



Aero Club di Torino

Aeroporto di Torino-Aeritalia "Edoardo Agnelli"

53° Trofeo Città di Torino **e** **Campionato italiano Classe 18m**

1-6 (7) aprile 2026

Regolamento Particolare di Gara

Nome delle competizioni – 53° Trofeo Città di Torino, e Campionato italiano cl. 18m

Sede Aeroporto di Torino-Aeritalia "Edoardo Agnelli" (ICAO: LIMA)
Altezza 288 m AMSL
Classi Categoria Generale cl. Unica, valida anche per Campionato italiano cl. 18m;
Categoria Lega Amatori.

Agenda

Registrazione concorrenti	31 marzo 2026
Date di gara	aprile 2026: 1-6 (7 riserva)
Chiusura e premiazione	6 aprile 2026, ore 19.30 (salvo diversa indicazione)
Pubblicazione classifiche	https://www.soaringspot.com/en_gb/53-trofeo-citta-di-torino-torino-aeritalia-2026/

Organigramma

Direttore di gara / DG	Aldo CERNEZZI
Vice direttore di gara (vDG)	-
Scorer / classifiche	Andrea GUERRIERO
Assistenti alla DzG	Dario Francese, Jacopo Nallino, Mattia Cardamone
Task Setter	Aldo CERNEZZI
Supervisore alla Sicurezza OPS	Aldo CERNEZZI
Weighing / pesate	tbd
Grid Manager / Linea decolli	Alessandro GULOTTA, Andrea OCCHILUPO
Meteo	Luigi GIARDINO
Segreteria	Vanessa MAZZUCCO
Capo Trainatori / Tow Chief
Stampa e comunicazione	Andrea BOSSO
CSO / Commissione Operante	Lorenzo MONTI
	Damino CERIANI (presidente)
	Alberto BALDUCCI

Categorie e Classi di gara

La 53esima edizione del Trofeo Città di Torino, gara internazionale valida per il Ranking IGC, è una competizione volovelistica riservata ai piloti di Categoria Nazionale che prevede l'applicazione dei fattori correttivi per tipo di aliante (handicap), e si svolge in Classe Unica. Viene inoltre redatta la classifica valida per l'assegnazione del titolo di Campione Italiano della Classe 18m, al quale concorrono automaticamente tutti i partecipanti che utilizzano un aliante che risponda alla definizione della Classe 18m, senza applicazione del fattore correttivo per tipo d'aliante.

Contestualmente al Trofeo, si svolge una competizione amichevole della Categoria Lega Amatori, con apposito sistema di calcolo del punteggio giornaliero.

Schieramento e Decolli

Lo schieramento avverrà sulla pista 28 destra (in asfalto), facendo riferimento ai numeri di fila presenti in pista. Il primo pilota ad arrivare sulla propria linea si posizionerà sulla destra (lato nord) lasciando il pilota successivo alla sua sinistra (sud).

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.

Documentazione richiesta in forma digitale (scansioni)

Piloti e copiloti possono partecipare alla competizione solo se in possesso della seguente documentazione: Licenza Sportiva FAI in corso di validità per tutto il periodo di gara, Rinnovo Aeronavigabilità ARC, Licenza di pilotaggio aliante, certificato idoneità medica,

assicurazione Responsabilità Civile. Durante la registrazione dei concorrenti, dovranno inoltre sottoscrivere in presenza degli addetti alla segreteria una dichiarazione del possesso, in corso di validità fino almeno all'8 aprile 2026, di tutti i documenti, assicurazioni, licenze, idoneità e verifiche prescritte dalle norme aeronautiche, sottoscritta in presenza degli addetti alla segreteria.

Per gli aeromobili è sempre indispensabile la disponibilità in loco di:

- certificato di immatricolazione, certificato di aeronavigabilità ARC o
- Permit-to-Fly, Manuale di volo, assicurazione RCT con massimale non inferiore a 1.500.000 Euro.

Per i piloti e i copiloti è sempre indispensabile la disponibilità in loco di:

- Licenza Sportiva FAI
- certificato medico
- licenza di pilota d'aliante.

Dotazioni di sicurezza

È **obbligatoria** la presenza a bordo di un **localizzatore** ELT o PLB operante su 406 MHz. La Direzione di Gara si riserva di accettare in alternativa altri apparati di segnalazione e localizzazione in emergenza.

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.

È **obbligatorio** avere a bordo un apparato di **avviso del traffico** di alianti circostante del tipo FLARM o compatibile, correttamente funzionante e che va tenuto sempre attivo durante tutte le fasi di volo. Il direttore di gara ha facoltà di verificare, tramite strumenti tecnici e informatici, la continuità di funzionamento dell'apparato, anche in seguito alla conclusione delle prove di volo. La DzG ricorda a tutti i piloti di condurre il volo nel rispetto delle vigenti **Regole dell'Aria**, che prevedono la separazione a vista secondo il principio "See and Avoid". Va infatti rammentato che lo spazio aereo interessato alla competizione è aperto anche a traffici di altra origine o di altro tipo.

Strumentazione proibita

Il volo in nube o comunque in condizioni di visibilità inferiori ai minimi definiti nelle Regole dell'Aria è proibito. La DzG si riserva di far sbarcare o disabilitare gli strumenti come bussole pivottanti quali Bohli e Schanz, gli indicatori di virata e gli orizzonti artificiali.

Verifiche della massa al decollo

La DzG, anche attraverso i propri collaboratori, potrà effettuare verifiche a campione della massa effettiva al decollo durante le fasi 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. Per la Categoria Lega Amatori si ricorda che non è consentito l'utilizzo della zavorra aggiuntiva.

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; nel caso di motorizzazione a turbina a getto, o elettriche, il sensore deve disporre delle caratteristiche tecniche idonee a garantire la corretta identificazione dell'eventuale utilizzo del propulsore.

Gli alianti che decollano autonomamente devono seguire il percorso di salita assegnato loro durante i briefing, possibilmente mantenendo una velocità paragonabile ai traini. Lo spegnimento del motore può avvenire in luogo e a quota diversi da quelli assegnati agli

alianti trainati, ma dopo lo spegnimento devono prontamente entrare nell'area di sgancio non oltre la quota prescritta, ad una velocità non superiore a 150 km/h, senza utilizzare altre termiche o fonti di ascendenza.

Verifica della registrazione motore

Gli alianti motorizzati di ogni tipo 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, nei limiti temporali e di spazio indicati nel Regolamento Nazionale, e di tale azionamento deve comparire inequivocabile traccia nel registratore FR. Nelle successive giornate di gara, la DzG 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'azionamento di prova del motore deve svolgersi nel rispetto dei principi di equità sportiva: accensione a breve distanza temporale dallo sgancio dal traino, per una durata minima di 30 secondi e massima di 120 secondi); se la durata di accensione risulterà compresa tra 61 e 120 secondi, durante l'analisi dei voli da parte dello *scorer* verrà valutato l'eventuale guadagno di quota conseguito, applicando le sanzioni descritte durante il briefing di apertura e sicurezza.

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 dalla DzG giornalmente sul foglio del tema, ed eventualmente aggiornate con comunicazioni a tutti i concorrenti anche via radio sul canale di terra 119.805 prima dell'inizio dei decolli di ciascuna Classe.

Direzione da mantenere in spirale

Ogni aliante che si unisce ad uno o più altri alianti già stabiliti in spirale, in qualunque luogo e momento del volo, deve seguire la stessa direzione e traccia dei precedenti, per motivi di sicurezza.

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. La DzG chiede di adottare sempre la massima cautela, nel rispetto della sicurezza propria e degli altri utilizzatori dello spazio aereo.

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.

Il sorvolo di incendi boschivi o di qualsiasi altra situazione che possa richiedere l'utilizzo di aeromobili di assistenza/soccorso/Stato è proibito con i limiti e le modalità indicate nel documento Regole dell'Aria.

Istruzioni per i fuoricampo

Il partecipante che atterra in luogo diverso dall'aeroporto Torino-Aeritalia, deve avvisare tempestivamente il proprio aiutante a terra e assicurarsi che quest'ultimo ne dia immediata comunicazione alla DzG anche attraverso gli aiutanti di segreteria. È altresì possibile per il pilota informare direttamente col proprio telefono la direzione di gara, indicando il luogo e le coordinate di atterraggio, i piloni sorvolati e le condizioni generali quali: danni all'aliante, problemi sul raggiungimento del campo e ogni informazione utile per il suo recupero.

Questo passaggio è fondamentale per permettere alla Direzione di Gara di comunicare all'AFIU la chiusura del volo. In caso contrario l'AFIU potrebbe richiedere un'operazione SAR al termine della giornata di gara.

La mancata comunicazione alla Direzione di Gara comporterà l'assegnazione di penalità.

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 a Torino-Aeritalia prima del limite di orario legale.

Geometrie e procedure di Arrivo

Il Cerchio di Arrivo (Finish Ring) è un cerchio di raggio definito giornalmente, incentrato sulle coordinate del punto assegnato. Il Finish Ring è sempre abbinato ad una quota minima di sorvolo del cerchio, indicata sul Task Sheet in metri AMSL.

Durante l'avvicinamento al Cerchio, il pilota deve mantenere un profilo di planata costante. Le manovre nei pressi dei Traguardi devono essere ridotte al minimo indispensabile per una sicura condotta del volo, senza cabrate o improvvise virate. Il rispetto di questo principio permetterà di garantire la sicurezza di tutti i partecipanti nella fase di arrivo. I comportamenti pericolosi saranno soggetti a penalità.

Il pilota deve comunicare sulla 123,380 **la sua prossimità al traguardo** con il messaggio:

"Torino aliante <sigla di gara> 10 km al cerchio"

Il pilota deve prontamente comunicare sulla 119,800 **il rientro in zona** con il messaggio:

"Aeritalia aliante <sigla di gara> in carenza di quota" (*se intende atterrare in diretta, cioè su qualsiasi delle piste denominate "10 L", "10 R", ivi compresa la zona erbosa cosiddetta "Gliding-Ala"*).

Il pilota deve comunicare sulla 119,800 **l'avvicinamento** all'atterraggio con il messaggio:

"Aeritalia aliante <sigla di gara> tre minuti al finale per pista 10 (L, R o Gliding)"

L'AFIU risponderà comunicando direzione e intensità del vento e segnalando eventuali problematiche.

Il concorrente dovrà prestare attenzione alle comunicazioni ricevute da Torino-Aeritalia, dandone conferma di ricezione, e fornendo le risposte eventualmente richieste.

Gli alianti devono atterrare più lunghi possibile sulla pista selezionata, senza compiere variazioni di direzione per non creare difficoltà a chi segue. Manovre pericolose sono proibite e verranno sanzionate in base alle norme in vigore.

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

Documentazione del volo

I file prodotti dai registratori di volo FR devono essere inviati o consegnati all'Ufficio Scoring entro 45 minuti dall'atterraggio. Non sono accettati i Flight Recorder; sono accettate schede di memoria USB o SD ripulite e recentemente formattate, purché recanti indicazione visibile della Sigla di Competizione del concorrente; è fortemente incoraggiato l'utilizzo della posta elettronica per l'invio del file direttamente all'ufficio Scoring. La presentazione tardiva è soggetta a penalità.

I registratori FR devono essere regolati per produrre almeno un "fix" GPS ogni 1 secondo. Il metodo preferito per la consegna della registrazione è l'invio tramite e-mail all'indirizzo scoring.aec.torino@gmail.com

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 più recente tabella pubblicata tra i documenti di gara.

Proteste

Invitiamo tutti i concorrenti a discutere le proprie esigenze o problemi con la DzG dapprima in maniera informale, e in seguito adottando le procedure descritte nel regolamento nazionale. Per le proteste ufficiali è dovuto il versamento di 100 Euro, importo che verrà restituito in caso di accoglimento della protesta.

Briefing di apertura

Durante il Primo Briefing generale di Sicurezza del 31 marzo, ore 18:00, che si svolgerà in modalità mista (in presenza, e anche in remoto via Zoom) verrà chiamato l'appello. Chi non fosse in grado di partecipare deve prendere accordi in anticipo col Direttore di Gara il quale, se possibile, darà un appuntamento personalizzato. La mancata partecipazione, senza previo accordo col DG, annulla l'iscrizione senza possibilità di rimborso degli importi già versati.