**

**B.5.1** Per i Campionati Italiani e per le Gare Nazionali il giorno prima dell'inizio della competizione la DzG organizza un briefing, nel corso del quale procede all'appello ed alla presentazione dei concorrenti, nomina il rappresentante degli stessi per ciascuna classe, illustra le procedure operative del campo di volo e la logistica.

**B.5.2** E' obbligatoria la presenza del concorrente ovvero eccezionalmente di un suo delegato al briefing di presentazione della gara. L'assenza non giustificata è sanzionata dal DrG con uno specifico avvertimento. Un'eventuale seconda infrazione in gara successiva sarà sanzionata con la squalifica.

**B.5.3** Per le competizioni organizzate su week end il briefing di presentazione della gara può coincidere con il briefing della prima prova.

#### **B.6.0 Rappresentante dei piloti**

**B.6.1** Il DrG individua tra gli iscritti alla gara per ciascuna classe tre concorrenti che egli giudica avere l'esperienza per il ruolo di rappresentante dei piloti.

**B.6.2** I tre concorrenti prescelti dal DrG vengono sottoposti a votazione segreta da parte di tutti i partecipanti della specifica classe di appartenenza e quello che avrà conseguito più voti sarà nominato rappresentante dei piloti nel corso del primo briefing della gara.

#### **B.7.0 Briefing di giornata**

**B.7.1** Ogni mattina il DrG tiene un briefing nel quale vengono comunicate le informazioni meteorologiche ed operative riguardanti il tema di volo della giornata. La presenza al briefing è obbligatoria per i concorrenti.

**B.7.2** In caso di impossibilità a presenziare il concorrente deve farsi sostituire da un proprio rappresentante.

#### **B.8.0 Regolamento Particolare di Gara (ex norme aggiuntive) ed altre disposizioni adottate dal DrG**

**B.8.1** Il Regolamento particolare di Gara sarà inviato all'AeCI almeno due mesi prima dell'inizio della competizione, come previsto dal RSN, ha valore vincolante e non potrà in nessun caso essere in contrasto con le Norme dell'Aria, con

# Aero Club d'Italia

## Volo a Vela



8

le disposizioni contenute nel Regolamento Nazionale Gare Velocità Volo a Vela o con il Regolamento Sportivo Nazionale dell'Aeroclub d'Italia.

**B.8.2** Il regolamento particolare di gara deve essere pubblicato sul sito della competizione almeno 30 giorni prima della gara.

### **B.9.0 Premiazione**

**B.9.1** La premiazione è normalmente organizzata nella giornata di riserva. Tuttavia il DrG può anticipare la premiazione nella stessa giornata dell'ultima prova dandone comunicazione formale ai concorrenti almeno con due giorni di anticipo.

**B.9.2** I principi di sportività e di lealtà sportiva impongono a tutti i concorrenti di partecipare alla premiazione. L'assenza ingiustificata del concorrente alla premiazione comporta la perdita del diritto al ritiro di qualsiasi premio.

### **B.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione**

L'AeCI, l'ente organizzatore e il Direttore di Gara si riservano il diritto di annullare, sospendere o rinviare la gara prima e durante il suo svolgimento per causa di forza maggiore.

### **B.11.0 Organizzazione della competizione**

**B.11.1** L'ente organizzatore provvede alla formazione dell'organigramma della competizione che deve comprendere:

- 1) Direttore di Gara,
- 2) Responsabile per la sicurezza,
- 3) Responsabile delle classifica (chief scorer),
- 4) Task setter,
- 5) Responsabile del Servizio Meteorologico,
- 6) Segreteria per la gestione delle iscrizioni, della corrispondenza e delle registrazioni pre-gara.

Le funzioni di direttore di gara, responsabile per la sicurezza, direttore di linea, task setter e responsabile meteorologico possono essere assunte in capo ad uno stesso soggetto.

**B.11.2** L'ente organizzatore della competizione provvede alla individuazione del Direttore di Gara, che sottopone per approvazione alla CCSA, tramite la STS. La nomina ufficiale del DrG è riservata all'AeCI.

**B.11.3** L'ente organizzatore adotta il presente regolamento quale Regolamento ufficiale della competizione e lo trasmette unitamente all'organigramma della competizione e al regolamento particolare di gara all'AeCI almeno due mesi prima della data di svolgimento della gara, per l'approvazione da parte della CCSA. L'approvazione si intende accordata quando siano trascorsi 30 giorni dalla data di ricevimento

**B.11.4** La DzG predispone per tempo le infrastrutture necessarie per il regolare svolgimento della competizione: aula briefing, parcheggio per gli aianti, impianti di carico dell'acqua, hangar per il ricovero dei traini, toilette, campeggio.

**B.11.5** Almeno **quattro mesi prima dell'inizio della competizione** la DzG:

- 1) Predispone il sito WEB della competizione nel quale pubblicherà il I° bollettino con le informazioni generali tra le quali: il nome del DrG e degli altri componenti della DzG, il modulo di pre-iscrizione, le tariffe di iscrizione, il costo dei traini ed il regolamento. Se la competizione è aperta agli stranieri, il sito web dovrà essere pubblicato anche in lingua inglese, con tutti i relativi documenti tradotti.

**B.11.6** Almeno **due mesi prima dell'inizio della competizione** la DzG:

- 1) Invia all'AeCI la domanda per lo svolgimento della competizione corredata del Notiziario Generale e del Notiziario Speciale e concorda con gli enti aeronautici lo spazio aereo riservato alla gara e tutte le procedure previste nei notiziari. La DzG contatta le autorità locali (Polizia, Comune, Provincia, Azienda di Promozione Turistica, Autorità Sanitarie) informandole dell'evento;
- 2) Pubblica il II° bollettino sul sito con indicazioni sulle possibilità di alloggio nelle vicinanze del campo, le tariffe del campeggio se disponibile, ed eventuali variazioni al I° bollettino con informazioni utili ai concorrenti;
- 3) Contatta i media e le autorità locali per la preparazione di una adeguata campagna di informazione e per l'organizzazione della manifestazione di apertura della competizione che dovrà avere la massima risonanza possibile;

**B.11.7** Almeno **un mese prima dell'inizio della competizione** la DzG:

- 1) Pubblica il III° bollettino nel quale riporta le informazioni definitive per lo svolgimento della competizione e i componenti della CSO;
- 2) Pubblica le frequenze radio VHF in uso per la competizione;
- 3) Definisce gli spazi aerei e pubblica sul sito i relativi file nei vari formati;
- 4) Definisce l'elenco dei **piloni ufficiali di gara** e pubblica il file sul sito della competizione;



# Aero Club d'Italia

## Volo a Vela



- 5) Pubblica l'elenco aggiornato dei concorrenti;
- 6) Pubblica il regolamento particolare di gara contenente le procedure di schieramento, di decollo e di arrivo, nonché l'indicazione dell'eventuale obbligatorietà dell'installazione a bordo di apparati anticollisione, PLB e ELT.
- 7) Predisporre il circuito dei traini, le zone di sgancio, la linea del traguardo e di arrivo.

### **B.11.8 Una settimana prima dell'inizio della competizione** la DzG:

- 1) Pubblica l'elenco definitivo dei concorrenti;
- 2) Nel caso di gara di classe unica non valida per il campionato italiano, se il numero degli iscritti è maggiore di quaranta, provvederà alla suddivisione della competizione in una o più classi come al punto A.5.2 del presente regolamento.

### 1) **B.11.9 Durante lo svolgimento della competizione** la DzG:

- 2) Pubblica sul sito ogni mattina subito dopo il briefing i temi di gara della giornata ed entro le ore 20.00 la classifica provvisoria di giornata e la classifica generale;
- 3) Pubblica sul sito i file IGC entro le 24 ore successive lo svolgimento di ciascuna prova;
- 4) Pubblica sul sito ogni mattina entro le ore 10.00 una breve relazione accompagnata da fotografie sull'andamento della prova del giorno precedente.

### **B.12.0 Iscrizioni ed eventuale cancellazione della competizione**

**B.12.1** L'iscrizione alla gara deve essere perfezionata attraverso il pagamento dell'intera quota di iscrizione stabilita dalla DzG almeno trenta giorni prima dell'inizio della gara stessa. Raggiunto il numero minimo di sei concorrenti iscritti nel termine suddetto, la DzG conferma alla l'organizzazione della gara e può accettare iscrizioni anche successive con maggiorazioni della quota di iscrizione fino al 100%.

**B.12.3** Nel caso in cui, entro il termine di cui al comma che precede non si sia raggiunto il numero minimo di sei iscritti, la DzG ne dà immediata comunicazione al delegato per il volo a vela in CCSA e provvede ad informare tutti i concorrenti del rischio che la competizione possa non raggiungere il numero minimo necessario per la sua validità.

**B.12.4** La DzG, in caso di numero insufficiente di iscritti, può fino al giorno prima dell'inizio della competizione chiedere alla STS dell'AeCI l'annullamento della stessa ovvero proporre l'accorpamento dell'eventuale classe che non avesse raggiunto il numero minimo di concorrenti con altra della stessa competizione. In questo caso la nuova classe potrà prevedere l'applicazione degli handicap. In ogni caso, la DzG dovrà quanto prima informare i piloti iscritti della possibilità eventuale dell'accorpamento.

**B.12.5** L'iscrizione ad una gara implica l'incondizionata accettazione del presente regolamento, del regolamento particolare di gara, del regolamento sportivo nazionale e la conoscenza delle norme, con particolare riguardo alla normativa e alle informazioni sulla privacy ai sensi dell'art.13 e 7 T.U.

**B.12.6** Tutti i tracciati logger IGC dei concorrenti sono di proprietà dell'ente organizzatore.

**B.12.7** Qualora fosse necessario limitare il numero dei concorrenti ad un Campionato Italiano o alle gare nazionali organizzate in Italia, vale la posizione nel Ranking List IGC, sia per i piloti italiani, sia stranieri.



## SEZIONE C

### REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO

#### C.1.0 Piloti

**C.1.1** I concorrenti devono essere in possesso di:

- Licenza di pilota di aliante in corso di validità;
- Certificato medico in corso di validità;
- Licenza sportiva FAI valida per l'anno in corso; nel caso di alianti biposto con due persone a bordo entrambi i componenti dell'equipaggio dovranno essere titolari di licenza di pilota di volo a vela in corso di validità ed in possesso della tessera FAI;
- Polizza assicurativa morte e infortuni a norma di legge, ove non ricompresa nella tessera FAI.

**C.1.2** I concorrenti devono attenersi ai principi della sportività e della lealtà sportiva ed inoltre devono conoscere, comprendere e rispettare il:

- Regolamento della competizione;
- Codice Sportivo FAI, sezione 3;
- Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI;
- Regolamento antidoping del CONI;
- Codice di comportamento sportivo del CONI;
- Regolamento degli atleti azzurri e nazionali del Coni;
- Regolamento atleti azzurri e nazionali.

#### C.2.0 Alianti ed equipaggiamenti di sicurezza

**C.2.1** Ogni aliante deve obbligatoriamente avere a bordo:

- Certificato di immatricolazione;
- ARC o Permit to Fly in corso di validità;
- Certificato di assicurazione RCT con espressa dichiarazione di validità per le gare. Per gli alianti stranieri la stessa dichiarazione RCT dovrà essere esplicitamente riconosciuta valida sul territorio italiano;
- Strumentazione minima prevista dal Certificato di Navigabilità;
- Licenza radio;
- Paracadute.

**C.2.2** E' obbligatorio l'installazione e l'uso di un sistema di segnalazione traffico di prossimità (Flarm, DSX o similare). La non conformità al punto C.2.2 comporta l'esclusione dalla gara.

**C.2.3** Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione per verificare l'installazione del dispositivo e verificarne il corretto uso.

**C.2.4** Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione e farsi consegnare il file del sistema di segnalazione traffico di prossimità in qualsiasi fase della competizione.

**C.2.5** L'installazione a bordo di un ELT, PLB o similari è fortemente raccomandato.

**C.2.6** La DrG si riserva d'installare a bordo degli alianti un apparato di Visual Race Tracking System VRS. I concorrenti devono permettere l'installazione a bordo dei propri alianti di tale apparato ed è fatto loro espresso divieto di manometterne il funzionamento.

**C.2.7** E' fortemente raccomandata la presenza a bordo di un kit di pronto soccorso.

#### C.3.0 Sigla di gara

**C.3.1** La sigla di gara, composta da uno a tre numeri e/o lettere e accettata dalla DzG, deve apparire sotto la semiala destra, a circa 2,5 m dall'asse dell'aliante, con la base verso il bordo di uscita.

**C.3.2** La sigla deve essere riportata anche su entrambi i lati della deriva e/o del timone di direzione.

**C.3.3** La sigla sull'ala non deve avere dimensioni in altezza inferiori all'80% della corda; quella di coda non deve essere alta meno di 30 cm.

**C.3.4** Tutte le sigle di gara devono essere chiaramente leggibili. Non sono ammesse sigle di gara con limitato contrasto sul bianco.

**C.3.5** Prima dell'inizio della competizione il DrG deve verificare la corrispondenza delle sigle di gara degli alianti ai requisiti di cui ai commi precedenti, e se ne accerta la non corrispondenza ne ordina l'immediata modifica.

# Aero Club d'Italia

## Volo a Vela



11

**C.3.6** Il mancato ottemperamento all'ordine del DrG ovvero, in ogni caso, l'accertamento successivo all'inizio della competizione dell'assenza dei requisiti delle sigle di gara di cui ai precedenti commi, comporta l'esclusione del concorrente dalla competizione.

### **C.4.0 Ispezione alianti**

Al fine di verificare la rispondenza degli alianti ai requisiti di cui al presente regolamento, nonché alle regole ed ai limiti fissati dal costruttore e dagli enti certificanti, il DrG, personalmente o con l'ausilio di un Giudice Sportivo, ispeziona gli alianti prima dell'inizio della competizione e, se lo ritiene necessario, anche in qualsiasi altro momento durante la competizione.

### **C.5.0 Riparazioni e sostituzioni di parti di aliante**

**C.5.1** Se un aliante viene danneggiato durante la competizione, il fatto deve essere riferito al DrG.

**C.5.2** Sono ammesse tutte le riparazioni, come pure la sostituzione di qualunque elemento, ad eccezione della fusoliera, dell'ala o, nel caso che l'ala sia smontabile in più elementi nel senso dell'apertura, di ciascuno di tali elementi ad eccezione delle alette di prolungamento e/o winglets.

**C.5.3** Qualora il danno non sia dovuto a colpa del concorrente o dei suoi aiutanti, l'intero aliante o qualsiasi sua parte possono essere sostituiti su decisione del DrG. I danni subiti in atterraggio vengono normalmente addebitati alla responsabilità del pilota.

**C.5.4** Il DrG può consentire le sostituzioni previste nel punto precedente anche se dovute a responsabilità del concorrente o dei suoi aiutanti. In questo caso ai fini della classifica generale ha inizio per il concorrente un nuovo computo del punteggio, partendo da zero. Nella classifica finale si tiene conto del punteggio migliore ottenuto nei due periodi.

## **SEZIONE D**

### **PROCEDURE DI GARA**

#### **D.1.0 Temi di gara**

**D.1.1** Le prove di gara sono:

- a) Gare di velocità (**Racing Task**);
- b) Gare di velocità ad area assegnata (**AAT**).

**D.1.2** I temi di gara vengono scelti dal DrG e/o dal Task Setter previa consultazione con il Responsabile del Servizio Meteorologico. In nessun caso i concorrenti partecipano alla scelta dei temi ma, attraverso il proprio rappresentante, possono rappresentare al DrG osservazioni in ordine alla sicurezza del tema di volo scelto.

**D.1.3** Il DrG sceglie i temi di gara tra le tipologie di cui al punto D.1.1, ma nessuna delle due tipologie può essere utilizzata per più del 67% delle prove valide di gara.

#### **D.2.0 Informazioni sul tema di giornata**

Tutte le informazioni inerenti alle singole prove della competizione, quali data e numero della prova, classe, tema di gara, ora dello schieramento, ora dei decolli previsti, quote e zone di sgancio, velocità massima al taglio del traguardo, effemeridi, zone operative vietate, quota massima del campo di gara, sono stabilite per ciascuna prova dal DrG e comunicate ai concorrenti nel corso del briefing nonché inserite nel foglio del tema di giornata.

#### **D.3.0 Schieramento**

**D.3.1** L'ordine di schieramento su file è sorteggiato prima della prima prova di gara ed avvanzerà progressivamente, in ciascuna classe dopo ogni prova valida.

**D.3.2** Lo schieramento e la sequenza delle classi vengono pubblicati almeno due ore prima del briefing. Gli alianti dovranno essere schierati entro l'orario specificato dalla DzG.

**D.3.3** Le procedure di controllo dei pesi degli alianti vengono specificate nel regolamento particolare di gara.

#### **D.4.0 Decollo e traino**

**D.4.1** Il decollo degli alianti avviene mediante traino aereo. Gli alianti motorizzati in grado di farlo, possono decollare autonomamente. Il costo dei traini è a carico dei concorrenti.

**D.4.2** Se un pilota non è pronto per il decollo per colpa della DzG, il DrG non può dare inizio ai decolli stessi di quella classe.

# Aero Club d'Italia

## Volo a Vela



12

**D.4.3** Ad ogni concorrente vengono concessi al massimo tre decolli per ogni prova. Se un pilota pospone un decollo di sua iniziativa, o non è pronto quando è il suo turno, perde quel decollo e viene fatto decollare come ultimo della classe che sta partendo al momento in cui egli è pronto. La DzG si riserva, per giustificati motivi, di ridurre il numero dei decolli a meno di tre comunicandolo tempestivamente.

**D.4.4** I circuiti di traino, le zone e la quota di sgancio vengono comunicati al briefing o subito prima del lancio di ciascuna classe. I piloti di motoalianti che fanno uso del motore per portarsi alla quota di sgancio devono spegnerlo nella zona indicata giornalmente dalla DzG.

**D.4.5** Un concorrente che richiede un secondo o un terzo decollo può effettuarlo solo al termine dei decolli della classe che sta partendo al momento in cui egli è pronto. Solo nel caso in cui il concorrente sia dovuto riatterrare per cause a lui non imputabili, il DrG può autorizzare il ridecollo immediato ovvero il decollo prima del completamento dell'involò della classe allo stesso non appartenente.

**D.4.6** Un concorrente che atterra fuori dall'aeroporto di partenza dopo un decollo regolare non può ripartire per quella prova, salvo espressa deroga concessa dal DrG e comunque solo nel caso in cui il mancato atterraggio in aeroporto non sia dipeso da colpa del pilota.

**D.4.7** Un decollo fallito o un inconveniente al traino che provochi lo sgancio prematuro dell'aliante vale come decollo ufficiale se il pilota resta in volo. Non vale se il pilota atterra immediatamente, anche fuori dall'area aeroportuale, e si porta al più presto al punto di decollo.

**D.4.8** L'orario dei decolli viene annunciato al briefing e riportato sul foglio del tema di giornata. L'orario dei decolli può essere modificato dal DrG in relazione all'evolversi della situazione meteo.

**D.4.9** I piloti di alianti motorizzati, se trainati, al fine di comprovare il funzionamento dei sistemi di registrazione della prova sportiva, devono attivare il motore per un tempo compreso tra un minimo di 45 e un massimo di 90 secondi, prima del taglio del traguardo di partenza. Questa procedura rappresenta un obbligo solo durante il primo giorno di gara. Per i successivi giorni la DG controllerà esclusivamente che l'ENL del logger sia attivo.

**D.4.10** I piloti di alianti motorizzati a decollo autonomo al termine del circuito di salita preventivamente assegnato e delle operazioni di rientro del motore, devono portarsi sul punto di sgancio della propria classe alla quota comunicata dal Direttore di Linea al momento del decollo.

**D.4.11 In caso di mancato aggancio i piloti di alianti motorizzati devono riatterrare.** Il secondo o terzo decollo può avere luogo al termine dei lanci della classe che sta partendo al momento in cui il pilota è pronto.

### D.5.0 Partenze

**D.5.1** L'aliante inizia la prova passando attraverso un punto o una linea di partenza fissata dalla DzG e specificata nelle NA, o nel foglio del tema e/o durante il briefing.

**D.5.2** Il concorrente deve effettuare almeno una partenza valida. Il tempo di partenza utilizzato per lo scoring è quello dell'ultima partenza valida.

**D.5.3** Partenze entro un massimo di 500 m dalla linea o dal limite dell'area di partenza sono valide, ma vengono penalizzate.

**D.5.4** Le partenze vengono aperte 30 minuti dopo il decollo dell'ultimo aliante della classe che era nella propria regolare posizione di schieramento. E' tuttavia facoltà del DrG ridurre il tempo di apertura del traguardo fino a 20 minuti quando la distanza tra la zona di sgancio e il centro della linea o dell'area di partenza è inferiore a 15 Km.

**D.5.5** Dopo il decollo dell'ultimo concorrente di ciascuna classe il DrG annuncia via radio lo stop orario GPS, comunica l'ora esatta della partenza della classe, avverte i concorrenti che mancano cinque e dieci minuti al taglio del traguardo, annuncia che il traguardo è aperto. L'ora ufficiale della gara è l'ora GPS.

**D.5.6** Il traguardo di partenza rimane aperto fino alle effemeridi, il cui orario deve essere riportato sul foglio del tema di gara.

**D.5.7** Possono essere previsti limiti di quota alla partenza espressi in QNH.

**D.5.8** Una nuova partenza invalida tutte le precedenti prestazioni della giornata del concorrente, a meno che lo stesso concorrente non abbia già aggirato regolarmente almeno un pilone o un'area del tema di gara.

**D.5.9** Può essere imposta una limitazione di quota e di velocità alla partenza. Il limite di quota può essere modificato o annullato al momento dell'apertura del traguardo. La velocità di riferimento è la velocità al suolo dell'aliante rilevata dal GNSS/FR.

**D.5.10** Partenze non corrette saranno penalizzate.

**D.5.11** Se una prova viene annullata per motivi di sicurezza dopo che alcuni concorrenti hanno già effettuato la partenza, il DrG provvede ad informare i concorrenti già partiti via radio e chiede conferma della ricezione del messaggio attraverso la sua ripetizione.



**D.5.12** Se non è provato che il concorrente sia partito dopo l'apertura del traguardo di partenza per la sua classe, lo stesso è considerato non partito.

### D.6.0 Partenza in simultanea

**D.6.1** Nelle competizioni per le quali non sia prevista la correzione del punteggio attraverso l'assegnazione di un handicap all'aliante, il DrG può assegnare una o più prove con il sistema della partenza simultanea.

**D.6.2** Per ragioni di sicurezza, la partenza simultanea può essere disposta esclusivamente nelle competizioni nelle quali il numero dei concorrenti sia pari o inferiore a 20. Il DrG può assegnare la partenza simultanea esclusivamente nelle giornate in cui le condizioni meteorologiche sono compatibili con la sicurezza del volo.

**D.6.3** L'apertura del traguardo simultaneo deve essere data non prima di 30 minuti dal decollo dell'ultimo aliante della classe.

**D.6.4** I piloti devono trovarsi dietro la linea di partenza almeno un minuto prima dell'apertura del traguardo. L'inosservanza sarà sanzionata con l'applicazione delle sanzioni di cui all'ALLEGATO C.

**D.6.5** Dopo l'apertura del traguardo i piloti devono attraversare la linea di partenza entro i limiti di altitudine e velocità indicati dalla DrG. L'inosservanza sarà sanzionata con l'applicazione delle sanzioni di cui all'ALLEGATO C.

**D.6.6** Un pilota che dovesse usufruire di un traino dopo l'apertura del traguardo, sarà sganciato direttamente sulla linea del traguardo alla quota massima di partenza, e potrà partire immediatamente.

**D.6.7** La DrG effettua i seguenti messaggi radio:

a) **dopo lo sgancio dell'ultimo aliante:** *"il traguardo aprirà alle ore ....., massima altitudine (espressa in QNH) consentita è ..... m, velocità massima al taglio del traguardo è ..... Km/h";*

b) **cinque minuti prima** dell'apertura del traguardo: *"il traguardo aprirà tra cinque minuti, massima altitudine (espressa in QNH) consentita è ..... m, velocità massima al taglio del traguardo è ..... Km/h". Ricordiamo che un minuto prima dell'apertura del traguardo dovrete essere dietro la linea di partenza";*

c) **tre minuti prima** dell'apertura del traguardo: *"il traguardo aprirà tra tre minuti. I piloti dovranno essere dietro la linea di partenza tra due minuti";*

d) **due minuti prima** dell'apertura del traguardo: *"il traguardo aprirà tra due minuti. I piloti dovranno essere dietro la linea di partenza tra un minuto";*

e) **un minuto prima** dell'apertura del traguardo: *"il traguardo aprirà tra un minuto. I piloti devono essere dietro la linea di partenza";*

f) **30 secondi prima** dell'apertura del traguardo: *"il traguardo aprirà tra 30 secondi;*

g) **10 secondi prima** dell'apertura del traguardo: *"apertura traguardo tra 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, via";*

**D.6.8** La partenza è valida se il GNSS FR mostra un fix valido o una linea retta tra due successivi FR fixes che attraversano la linea di partenza nella direzione del primo pilone dopo che il traguardo è stato aperto. Vengono applicate penalizzazioni per partenze anticipate, come da ALLEGATO C.

**D.6.9** Nel caso di partenza simultanea, immediatamente dopo l'apertura del traguardo, ai piloti non è consentito, per riposizionarsi rispetto alla linea del traguardo, procedere in senso contrario a quello degli altri concorrenti; ciò al fine di scongiurare il rischio di collisioni con gli altri concorrenti che si avvicinano. Al pilota che vola con direzione contraria per riposizionarsi dietro la linea di partenza saranno dati dieci minuti di penalità, per l'estrema pericolosità della manovra.

**D.6.10** Nel caso di partenza simultanea, immediatamente prima dell'apertura del traguardo, ai piloti non è consentito procedere parallelamente alla linea di partenza a una distanza da essa inferiore a 1 chilometro; ciò al fine di scongiurare il rischio di collisioni con gli altri concorrenti che si avvicinano. Al pilota che vola con direzione parallela alla linea del traguardo a una distanza inferiore a 1 km da essa, saranno dati tre minuti di penalità, per la pericolosità della manovra.

### D.7.0 Punti di Virata

**D.7.1** I punti di virata (PV) sono punti definiti da coordinate geografiche per il controllo con GNSS/FR.

**D.7.2** Il concorrente deve raggiungere i PV specificati dalla DzG nell'ordine richiesto.

**D.7.3** Il non corretto aggiramento dei PV viene penalizzato.

### D.8.0 Arrivo

**D.8.1** La DzG può scegliere per ogni tema di giornata una delle seguenti procedure di taglio traguardo:

- Linea di arrivo;
- Linea di arrivo remota;
- Cerchio di arrivo.

# Aero Club d'Italia

## Volo a Vela



Le procedure di arrivo scelte per la competizione devono essere specificate nel Regolamento particolare di gara. La DzG dovrà sempre indicare la quota minima di sorvolo per il taglio del traguardo di arrivo.

**D.8.2** I concorrenti annunciano il loro arrivo sulla frequenza del traguardo comunicando il numero di gara ed i minuti mancanti all'atterraggio. Il Regolamento particolare di gara disciplina le procedure di circuito ed atterraggio.

**D.8.3** Gli addetti al traguardo informano i concorrenti circa la forza e la direzione del vento, oltre ad ogni altro dato meteorologico significativo per la sicurezza.

**D.8.4** Il traguardo viene chiuso alle effemeridi, ovvero quando tutti i concorrenti sono atterrati.

**D.8.5** Il concorrente che alle effemeridi non abbia ancora completato il percorso di gara, viene considerato atterrato fuoricampo nel punto in cui si trova al momento delle effemeridi stesse.

### **D.9.0 Linea di arrivo**

**D.9.1** Per completare una prova il concorrente deve attraversare il Traguardo di Arrivo (TA), nella direzione indicata, a bordo del proprio aliante e senza aiuti.

**D.9.2** Il TA ha una lunghezza di 1000 m per parte, per un totale di m 2000 m, sulle coordinate di arrivo ortogonali all'ultimo lato ad una quota stabilita.

**D.9.3** Il TA è posizionato in modo che gli alianti possano atterrare in sicurezza dopo l'attraversamento. Il TA deve essere sorvolato ad una quota massima di 500 metri (AGL) e ad una quota minima, salvo il caso degli atterraggi in diretta, di 15 metri (AGL).

### **D.10.0 Linea di arrivo remota**

**D.10.1** La linea di arrivo può essere remota, ossia non posizionata sull'aeroporto di atterraggio.

**D.10.1** Nel caso di traguardo remoto la DzG deve prevederne il sorvolo ad un'altezza minima tale da consentire il rientro in campo in sicurezza.

**D.10.2** Il concorrente che attraversa la linea di arrivo remota al di sotto della quota minima prevista, viene penalizzato con l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C.

### **D.11.0 Cerchio di arrivo**

**D.11.1** Può essere previsto come traguardo di arrivo un cerchio di raggio predefinito dalla DzG comprendente al suo interno l'aeroporto.

**D.11.2** La DzG indica l'altitudine, espressa in QNH, massima e minima per l'attraversamento del cerchio.

**D.11.3** Il concorrente che attraversa il cerchio di arrivo al di sotto della quota minima prevista, viene penalizzato con l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C.

**D.11.5** Il cerchio di arrivo permette ai piloti di impostare una discesa lenta e di concentrarsi sulla propria procedura di atterraggio, nonché di mantenere la necessaria separazione dagli altri alianti in discesa. Il cerchio di arrivo può quindi essere previsto dalla DzG al fine di permettere la separazione degli alianti in territori montagnosi ovvero in caso di aeroporti dotati di un'unica pista di atterraggio.

### **D.12.0 Atterraggio**

**D.12.1** Le procedure di atterraggio sono definite nel Regolamento particolare di gara.

**D.12.2** Manovre pericolose nell'avvicinamento e dopo l'attraversamento del traguardo sono penalizzate. Dopo l'attraversamento del traguardo gli alianti devono atterrare senza indugio.

**D.12.3** L'atterraggio dopo le effemeridi non è consentito. Violazioni di questa disposizione sono sanzionate.

### **D.13.0 Atterraggio fuori campo**

**D.13.1** In caso di atterraggio fuori campo il pilota deve informare immediatamente la DzG. Eventuali ritardi nella segnalazione del fuoricampo superiori a 30 minuti sono penalizzati dal DrG.

**D.13.1** In caso di atterraggio fuori campo, l'aliante può essere recuperato via terra oppure per via aerea.

**D.13.2** I recuperi per via aerea devono essere autorizzati dalla DzG, che utilizza gli aerei da traino da essa gestiti o consente l'impiego di altri mezzi.

**D.13.3** Nel caso in cui più piloti chiedano il recupero per via aerea dallo stesso aeroporto, essi saranno recuperati seguendo l'ordine con cui sono atterrati. I recuperi per via aerea devono essere pagati immediatamente.

**D.13.4** La posizione dell'aliante dopo l'atterraggio fuori campo sarà quella calcolata dal software See You Competition.

# Aero Club d'Italia

## Volo a Vela



15

### D.14.0 Atterraggio virtuale

Per ridurre il rischio dei fuori campo, è consentito concludere un volo con procedura GNSS/FR, nel punto più favorevole al concorrente ai fini della distanza valida che verrà rilevato dall'FR. Se la distanza valida fino a quel punto è maggiore della distanza valida relativa al punto di atterraggio, essa verrà utilizzata per la classifica.

### D.15.0 Area di gara e limite massimo di quota

**D.15.1** La DzG definisce con coordinate geografiche l'area della competizione e al suo interno eventuali spazi aerei vietati.

**D.15.2** La DrG definisce l'altitudine massima consentita per ciascuna prova. Il superamento della quota massima consentita è penalizzato come da ALLEGATO C.

**D.15.3** Nessuna penalità viene comminata in caso di sfioramento orizzontale dell'area di gara, ma il concorrente dovrà attenersi rigorosamente al rispetto degli spazi aerei vietati. Eventuali violazioni degli spazi aerei vietati al di fuori dell'area di gara sarà considerata ai fini dell'applicazione delle penalità come violazione degli spazi aerei vietati all'interno dell'area di gara.

### D.16.0 Spazi aerei vietati

**D.16.1** L'ingresso negli spazi aerei vietati verticali ed orizzontali viene considerato, atterraggio fuori campo all'ingresso della zona vietata. Eventuali violazioni successive sono sanzionate con le penalità previste nell'ALLEGATO C.

**D.16.2** La valutazione dell'ingresso negli spazi aerei vietati viene effettuata esclusivamente con il software See You Competition.

**D.16.3** In caso di ingresso in spazi aerei vietati è consentito al concorrente fornire alla DzG il GNSS/FR secondario, purché regolarmente dichiarato all'atto dell'iscrizione, al fine di verificare la correttezza della registrazione del GNSS/FR primario. In caso di discrepanza tra le due registrazioni, verrà considerata solo una registrazione di volo, quella più favorevole per il concorrente nella sua interezza. **Non potranno in nessun caso essere presi in considerazioni altri Flight Recorder oltre il primario e secondario regolarmente dichiarati prima dell'inizio della gara.**

**D.16.4** La violazione dello spazio aereo invalida la prova di giornata del concorrente sia nel caso in cui venga commessa prima del taglio del traguardo, sia nel caso in cui il pilota, accortosi della violazione, riatterri e riparta per un altro volo. Per ogni giornata di volo, il concorrente è obbligato a consegnare alla DzG le registrazioni di tutti i voli effettuati in ogni giornata di volo. La mancata consegna di tutte le registrazioni impedisce alla DzG l'accertamento dell'eventuale sfioramento degli spazi aerei vietati e comporta pertanto per il concorrente la squalifica di giornata. **Il DrG ha la facoltà di scaricare autonomamente i file da tutti i Flight Recorder presenti a bordo dell'aliante.**

### D.17.0 Consegna del GNSS/FR

Entro 45 minuti dall'atterraggio in aeroporto i concorrenti devono consegnare su supporto informatico alla DzG tutti i file in formato IGC dei voli effettuati nella giornata di gara. Eventuali ritardi verranno sanzionati con l'applicazione delle penalità di cui all'ALLEGATO C.

## SEZIONE E

### CLASSIFICHE

#### E.1.0 Classifiche di giornata: preliminare, non ufficiale, ufficiale

**E.1.1** Le classifiche delle singole prove si distinguono in:

- a) **preliminare**,
- b) **non ufficiale**,
- c) **ufficiale**.

**E.1.2** E' "**preliminare**" la classifica della singola prova pubblicata prima della completa analisi di tutti i dati dei voli effettuati dai concorrenti. Essa riporta la definizione "classifica preliminare", la data e l'ora della pubblicazione, la firma del responsabile della classifica (chief scorer). La classifica preliminare non riporta le eventuali penalità attribuibili dal DrG, ma può contenere quelle assegnabili dal chief scorer.

**E.1.3** E' "**non ufficiale**" la classifica della singola prova pubblicata dopo che sono stati analizzati tutti i dati dei voli effettuati dai concorrenti. Essa riporta la definizione "classifica non ufficiale", la data e l'ora della pubblicazione, la firma del DrG. La classifica non ufficiale riporta le penalità applicate in automatico dal Chief Scorer e quelle autonomamente irrogate dal DrG. I concorrenti sono tenuti a controllare la classifica non ufficiale. La DzG può



pubblicare successive versioni della classifica “non ufficiale” nelle 24 ore successive alla pubblicazione della precedente.

**E.1.4** E’ “**ufficiale**” la classifica della singola prova pubblicata 24 ore dopo l’ultima classifica “non ufficiale” o dopo che tutte le controversie sono state risolte ovvero dopo quella che delle due condizioni si verifica per ultima. Essa riporta la definizione “classifica ufficiale”, la data e l’ora della pubblicazione, la firma del DrG. Con la classifica ufficiale il DrG irroga le penalità definitive.

**E.1.5** Tutti gli intervalli di tempo previsti per la pubblicazione delle classifiche sono ridotti a 1/3 per l’ultima prova.

### **E.2.0 Classifiche generali: provvisoria, definitiva**

**E.2.1** La classifica generale riporta i concorrenti in ordine decrescente di punteggio, determinato dalla somma dei punteggi ottenuti in tutte le prove valide della gara.

**E.2.1** La “**classifica generale provvisoria**” tiene conto dei risultati di tutte le classifiche di giornata, anche se non ufficiali.

**E.2.2** La “**classifica generale definitiva**” tiene conto esclusivamente dei risultati delle classifiche di giornata ufficiali e pertanto viene pubblicata 24 ore dopo la pubblicazione dell’ultima classifica ufficiale di giornata, ovvero dopo che tutte le controversie sono state risolte ovvero dopo quale delle due condizioni che si verifica per ultima.

**E.2.3** Per quanto riguarda il primo posto, in caso di parità tra due o più concorrenti, il vincitore è il pilota che ha vinto più prove. Se vi è ancora parità, il vincitore è il concorrente che avrà ottenuto il maggior numero di secondi posti, e così via finché vi sia un pareggio.

## **SEZIONE F**

### **PENALITA', CSO E CONTENZIOSO**

#### **F.1.0 Penalità e squalifiche**

**F.1.1** Nel caso di infrazione od inosservanza delle regole contenute del presente regolamento ovvero degli atti normativi da esso richiamati, il Direttore di Gara può infliggere ai concorrenti penalità, consistenti in:

- a) Avvertimento,
- b) Detrazione di punti,
- c) Squalifica per la prova di giornata,
- d) Squalifica per l’intera competizione.

La lista delle infrazioni e delle relative penalità è contenuta nell’ALLEGATO C che costituisce parte integrante del presente Regolamento. Per le infrazioni al presente Regolamento per le quali non sono contemplate specifiche penalità, il DrG dovrà attenersi a criteri di analogia ed equità.

**F.1.2** Oltre ai casi espressamente disciplinati nell’ALLEGATO C, la squalifica per l’intera competizione deve essere comminata nel caso di:

- a) Uso di apparecchi non rispondenti alle prescrizioni del presente Regolamento e del Regolamento Sportivo Nazionale;
- b) Danneggiamento volontario di aeromobili od apparecchi di altri concorrenti;
- c) Deliberato intralcio del regolare svolgimento della competizione;
- d) Gravi atti di indisciplina sportiva, con particolare riguardo a comportamento scorretto nei confronti di altri concorrenti o di Ufficiali della manifestazione.

Il concorrente squalificato non potrà richiedere il rimborso della quota di iscrizione e non avrà diritto all’assegnazione di alcun premio.

**F.1.3** Ogni penalità inflitta nel corso della competizione ai sensi del presente Regolamento, con la relativa motivazione dettagliata, deve essere portata a conoscenza di tutti i concorrenti ed evidenziata nella relazione di omologazione della competizione, con il parere della CSO e del Direttore di Gara circa l’applicazione di eventuali ulteriori penalità.

**F.1.4** **In nessun caso un concorrente può sporgere reclamo contro le norme del presente Regolamento, del Regolamento Sportivo Nazionale e del Regolamento Particolare di Gara. All’atto dell’iscrizione, i suddetti regolamenti si intendono implicitamente accettati dai concorrenti.**

#### **F.2.0 Commissione Sportiva Operante**

**F.2.1** Tutte le gare iscritte a calendario nazionale sportivo devono svolgersi sotto il controllo di una Commissione Sportiva Operante, costituita di almeno tre membri **in possesso della tessera di giudice sportivo in corso di validità**, di cui uno solo può essere appartenente all’ente organizzatore. Tra i tre membri uno deve essere nominato Presidente. La nomina della CSO è di competenza dell’Aero Club organizzatore ed è soggetta all’approvazione da parte



# Aero Club d'Italia

## Volo a Vela



17

della CCSA, approvazione che si intende rilasciata con l'approvazione del Regolamento particolare di gara. Il ruolo di DrG, di Direttore di linea, di task setter, di responsabile della classifica (chief scorer) e ovviamente di concorrente è incompatibile con quello di componente della CSO. I membri della CSO non possono in nessun caso avere rapporti di parentela o di lavoro con i concorrenti o con il DrG.

**F.2.2** La CSO deve:

- a) Dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del RSN, del Regolamento Nazionale gare di velocità e del Regolamento particolare di gara, adottando le relative decisioni;
- b) Prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai Regolamenti suddetti;
- c) Prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami.

### **F.3.0 Esposto**

**F.3.1** Con l'esposto il concorrente rappresenta al DrG violazioni al regolamento della competizione, ovvero comportamenti antisportivi e/o pericolosi tenuti da altri concorrenti della propria ovvero anche di altre classi della competizione.

**F.3.2** L'esposto deve essere redatto in forma scritta a pena di irricevibilità entro il termine perentorio di 24 ore dal fatto denunciato.

**F.3.3** Il DrG non può prendere in considerazione esposti verbali, ovvero esposti presentati fuori termine

### **F.4.0 Lagnanza**

**F.4.1** E' ammessa la presentazione della lagnanza:

- a) Avverso ogni provvedimento del DrG, entro 24 ore dal momento in cui essa è stata comunicata;
- b) Avverso le risultanze della classifica preliminare di giornata, fino alla pubblicazione della classifica non ufficiale;
- c) Avverso le risultanze della classifica non ufficiale di giornata, entro 24 ore dal momento della sua pubblicazione.

**F.4.2** La lagnanza è verbale e viene rivolta al DrG dal concorrente o da un suo delegato senza alcuna formalità.

**F.4.3** Della lagnanza il DrG redige un breve verbale e decide immediatamente, ovvero dopo aver espletato la necessaria sommaria istruttoria.

### **F.5.0 Reclamo**

**F.5.1** La presentazione del reclamo è ammessa:

- a) Avverso la decisione con la quale il DrG ha deciso sulla lagnanza verbale, entro 24 ore dal momento in cui è stata comunicata al concorrente che l'ha proposta;
- b) Avverso le risultanze della classifica non ufficiale di giornata, entro 24 ore dal momento della sua pubblicazione;
- c) Avverso le risultanze della classifica generale provvisoria, entro 24 ore dalla sua pubblicazione.

**F.5.2** Il reclamo deve essere redatto per iscritto, presentato al DrG o ad un membro della CSO e deve essere accompagnato da una cauzione di € 100,00.

**F.5.3** Sul reclamo decide la Commissione Sportiva Operante.

**F.5.4** Il reclamo deve essere esaminato prontamente, e comunque deve essere deciso, e la relativa decisione comunicata al ricorrente, entro le ore 20.00 del giorno successivo a quello in cui è stato presentato.

**F.5.5** La CSO, svolte le opportune indagini e assunte tutte le informazioni che ritenga rilevanti, decide sul reclamo con "**decisione**" motivata di "**accolto**" o "**non accolto**". La decisione della CSO dovrà essere immediatamente comunicata al reclamante e resa pubblica nel corso del primo briefing utile di giornata.

**F.5.6** In caso di accoglimento del reclamo, deve provvedersi immediatamente alla restituzione della relativa cauzione.

**F.5.7** Copie di ogni reclamo presentato e delle relative decisioni adottate dalla CSO, devono essere allegate al fascicolo di omologazione della competizione.

### **F.6.0 Appello alla CCSA**

**F.6.1** Avverso le decisioni della CSO è ammesso **appello** alla CCSA nel termine perentorio di giorni 15 dalla data di pubblicazione della decisione.

**F.6.2** L'appello deve essere presentato a mezzo raccomandata R.R. indirizzato alla CCSA presso la sede dell'AeCI.

### **F.7.0 Ricorso al Consiglio Federale dell'AeCI**

**F.7.1** Avverso le decisioni della CCSA è ammesso **ricorso** al Consiglio Federale dell'AeCI, entro il termine perentorio di sessanta giorni dalla comunicazione della decisione della CCSA.

# Aero Club d'Italia

## Volo a Vela



**F.7.2** Il Consiglio Federale giudica con l'astensione del Presidente della CCSA.

### **F.8.0 Omologazione della competizione**

**F.8.1** Entro 15 giorni dalla pubblicazione della classifica generale definitiva, l'ente organizzatore deve trasmettere alla CCSA la relazione di omologazione comprendente:

- a) Regolamento completo, con copia di ogni comunicazione ufficiale distribuita o portata a conoscenza dei concorrenti;
- b) Classifiche complete, con i risultati delle varie prove, sottoscritte dal Presidente della CSO o dal Direttore di gara, secondo quanto previsto nelle Sezioni di specialità del R.S.N.;
- c) Dichiarazione che la manifestazione ha avuto regolare svolgimento sportivo, sottoscritta dal Presidente della CSO o dal DrG, con allegate copie degli eventuali reclami presentati dai concorrenti e delle decisioni prese dalla CSO al riguardo, nonché delle penalità comminate;
- d) Dichiarazione che la manifestazione ha avuto regolare svolgimento organizzativo, conformemente al relativo Regolamento, sottoscritta dal Presidente dell'ente organizzatore;
- e) Ogni altro documento che sia ritenuto utile ai fini dell'omologazione, o che venga richiesto dalla CCSA a tali fini.

**F.8.2** La CCSA provvede quanto prima all'omologazione della competizione.

**F.8.3** L'ente organizzatore della competizione italiane deve trasmettere all' IGC Ranking System Administrator ([igcrankings@fai.org](mailto:igcrankings@fai.org)), entro 15 giorni dalla conclusione della gara, le classifiche definitive nel formato indicato al seguente indirizzo : [http://www.fai.org/gliding/rankings/submit\\_results.php](http://www.fai.org/gliding/rankings/submit_results.php)

18

## **SEZIONE G**

### **PROCEDURE PER LA VALUTAZIONE DEI VOLI**

#### **G.1.0 Strumenti di controllo**

**G.1.1** Ogni aliante deve essere dotato di almeno un'unità GNSS/FR (registratore di volo) omologata dall'IGC, del cui corretto funzionamento sarà responsabile il pilota.

**G.1.2** Può essere utilizzato come back-up solo un secondo FR, omologato dall'IGC.

**G.1.3** Nel modulo di iscrizione alla competizione il concorrente deve indicare marca e sigla di identificazione del GNSS/FR primario e del GNSS/FR secondario, se intende servirsene. **La DzG non potrà in nessun caso prendere in considerazione, neppure come registrazione di back-up, GNSS/FR secondari che non siano stati predichiarati all'atto dell'iscrizione o, in caso di malfunzionamento del GNSS/FR primario o secondario, registrato prima della relativa prova di giornata.**

**G.1.4** Il Prima dell'inizio della competizione, il concorrente deve fornire alla DzG un file contenente un volo registrato con i GNSS/FR primario e secondario che intende utilizzare nel corso della competizione.

**G.1.5** Prima del taglio della linea di partenza, gli alianti con sostentamento e con decollo autonomo, se trainati, devono accendere il motore per un massimo di 90" al fine di evidenziare sul FR il corretto funzionamento del sensore di registrazione del livello di rumore.

**G.1.6** La zona di osservazione (ZO) per la partenza con FR è indicata nel Regolamento particolare di gara.

**G.1.7** Una partenza con FR è valida se la registrazione evidenzia che c'è almeno un rilevamento nella ZO o che una retta congiungente due rilevamenti validi consecutivi passa attraverso la ZO stessa.

**G.1.8** Il FR deve dimostrare l'aggiramento dei punti di virata (PV) previsti per la prova della giornata.

**G.1.9** La ZO è un cilindro di 500 m di raggio con centro sul PV.

**G.1.10** Per gli area task (AAT) il raggio del cilindro viene specificato nel tema di gara.

**G.1.11** E' valido l'aggiramento di un PV se la registrazione dell'FR indica un rilevamento valido nella ZO o se una retta che congiunge due rilevamenti validi successivi passa attraverso la ZO. Se non viene soddisfatta nessuna delle ipotesi precedenti viene applicata una penalità di 50 punti a condizione che esista un fix ad una distanza non superiore a 1000 m dal PV.

**G.1.12** Entrambi i GNSS/FR primario e secondario devono essere settati per la registrazione di un fix ogni massimo 5 secondi. Eventuali maggiori settaggi GNSS/FR verranno sanzionati come da ALLEGATO C.

# Aero Club d'Italia

## Volo a Vela



### **G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli**

Per le gare con formula Grand Prix, il software ufficiale per il calcolo dei punteggi è esclusivamente quello fornito dall'IGC. Per tutte le altre gare, il software ufficiale per la valutazione dei voli dei concorrenti è See You Competition della società Naviter d.o.o.

### **G.3.0 Tempi e quote di partenza e arrivo**

**G.3.1** Il tempo di partenza è quello dell'ultimo rilevamento nella ZO di partenza.

**G.3.2** Il tempo di arrivo è quello dell'attraversamento del traguardo di arrivo (TA).

**G.3.3** Per le quote di partenza, di volo e di arrivo si considerano validi i valori barometrici corretti registrati dal FR.



## SEZIONE H

### NORME DI SICUREZZA

#### H.1.0 Certificato di Navigabilità

H.1.1 L'aliante deve essere utilizzato entro i limiti del suo Certificato di Navigabilità o Permit to fly.

H.1.2 Deve essere evitata ogni manovra pericolosa per gli altri concorrenti. Sono proibite le manovre acrobatiche.

#### H.2.0 Volo in nube

H.2.1 È proibito il volo in nube. Gli strumenti giroscopici od altri che consentano il volo senza riferimento visivo al suolo devono essere smontati o resi inutilizzabili in maniera ritenuta soddisfacente ad insindacabile giudizio del DrG.

#### H.3.0 Incidente di volo

H.3.1 In caso di incidente grave, il concorrente che ne venga a conoscenza deve comunicarlo immediatamente al DrG, direttamente o tramite altri concorrenti, e mettere in atto ogni accorgimento utile al soccorso.

H.3.2 Il DrG, nel caso sia stato informato di un incidente grave, comunica senza ritardo per radio l'annullamento della prova.

H.3.3 Un concorrente coinvolto in una collisione non può continuare il volo se è in dubbio l'integrità strutturale del suo aliante.

#### H.4.0 Comunicazioni radio

H.4.1 Un solo apparecchio radio ricetrasmittente può essere imbarcato a bordo dell'aliante. Ad eccezione delle procedure di decollo ed atterraggio, l'uso della radio è consentito sulla sola frequenza obbligatoria di volo assegnata dalla DzG.

H.4.2 Sono vietate comunicazioni fra concorrenti ed altri aeromobili in volo, se non per ragioni di sicurezza.

H.4.3 Le comunicazioni tra concorrenti devono essere contenute ed avere ad oggetto motivi di sicurezza.

H.4.4 La DzG effettua controlli a campione anche attraverso l'utilizzo in volo di aeromobili per verificare che tutti i concorrenti siano in ascolto sulla frequenza di gara.

H.4.6 La DzG può prevedere uno o più "appelli" durante lo svolgimento della gara per ragioni di sicurezza.

#### H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso

H.5.1 Il DrG assegna una penalità tra quelle previste nel presente regolamento ai piloti che si rendessero responsabili di comportamenti che possano compromettere la loro stessa sicurezza ovvero quella di altri piloti o di altre persone.

#### H.6.0 Uso del paracadute

Per tutte le competizioni organizzate sul territorio nazionale ed iscritte a calendario, i piloti hanno l'obbligo di indossare un paracadute personale con certificazione valida. Limitatamente alla classe 13,5m, è consentito l'uso del solo paracadute balistico.

## SEZIONE I

### CALCOLO DEI PUNTEGGI

#### I.1.0 Generalità

I.1.1 Per ciascuna prova il punteggio assegnato ad ogni concorrente è arrotondato al numero intero più vicino; il valore 0,5 è arrotondato verso l'alto.

I.1.2 I punti di penalizzazione vengono dedotti dopo il calcolo dei punteggi di ogni prova e non influiscono sul fattore di giornata.

I.1.3 Ai voli penalizzati con la squalifica vengono attribuiti zero punti, ma essi vengono considerati nei calcoli dei punteggi.

#### I.2.0 Distanza valida

I.2.1 La distanza valida  $d$  è la somma delle lunghezze dei lati regolarmente completati nell'ordine stabilito più la distanza valida dell'eventuale lato iniziato ma non completato.

I.2.2 La distanza valida del lato non completato è la lunghezza del lato meno la distanza tra il punto più favorevole ed il successivo punto di virata, o di arrivo nel caso dell'ultimo lato. Se la distanza valida per l'ultimo lato risulta meno di zero essa si considera zero.

# Aero Club d'Italia

## Volo a Vela



21

**I.2.3** Ad un concorrente che ha regolarmente aggirato un punto di virata non può essere attribuita una distanza valida inferiore a quella fino a quel punto, purché i punti di virata precedenti siano stati passati regolarmente nell'ordine prestabilito.

### **I.3.0 Validità della prova**

#### **I.3.1 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 3 e 6.**

Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 3 e 6, la prova è valida se almeno 1 pilota supera la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se il pilota supera una distanza corretta  $D_f$  pari a 100 km. La distanza corretta  $D_f$  è definita come segue:  $D_f = D \times F_{min}/F$  dove  $D$  è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente,  $F$  è il suo fattore correttivo e  $F_{min}$  è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

#### **I.3.2 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 7 e 11.**

Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 7 e 11, la prova è valida se almeno 2 piloti superano la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se entrambi i piloti superano una distanza corretta  $D_f$  pari a 100 km. La distanza corretta  $D_f$  è definita come segue:  $D_f = D \times F_{min}/F$  dove  $D$  è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente,  $F$  è il suo fattore correttivo e  $F_{min}$  è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

#### **I.3.3 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero uguale o superiore a 12.**

Una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera una distanza corretta  $D_f$  pari a 100 km. La distanza corretta  $D_f$  è definita come segue:  $D_f = D \times F_{min}/F$  dove  $D$  è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente,  $F$  è il suo fattore correttivo e  $F_{min}$  è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

La percentuale ottenuta tra piloti che hanno coperto la distanza minima con quelli decollati è arrotondabile all'intero superiore. Esempio: il 24,1 % è arrotondabile al 25%, che significa gara valida. Il 23,9% è arrotondabile al 24%: gara non valida. Il 24% dà gara non valida.

**I.3.4** Nel caso in cui il numero dei piloti decollati e che abbiano superato il percorso minimo come sopra esposto sia inferiore a 3, la prova è da considerarsi non valida.

### **I.4.0 Punteggi e classifiche**

**I.4.1** Per le gare ad handicap, per ogni prova, le prestazioni di ciascun concorrente (distanza o velocità) vengono divise per  $F$ , fattore correttivo previsto per ogni tipo di aliante come da elenco Allegato A.

**I.4.2** Le prestazioni così corrette vengono utilizzate per il calcolo del punteggio.

**I.4.3** Per le gare per le quali non è previsto handicap  $F = 1.00$ .

**I.4.4** Massimo punteggio disponibile  $P_m$ :

$P_m$  (soggetto a correzione per il fattore di giornata  $D_f$ ) è il minore dei seguenti:

$P_m = 1000$  oppure  $= (5 \times D_h) - 250$  oppure  $= (400 \times D_h/V_h) - 200$

$D_h$  = massima distanza corretta in km  $D_h = (D/F)_{max}$

$V_h$  = massima velocità della prova  $V_h = (V/F)_{max}$

$F$  = fattore correttivo dell'allegato A.

**I.4.5** Massimo punteggio per la velocità  $P_{vm} = 2/3 \times (n_2/N) \times P_m$

$n_2$  = numero dei concorrenti con velocità superiore ai 2/3 della velocità più alta

$N$  = numero dei concorrenti che hanno avuto un decollo regolare

**I.4.6** Massimo punteggio per la distanza  $P_{dm} = P_m - P_{vm}$

### **I.5.0 Prove di velocità' (Racing Task)**

**I.5.1** Per i concorrenti rientrati in campo:

$P_v$  (punti per la velocità) =  $P_{vm} \times (V_h - 2/3 \times V_o) / (1/3 \times V_o)$

$V_h$  = la velocità del concorrente divisa per il suo handicap

$V_o$  è la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata

Eccetto per  $V_h < 2/3 \times V_o$ , allora  $P_v = 0$

$P_d = P_{dm}$

**I.5.2** Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno concluso il tema:

$P_v = 0$

$P_d = P_{dm} \times (D_c / D_o)$

# Aero Club d'Italia

## Volo a Vela



$D_c$  = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap

$D_o$  = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata

**I.5.3** Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà:

$$S = D_f \times (P_v + P_d)$$

### **I.6.0 Prove di velocità ad area assegnata (AAT)**

**I.6.1** Per i concorrenti rientrati in campo:

$$P_v \text{ (punti per la velocità)} = P_{vm} \times (V_h - 2/3 \times V_o) / (1/3 \times V_o)$$

In cui:  $V_h$  è la velocità del concorrente divisa per il suo handicap

$V_o$  è la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata

Eccetto per  $V_h < 2/3 \times V_o$ , allora  $P_v = 0$

$$P_d = P_{dm}$$

**I.6.2** Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno concluso il tema:

$$P_v = 0$$

$$P_d = P_{dm} \times (D_c / D_o)$$

$D_c$  = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap

$D_o$  = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata

**I.6.3** Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà:

$$S = D_f \times (P_v + P_d)$$

### **I.7.0 Fattore di giornata**

Il punteggio **S** (score) di ogni pilota è composto dalla somma dei punti di velocità e da quelli di distanza ottenuti, il cui risultato viene moltiplicato per il fattore di giornata **Df** (day factor) **Df = 1,25 x nd/N**

**nd** = numero concorrenti che coprono una distanza effettiva di almeno **100 km**.

**N** = numero concorrenti che hanno avuto un decollo regolare.

Se **Df** è maggiore di **1** è considerato **1**.

### **I.8.0 Validità delle competizioni**

**I.8.1** Tutte le gare organizzate in Italia e iscritte al Calendario Nazionale dell'AeCI sono considerate valide ed assegnano punti per l'Algoritmo Nazionale se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) Sono state effettuate almeno tre prove valide;
- b) Almeno sei concorrenti hanno realizzato un punteggio valido in almeno tre delle prove valide disputate.

**I.8.2** Per il numero minimo dei concorrenti necessari per la validità dei Campionati Italiani si tiene conto esclusivamente dei piloti di nazionalità italiana.

### **I.9.0 Titolo di Campione Italiano**

**I.9.1** Il titolo di Campione Italiano viene assegnato dall'Aero Club d'Italia al primo pilota e/o al primo equipaggio italiano classificato se sono soddisfatte le condizioni di cui all'art. I.8.0. Per poter concorrere al titolo di Campione Italiano, entrambi i piloti dell'equipaggio dovranno essere di nazionalità Italiana.

**I.9.2** I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi di ogni singola giornata, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano. A stralcio della classifica generale viene redatta la classifica dei soli piloti italiani, la quale viene presa a riferimento per l'attribuzione dei punteggi per la GNC, con la conseguenza che il punteggio massimo della competizione ai fini della GNC viene assegnato al primo pilota di nazionalità italiana classificato.

## SEZIONE L

### NORME DI RINVIO

#### **L.1.0 Rinvio ad altre fonti normative**

Per tutto quanto non espressamente disciplinato nel presente regolamento si rinvia al Codice Sportivo FAI sezione 3 ed al Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI.

# Gare Italiane di Velocità 2017

## Lista Handicap per gare di classe Unica, Campionato Italiano 20m biposto e per i VDS a motore

	Eta; NimEta; EB 29; ASH30	124
	Nimbus 4/M/T; ASW 22BL/BLE; EB 28, Quintus; Antares 23m;	123
	ASH 25/E/M $\geq$ 26m; ASH 25 EB 28; ASW 22 B/BE; Nimbus 4D/M/T; JS1 EVO	122
	ASH 25/E/M; LAK 20 T 26m; Nimbus 3/ M/T 25,5m; ASH 31/Mi 21m;	121
	AS 22-2; ASW 22/E 24m; Nimbus 3/T 25,5m;Antares 20m; LF 20 20m	120
SS	Nimbus 3D/M/T;LAK20T 23m	119
	ASW 22 22m; Nimbus 3 22,9m	118
	Glasflugel 604/24m;LS5; SB10	117
	ASW 17	114
	Glasflugel 604; Kestrel 22m; LAK 12; Nimbus 2/ b /c/ M; Kestrel	113
	Jantar 2/b	112
	Jantar 19m; Kestrel 19m	111
	ASW12;DG 500+505/M 22 m; Stemme S10/VT	110
	B13	108
	Mu 27	106
	ASG 29 18m; JS 1 Relevation; Ventus 2cxa 18m; Ventus 3 18m	119
	SB14; Ventus 2c/M/T 18mt;DG 800/808 18m;Antares 18S/T; ASH 31 Mi 18m; Hph 304/S Shark; LAK 17b;LS10 18m	118
	ASH 26/E; LAK 17a 18m; LS 6 18m; LS 9	117
	DG 600 /M 18mt; LS6 17,5m	116
	Ventus/ bT/cM / cT 17,6m	115
	ASW 28/E 18m; Discus 2 /T 18m; LAK 19 18m; LS 8 /T 18m	114
	DG 600/M 17m; Ventus /bt 16,6 mt	113
	ASW 20 16,6m;asflugel 304 17m; Glasflugel 304CZ 17,4 m	111
	ASW 20 Top 16,6m; Kestrel 17m;	110
	DG 200 17m; DG400 17m; LS3 17m; Mosquito 17m	109
	BS 1; D 36; Diamant 18m	108
	Cobra 17m; Std. Libelle 17m	100
	I	Diana 2; LAK17a/b 15m; LS 10 15m; Ventus2 /a/b/ax/bx; Ventus 2cM/Ct; ASG29; ASW 27; DG 800/808 15m
SZD 56 Diana		112
LS 6 ;DG600/M		111
ASW 20; Glasflugel 304/CZ; Ventus 1; Ventus b/bT/Cm 15mt		109
ASW 20 Top ; SB11; fs32		107
DG 200; DG400;LS3/a; Mini Nimbus; Mosquito;		106
D 40		105
Speed Astir II		104
Pik 20B		102
LS2	100	
	ASW 28; Discus 2 /a/T; LAK 19 15m; LS 8	109
	AK 8; ASW 24/E; Discus/bM/bT; Genesis;LS 7 WL	107
&	LS 7; SZD 55 ; Crystal	106
	DG 300 WL; DG303; LS4 WL	105
C	AFH 24; DG 300; Glasflugel 304C; LS4	104
	PIK 20 D/E	104
	Falkon; LS 3 Std.; SB 12	103
	AK 5; Cirrus B 18,34m; DG 300 carrello fisso; Pegase	102
	Hornet WL; SZD 59 WL	101
	ASW 19; Cirrus/VTC 17,74m; D 37; Delphin I; DG 100; Elfe 17m; H 301;	
	Hornet; LS 1 e/f; Phébus B 3/C; SB 7; Std. Astir; Std. Cirrus 16m;	
	Std. Cirrus WL; Std. Jantar; SZD 59; Silent 2 Targa	100
	Std. Cirrus	99
	Apis 2/M 15m /MCs; ASW 19 Club; Bee; Cobra 15; DG 100 Club	
	LS1-0 I cld; Pajno VII2; Std. Cirrus Top; Std. Libelle; Silent 2;	98
	ASW15; D 38	97
	Astir CS/77; Club Libelle; Elfe S3/S4; IS 29 D; LS 1 carrello fisso; Mistral C	

Club class	Phobus B; Salto 15,5m; SHK; VSO-10	96
	Mu 22b	95
	Astir CS Top; Elfe carrello fisso ; Phobus A; TST-10 Atlas/M; VS-10C	94
	Apis WR; Astir CS Jeans; Carat	93
	ASK 23; fs 25; Kiwi; Phonix	92
	G102 Club Astir	91
	Std. Austria SH1; SZD 51 Junior; Zugvogel IIIb	90
	ASK 18; Foka; Geier; H 101 Salto; Pik 16 Vasama; Pilatus B4 carr retrat.	
	SB 5 e; SF 27 B; Std. Austria SH; Zugvogel IIIa	88
	Greif II; M-25; Pilatus B4 carr.fisso; SB 5 a/b/c; SF 27A/MA; SF 30	
	SIE 3; Solo L 33; Std. Austria; SZD 30 Pirat; VT-16Orlic; VT-116 Orlic 2;	
	Zugvogel I/II/IV	86
	Ka 6E; Ka 10; PW5	85
	Alpin/T; H 30; Lambada UFH-15; Silent AE-1/pure; Silent Club/pure	84
	SF26	83
	ASK 14; Ka 6; Lambada UFM-13; SZD 22 Mucha Std. ; Sagitta; SFS 31	82
	Duo Banjo; Mucha; LCF II; Weihe 50	80
	L-Spatz, Lunak LF 107	78
	Swift S-1	77
	Banjo; Ka 8; Minimoa	76
	AV 36; RF 4; Spatz 13m	74
	Piccolo	68
	Rhonsperber	62
	Rhonbussard	60
	Grunau Baby; Ka 1/3/4	54
	<b>Arcus/E/M/t (MTOM 800Kg)</b>	<b>116</b>
	LS11; Duo Discus XL/XLT; DG1000 20m	111
	DuoDiscus /t	110
	fs33	109
	CalifA21/SJ; Janus C/CM/CT carrello retrattile	108
	B12; DG1000 18mt; Janus C/CM/CT	106
	DG 500/M 20m; DG505/M 20 m; DG505 M Orion 20 m;	104
	Janus 18,2m	102
	DG500/505 Trainer carrello fisso; DG505 Orion	100
	fs31; Taurus; Twin III 20m	99
AFH 22; DG500/505 Trainer carr.fisso; Silent E75	98	
Twin III	97	
G103 Twin III/ SL	95	
Twin Astir carr. Rettrat.	94	
ASK21/Mi; G103 Twin II; Twin Astir Trainer carr.fisso	92	
SF34 carr.rettrat.	87	
PW6; SF34 carr fisso	86	
SZD 50 Puchacz; IS 28 B2	84	
Bergfalke IV; Condor IV; Kranich III; L23 Super Blanik 18,2 m	80	
ASK13	79	
Ka 2 B; Ka 7; L13 Blanik; L23 Super Blanik; Pipistrel Sinus; RF 10		
RF5B; SF 28A	78	
ASK 16; Bergfalke III; Bocian; IS 28 M; Ka 2; Kranich II; SZD-45A	76	
Puchatek	75	
Bergfalke II; RF5; SF-25E	74	
G109B; MDM-1 Fox	72	
Taifun 17E	70	
Dimona; G109; H-36 Dimona; HK-36 Super Dimona	68	
Samburo AVo68-R; SF-25C (2000); SF-25C-C Falke 76	67	
SF 25B Falke	65	



## ALLEGATO C - Regolamento nazionale gare di velocità 2017

Tipologia di infrazione	Prima infrazione	Infrazione successiva	Penalità massima	
Informazioni errate, ritardate od omesse				
Non corretta configurazione dei FR (intervallo tra fixes maggiore di 5 secondi)	avvertimernto	50 punti	squalifica di giornata	Chief Scorer
Consegna del FR oltre 45 minuti dall'atterraggio	avvertimernto	10 punti	25 punti	Chief Scorer
Comunicazione alla direzione gara dell'atterggio fuoricampo ritardata di oltre 30 minuti	avvertimernto	10 punti	25 punti	
Partenza				
Tra 0 e 0,5 Km dalla linea di partenza (D.5.3)	50 punti	50 punti	50 punti	Chief Scorer
Oltre 0,5 Km dalla linea di partenza (D.5.3)	non partito	non partito	non partito	Chief Scorer
Partenza oltre la quota massima < 100 metri (art. D.5.9)	1 punto x ogni metro di eccedenza	2 punto x ogni metro di eccedenza	squalifica di giornata	Chief Scorer
Partenza oltre la quota massima > 100 metri (art. D.5.9)	squalifica di giornata	squalifica di giornata	squalifica di giornata	Chief Scorer
Partenza oltre la velocità assegnata, con tolleranza del 10% (art. D.6.5)	50 punti	squalifica di giornata	squalifica di giornata	Chief Scorer
Partenza prima dell'apertura del traguardo	non partito	non partito	non partito	Chief Scorer

Partenza in simultanea (art. D.6.0)				
Tempo trascorso fuori dell'area di partenza durante l'ultimo minuto prima dell'apertura del traguardo (art. D.6.4)	2 punti x ogni secondo	2 punti x ogni secondo	2 punti x ogni secondo	Chief Scorer
Partenza prima dell'apertura del traguardo (art. D.6.8)	10 punti x ogni secondo	10 punti x ogni secondo	10 punti x ogni secondo	Chief Scorer
Non corretto aggiramento di Piloni e Aree Assegnate				
Meno di 0,5 Km dal bordo del cilindro del pilone o dall'Area Assegnata (D.7.3)	50 punti	50 punti	50 punti	Chief Scorer
Oltre 0,5 Km dal bordo del cilindro del pilone o dall'Area Assegnata (D.7.3)	atterratto fuori campo	atterratto fuori campo	atterratto fuori campo	Chief Scorer
Traguardo: linea di arrivo remoto e cerchio di arrivo				
Passaggio sotto la quota minima < 50 metri	1 punto x ogni metro di carenza	2 punto x ogni metro di carenza	atterratto fuori campo	Chief Scorer
Passaggio sotto la quota minima > 50 metri	atterratto fuori campo	atterratto fuori campo	atterratto fuori campo 25 punti	Chief Scorer
Condotta di volo pericolosa				
Volo in nube o acrobazie non autorizzate	100 punti	squalifica di giornata	squalifica di giornata	
Termicare nella zona di partenza	25 punti	50 punti	squalifica di giornata	
Traino: sgancio anticipato o ritardato	25 punti	50 punti	squalifica di giornata	

Traino: tirata prima dello sgancio	25 punti	50 punti	squalifica di giornata	
Arrivo: passaggio al di sotto del limite di quota consentito	25 punti	50 punti	squalifica di giornata	
Atterraggio dopo le effemeridi	atterraggio fuori campo su punto in cui il concorrente si trova alle effemeridi	squalifica di giornata	squalifica di giornata	
Spazio aereo vietato				
Ingresso nello spazio aereo verticale vietato	atterraggio fuori campo all'ingresso della zona controllata o vietata	atterraggio fuori campo all'ingresso della zona controllata o vietata	squalifica di giornata	Chief Scorer
Ingresso nello spazio aereo orizzontale vietato	atterraggio fuori campo all'ingresso della zona controllata o vietata	atterraggio fuori campo all'ingresso della zona controllata o vietata	squalifica di giornata	Chief Scorer
Limite massimo di quota				
Superamento della quota massima di gara < 100 metri	1 punto x ogni metro di eccedenza	2 punto x ogni metro di eccedenza	atterraggio fuori campo nel punto dello sfioramento	Chief Scorer
Superamento della quota massima di gara > 100 metri	atterraggio fuori campo nel punto dello sfioramento	atterraggio fuori campo nel punto dello sfioramento	squalifica di giornata	Chief Scorer
Alianti motorizzati				
Mancata registrazione della prova motore	50 punti	squalifica di giornata	squalifica definitiva	Chief Scorer

Mancato passaggio per gli alianti a decollo autonomo sul punto di sgancio	avvertimento	50 punti	squalifica di giornata	Chief Scorer
Superamento della quota di sgancio > 50 metri	1 punto x ogni metro di eccedenza	2 punto x ogni metro di eccedenza	squalifica di giornata	
Superamento della quota di sgancio > 100 metri	non partito	non partito	squalifica definitiva	Chief Scorer
Altre violazioni				
Ricerca di aiuti esterni per l'individuazione delle salite da alianti in volo fuori della competizione o da aeromobili in genere	squalifica di giornata	squalifica di giornata	squalifica di giornata	
Volo sotto l'influenza dell'alcool	squalifica di giornata	squalifica definitiva	squalifica definitiva	
In caso di verifiche a campione, massa dell'aliante eccedente di W Kg	W x 2 punti	2 x W x 2 punti	squalifica di giornata	
In caso di controllo giornaliero, massa dell'aliante eccedente di W Kg	scarico della zavorra fino al peso massimo consentito	W x 2 punti	2 x W x 2 punti	
Positività al controllo doping	penalità da stabilire sulla base della normativa WADA	penalità da stabilire sulla base della normativa WADA	penalità da stabilire sulla base della normativa WADA	