



Aero Club Gran Sasso d'Italia - Ferro Piludu



TROFEO CITTÀ DI L'AQUILA
Ferruccio Zecca

19 – 26 luglio 2025

REGOLAMENTO
PARTICOLARE DI GARA

Aeroporto dei Parchi - L'Aquila
Maggio 2025

NOME DELLA COMPETIZIONE: Trofeo Città di L'Aquila Ferruccio Zecca

L'edizione 2025 della competizione Trofeo Città di L'Aquila Ferruccio Zecca, è una gara internazionale volovelistica che fornisce punteggio valido per il Ranking Internazionale IGC e che prevede l'applicazione dei fattori correttivi per tipo di aliante (handicap). Si applica la lista *handicap* del 2025, approvata dall'Aero Club d'Italia. Se risulterà fattibile sulla base del numero totale di alianti iscritti, i concorrenti verranno divisi in uno o più gruppi con *task* e classifiche separate. Verrà indicato nel successivo bollettino il valore-soglia di *handicap* che separerà l'eventuale Gruppo 1 dal Gruppo 2/Lega Amatori.

CLASSI DI GARA Classe unica a *Handicap – Lega Amatori*

SEDE Aeroporto dei Parchi, L'Aquila (LIAP)

ELEVATION 670 m AMSL

ORGANIGRAMMA

<i>Competition Director / CD</i>	Antonio di Stasi
<i>Task Setter</i>	Antonio di Stasi
<i>Scorer / classifiche</i>	François ROBERT
<i>Grid Manager / Linea decolli</i>	Piero Tovaglieri
<i>Safety Officer</i>	Piero Tovaglieri
<i>Meteo</i>	Ezio Sarti
<i>Secretaries</i>	info@aeroclubgransasso.it/ Monika Jarosz/Michele Sarti
<i>Capo Trainatori / Tow Master</i>	Simone Silveri
<i>CSO / Sporting Committee</i>	Andrea Gini, TBD, TBD

AGENDA

<i>Registration period</i>	17-18 Luglio 2025 ore 10-18.30
<i>Primo briefing</i> (obbligatorio)	18 Luglio 2025, ore 18:30
<i>Date voli di gara</i>	19 Luglio 2025 – 26 Luglio 2025
<i>Cerimonia di Premiazione</i>	26 luglio 2025; il CD può anticipare la data e l'ora della premiazione

DECOLLI

Il CD, sentito il parere del Tow Master, per motivi legati alla sicurezza delle procedure di decollo, può stabilire un limite massimo di carico alare per ciascuno dei gruppi di gara.

L'orario previsto dei decolli viene annunciato al briefing e riportato sul foglio del tema di giornata. L'orario dei decolli può essere posticipato dal CD in relazione all'evolversi della situazione meteo. Con 15 minuti di anticipo rispetto all'ora prevista per l'inizio dei decolli in schieramento, il CD conferma, per radio, ai concorrenti l'orario di inizio decolli ovvero comunica il nuovo orario posticipato. In caso di cambiamento del tema, intervenuto successivamente al *briefing*, il CD darà ai concorrenti almeno 15 minuti di tempo prima di iniziare i decolli.

FORMATO DEL FILE DEI PUNTI DI VIRATA

Il formato ufficiale è il “.CUP” di *SeeYou*. Il CD assisterà i piloti che avessero difficoltà a gestire questo formato, nei limiti del possibile e degli adempimenti verso gli altri concorrenti. I file sono a disposizione per il download dal sito www.soaringspot.com nelle pagine delle gare in oggetto, nella Sezione “*Download*”.

DOCUMENTAZIONE RICHIESTA

Piloti e copiloti possono partecipare alla competizione solo se forniscono la seguente documentazione in corso di validità per tutto il periodo di gara:

1. licenza Sportiva FAI 2025;
2. licenza di pilota d'aliante;
3. certificato di idoneità medica;
4. verifiche prescritte dalle norme.

I documenti vanno scansionati o fotografati e inviati alla direzione gara. La corretta leggibilità delle immagini deve essere assicurata.

Aeromobili è indispensabile la disponibilità in loco dei seguenti documenti:

1. certificato di immatricolazione;
2. certificato di aeronavigabilità ARC o *Permit-to-Fly*;
3. manuale di volo;
4. assicurazione RCT con massimale non inferiore a 1.500.00,00 €

DOTAZIONI DI SICUREZZA

È obbligatorio utilizzare una radio per coordinare ogni movimento al suolo di veicoli e alianti. In carenza di una radio personale, il concorrente e i suoi aiutanti dovranno sempre fare riferimento a un membro dell'organizzazione dotato di radio, prima di intraprendere qualsiasi movimento che interessi l'area voli. Oltre a quanto previsto dalle leggi in vigore, ogni aliante deve avere a bordo un apparato di localizzazione d'emergenza tipo ELT, PLB, Spot o altro. Il tipo di apparato deve essere comunicato al CD.

Ogni aliante deve portare a bordo un apparato di segnalazione del traffico del tipo *Flarm* o compatibile, regolarmente funzionante.

Tutti i piloti dovranno condurre il volo nel rispetto delle vigenti Regole dell'Aria, che prevedono la separazione a vista secondo il principio "*See and Avoid*".

Si ricorda che lo spazio aereo interessato alla competizione è aperto anche a traffici di altra origine e tipo.

STRUMENTAZIONE PROIBITA

Il volo in nube o comunque in condizioni di visibilità inferiori ai minimi definiti nelle Regole dell'Aria è proibito.

Il CD si riserva di far sbarcare o disabilitare gli strumenti come bussole pivottanti quali *Bohli* e *Schanz*, gli indicatori di virata e gli orizzonti artificiali di qualsiasi tipo.

VERIFICHE DELLA MASSA AL DECOLLO

Potranno essere effettuate verifiche a campione o quotidiane della massa effettiva al decollo, che potranno avvenire durante le procedure di schieramento o direttamente in pista con ragionevole anticipo rispetto ai decolli previsti. Nessun aeromobile partecipante alla competizione dovrà risultare caricato ad una massa superiore a quella massima indicata sul *Technical Data Sheet*. Vigono le norme indicate nel Regolamento Nazionale.

SCHIERAMENTO E DECOLLI

Lo schieramento avverrà sulla pista in asfalto, facendo riferimento ai numeri di fila presenti in pista. Il primo pilota ad arrivare sulla propria linea si posizionerà sulla destra lasciando il pilota successivo alla sua sinistra.

Prima dell'inizio dei decolli, tutto il personale non direttamente impegnato nelle procedure di decollo dovrà posizionarsi a Nord della pista. Eventuali infrazioni da parte dei suoi aiutanti comporteranno penalità per il pilota.

COMUNICAZIONI RADIO

Durante le operazioni di decollo, il canale radio in uso è 122.500 (122.500 MHz).

Dopo lo sgancio o lo spegnimento del motore, il pilota rimarrà sintonizzato sul canale 123.375 (123.375 MHz), fino all'arrivo (vedi procedura d'arrivo).

PROCEDURE PER ALIANTI MOTORIZZATI

Gli alianti motorizzati devono portare a bordo almeno un registratore FR (*logger*) approvato dall'IGC e dotato di sensore per la registrazione dell'uso dei mezzi di propulsione. Gli alianti che decollano autonomamente devono seguire lo stesso percorso di salita assegnato ai traini, possibilmente mantenendo una velocità simile a quella dei traini, o seguire un percorso più esterno ad essi.

Lo spegnimento del motore può avvenire in luogo e quota diversi da quelli assegnati agli alianti trainati, ma dopo lo spegnimento, il pilota deve subito portarsi nell'area di sgancio non oltre la quota prescritta per la giornata, ad una velocità non superiore a 150 km/h, senza utilizzare altre termiche o fonti di ascendenza.

VERIFICA DELLA REGISTRAZIONE MOTORE

Gli alianti motorizzati devono mantenere attiva la registrazione dell'uso del motore (ENL o simili) durante tutte le fasi di volo e in ogni giornata di competizione. Il primo giorno di gara, il motore deve essere azionato almeno una volta prima dell'inizio o dopo la conclusione della prestazione sportiva. Di tale azionamento deve comparire inequivocabile traccia sul registratore FR.

L'azionamento di prova deve rispettare le norme del Regolamento Nazionale edizione 2025.

Nelle successive giornate di gara, il CD si limiterà a verificare che la registrazione ENL sia mantenuta attiva e che il motore non sia stato acceso durante lo svolgimento della prestazione sportiva. L'effettuazione, nelle giornate successive, di ulteriori prove motore, secondo le norme di cui sopra, rimane a discrezione del pilota.

AREA E QUOTA DI SGANCIO

La Zona e la Quota di sgancio saranno comunicate giornalmente via radio dal CD o in sua vece dal Direttore di Linea dei decolli, sul canale 122.500 prima dell'inizio dei decolli.

ALIANTI IN SPIRALE

In qualunque luogo e momento del volo, ogni aliante che si voglia unire ad uno o più alianti già stabiliti in spirale, per motivi di sicurezza, deve seguirli con la stessa direzione e traccia.

Il percorso di un aliante in spirale non può essere attraversato da un aliante in volo planato.

Nel caso della presenza di uno o più alianti in spirale, in vicinanza di un ostacolo (nubi, terreno), vige lo stesso diritto di precedenza di chi si trova già in spirale. Un pilota che si avvicini a chi è in spirale userà la massima cautela e prudenza.

ALTRI VINCOLI DI SORVOLO

I piloti, partecipanti alla gara, devono condurre il volo nel rispetto di tutte le vigenti Regole dell'Aria che prescrivono, per esempio ma non esclusivamente, anche le distanze e le altezze minime da mantenere rispetto alle attività antincendio con mezzi aerei.

PRECEDENZE

I piloti sono tenuti al rispetto delle Regole dell'Aria:

- la precedenza si concede liberando a destra;
- in caso di volo accanto a ostacoli (nubi, terreno), il pilota che ha l'ostacolo alla propria destra ha diritto di mantenere costante la propria prua;
- in caso di rotte convergenti, il pilota che ha un aliante convergente alla propria destra deve cedere la precedenza;

Il CD chiede di adottare sempre la massima cautela, nel rispetto della sicurezza propria e degli altri utilizzatori dello spazio aereo, nonché delle attività prioritarie come voli di Stato, antincendio, emergenza.

GEOMETRIE E PROCEDURE DI PARTENZA

La Linea di Partenza (*Start Line*) è una linea simmetrica, perpendicolare alla rotta verso il primo Punto di Virata, o verso il centro della prima Area Assegnata. La lunghezza del Raggio (*Radius*) della *Start Line* è indicata giornalmente sul foglio stampato del tema di giornata (*Task Sheet*).

Il CD annuncerà l'orario previsto di apertura con un anticipo di almeno 20 minuti sul canale 123.375 dopo il termine dei decolli e quindi effettuerà ulteriori comunicazioni fino ad annunciare ufficialmente l'apertura della *Start Line*.

La *Start Line* si intende bloccata fino a comunicazione ufficiale di apertura.

LIMITI E PARAMETRI DI PARTENZA

Il CD può imporre limiti di quota e altri parametri di velocità e/o di tempo sulla partenza, dandone comunicazione sul *Task Sheet*, o al *briefing*, o secondo le diverse modalità descritte nel Regolamento Nazionale Volo a Vela – Velocità 2025.

In caso di modifiche rispetto a quanto indicato sul *Task Sheet*, il CD informa ogni pilota prima dell'inizio dei decolli, e raccoglie le firme di ciascuno a testimonianza della ricevuta informazione.

Se preventivamente indicato sul *Task Sheet*, il CD può, durante l'intervallo tra l'ultimo sgancio e l'orario di apertura della *Start Line*, comunicare ai piloti, via radio, la quota massima di sorvolo della *Start Line*.

Se indicato sul *Task Sheet*, il CD può applicare la procedura di partenza a prenotazione PEV, che prevede l'apertura da parte del pilota di una finestra di partenza ritardata. I parametri della procedura PEV (ritardo di apertura dopo l'evento PEV e durata di apertura della finestra) devono essere riportati sul *Task Sheet* consegnato ai concorrenti.

ISTRUZIONI PER I FUORICAMPO

Il partecipante il cui aliante atterra in luogo diverso dall'aeroporto LIAP, deve avvisare tempestivamente il CD via telefono o SMS, poi potrà comunicare col

proprio aiutante a terra. Nel caso l'aliante abbia riportato danni, il concorrente informa il CD e avvisa la ANSV Agenzia Sicurezza Volo, esegue le istruzioni che gli verranno impartite riguardo a rilievi e fotografie. Solo se esplicitamente autorizzato procederà alla rimozione dell'aliante dal sito di atterraggio.

RECUPERI CON AEROTRAINO

I decolli di recupero sono consentiti unicamente da aeroporti o aviosuperfici che offrano adeguati livelli di sicurezza delle operazioni di volo, e solo se il traino e l'aliante possono ragionevolmente rientrare in sicurezza all'aeroporto dei Parchi LIAP prima del limite di orario legale.

GEOMETRIE E PROCEDURE DI ARRIVO

Il Cerchio di Arrivo (*Finish Ring*) è un cerchio di raggio definito giornalmente e incentrato sulle coordinate del punto assegnato; al *finishing ring* è sempre abbinata una quota minima di sorvolo, indicata in metri AMSL sul *Task Sheet*.

Il Traguardo di Arrivo (*Finish Line*) è una linea di raggio indicato sul *Task Sheet*, centrata sulle coordinate del punto assegnato e perpendicolare all'ultimo lato del percorso. Il CD può assegnare una quota minima di sorvolo della *Finish Line*, quando ritenuto utile per motivi di sicurezza.

Durante l'avvicinamento alla *Finish Line* o al *Finish Ring*, il pilota deve mantenere un profilo di planata costante. Le manovre nei pressi dei Traguardi devono essere ridotte al minimo indispensabile, senza cabrate o improvvise virate. Il rispetto di questo principio garantirà la sicurezza di tutti i partecipanti nella fase di arrivo.

I comportamenti pericolosi saranno soggetti a penalità.

Ogni concorrente deve effettuare una chiamata radio sul canale 123.375 annunciando la prossimità (10 km) al *Finish Ring* "Aquila ... (*Contest Number*), dieci chilometri" a cui il CD risponderà "... (*Contest Number*), cambia frequenza"; poi il concorrente si sintonizzerà sul canale 122.500 e richiederà L'Aquila dando, appena possibile, descrizione della procedura d'atterraggio scelta. Il CD o in sua vece il GM potranno fornire indicazioni sulle condizioni meteo e sul traffico al suolo.

Gli alianti devono atterrare più lunghi possibile sulla pista selezionata, liberandola verso fine pista in previsione degli atterraggi seguenti.

Manovre pericolose sono proibite e verranno sanzionate in base alle norme.

Dopo l'atterraggio è obbligo del pilota assicurarsi che l'aliante venga rimosso dalla pista senza indugio alcuno, nel rispetto delle esigenze degli altri utilizzatori dell'aeroporto.

DOCUMENTAZIONE DEL VOLO

I file prodotti dai registratori di volo FR devono essere inviati all'Ufficio Scoring entro 45 minuti dall'atterraggio. La presentazione tardiva è soggetta a penalità.

Il metodo preferito per la consegna della registrazione è l'invio tramite *e-mail* all'indirizzo indicato sul *Task Sheet*.

CALCOLO DEI PUNTEGGI

Viene utilizzato il sistema di punteggio a 1.000 punti.

L'ultima versione di *SeeYou* è il programma ufficiale di valutazione dei voli.

Gli *handicap* sono applicati in accordo alla tabella approvata dall'Aero Club d'Italia per l'anno in corso.

PROTESTE

I concorrenti dovranno interpellare il CD dapprima in maniera informale e in seguito inoltrare la/e protesta/e adottando le procedure descritte nel regolamento nazionale.

Per le proteste ufficiali è dovuto il versamento di 100 Euro, importo che verrà restituito solo in caso di accoglimento della protesta.

BRIEFING DI APERTURA

Durante il Primo *Briefing* del 18 Luglio 2025, ore 18:30, verrà chiamato l'appello. Chi non fosse in grado di partecipare deve prendere accordi in anticipo col CD il quale, se possibile, darà un appuntamento personalizzato.

La mancata partecipazione, senza previ accordi col CD, annulla l'iscrizione alla gara senza possibilità di rimborso degli importi già versati.

_____T_____