

COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO

5 - 15 Agosto 2026

Regolamento Particolare di Gara

Nome della competizione

CIM Coppa Internazionale del Mediterraneo

Sede

Aeroporto Giuseppe Ciuffelli di Rieti, LIQN

Altezza

390 m AMSL

Agenda

Registrazione concorrenti	3 - 4 agosto 2026, ore 9:30 - 18
Primo briefing (obbligatorio)	4 agosto, ore 18:30
Data di allenamento libero	4 agosto
Date di gara	5 - 15 agosto 2026 (nessuna giornata di riserva)
Chiusura e premiazione	15 agosto, al termine delle operazioni

Organigramma

Direttore di gara / DG	Aldo CERNEZZI
Assistenti alla DzG	Antonio DI STASI, Stefano BIANCHETTI, Luca MAGAI, Damino CERIANI, Beatrice CESI
Task Setter	Aldo CERNEZZI
Scorer / classifiche	François ROBERT
Weighing / pesate	Ennio GEROMETTA, François ROBERT
Grid Manager / Linea decolli	Ennio GEROMETTA, Antonio DI STASI
Meteo	Ezio Sarti meteowind.com
Segreteria	Alessia PIETROLUCCI + 3
Capo Trainatori / Tow Chief	Ennio GEROMETTA
Stampa e comunicazione	Clara BARTOLINI
Logistica e camping	Antonio DI STASI, Giampiero SPADONI
CSO / Commissione Operante	Andrea GINI
	Damino CERIANI
	Marco CAPPELLETTI

Classi di gara

L'edizione 2026 della Coppa Internazionale del Mediterraneo, gara nazionale, è una competizione volovelistica che prevede l'applicazione dei fattori correttivi per tipo di aliante (handicap). Al fine di permettere il migliore adattamento dei percorsi assegnati all'ampia varietà di prestazioni tecniche dei diversi alianti, i concorrenti vengono suddivisi in più gruppi, provvisoriamente identificati da numero progressivo. Il Direttore di Gara provvederà alla suddivisione degli alianti nei Gruppi di competizione, dopo presa visione dell'effettivo elenco di partecipanti, utilizzando quale riferimento la "Tabella Handicap" approvata dall'AeCI per l'anno in corso. Ogni gruppo riceverà giornalmente uno specifico percorso di giornata (task).

Decolli

Nell'eventualità di dover effettuare decolli per pista 16, fermo il parere vincolante del Capo Trainatore, gli alianti trainati dovranno accettare un'eventuale riduzione della massa o del carico alare al decollo dettata in caso di necessità per motivi di sicurezza.

Costo dei traini e dei decolli

Ogni traino aereo viene fornito dall'ente organizzatore, per un prezzo che include le tasse aeroportuali del solo traino. Gli alianti che decollano autonomamente sono soggetti al versamento del contributo per ogni lancio effettuato. Le tasse antincendio e di approdo per l'aliante dovute ad ENAC dai piloti saranno pagate a parte secondo le procedure fornite da ENAC che verranno comunicate ai concorrenti tramite i canali ufficiali.

Formato del file di punti di virata

Il formato ufficiale è il .CUP di SeeYou. La DzG assisterà i piloti che avessero difficoltà a gestire questo formato, nei limiti del possibile e dell'adempimento degli impegni verso gli altri concorrenti. I file sono a disposizione per il download dal sito www.soaringspot.com nelle pagine delle gare in oggetto, all'interno della Sezione "Downloads".

Documentazione richiesta in forma digitale (scansioni)

Piloti e copiloti possono partecipare alla competizione solo se forniscono la seguente documentazione in forma elettronica, tramite e-mail all'indirizzo scoring.rieti1@gmail.com:

- Licenza Sportiva FAI in corso di validità per il 2026
- ARC dell'aliante (o Permit to Fly).
- Nota assicurativa dell'aliante per danni a terzi (RC).
- Licenza del pilota.
- Certificato medico del pilota

Durante la registrazione i concorrenti dovranno inoltre sottoscrivere in presenza degli addetti alla segreteria una dichiarazione del possesso, in corso di validità fino almeno al 15 agosto 2026, di tutti i documenti, assicurazioni, licenze, idoneità e verifiche prescritte dalle norme aeronautiche.

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.

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

- Licenza Sportiva FAI;
- certificato medico ICAO Classe 2, o LAPL;
- licenza di pilota d'aliante.

Dotazioni di sicurezza

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 da indicare alla DzG.

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.

È obbligatorio avere a bordo un apparato di avviso del traffico di aianti 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.

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

Saranno effettuate verifiche a campione 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.

Comunicazioni radio

Le comunicazioni radio sono consentite solo per motivi di sicurezza.

Durante le operazioni di decollo, il canale in uso è 122.225. Dopo lo sgancio o lo spegnimento del motore, il pilota deve passare sul canale 123.380 (equivalente a 123.375 MHz), fino alla chiamata che effettuerà qualche minuto prima dell'arrivo in campo per l'atterraggio. Dopo la chiamata, cambierà canale per l'atterraggio su 122.225.

- Take-off 122.225
- Free Flight 123.380 (until announcing last 10 km)
- Landing 122.225 (after announcing last 10 km)

Procedure per aianti motorizzati

Gli aianti 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 aianti che decollano autonomamente devono seguire il percorso di salita definito dalla direzione gara. Lo spegnimento del motore può avvenire in luogo e a quota diversi da quelli assegnati agli aianti 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 aianti 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. L'azionamento di prova deve rispettare le norme del Regolamento Nazionale. 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'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 dalla DzG sul canale di terra 122.225 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 e Regole dell'Aria

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.

Gli aeromobili in servizio di Stato o impegnati in operazioni d'emergenza o in spegnimento d'incendi, o in qualunque altra attività di pubblica sicurezza e utilità, hanno la precedenza sugli alianti e su ogni traffico di Aviazione Generale. I partecipanti sono fermamente invitati a non interferire con tali operazioni d'interesse pubblico, rispettando i volumi di non-sorvolo che, negli spazi aerei di classe E e G sono: **raggio di 5 miglia nautiche, e altezza non inferiore a 900 m sul terreno sottostante.**

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, identificata dalle coordinate del suo punto centrale. La lunghezza del Raggio (radius) della Start Line è indicata giornalmente sul foglio stampato del tema di giornata (Task Sheet).

L'apertura della Start Line è annunciata dalla DzG sul canale 123.380, non prima che siano trascorsi 20 minuti dal decollo dell'ultimo aliante appartenente alla rispettiva Classe. La DzG annuncerà l'orario previsto di apertura con un anticipo di 20 minuti, al termine dei decolli della Classe, e quindi effettuerà ulteriori comunicazioni fino ad annunciare ufficialmente l'apertura della Start Line. La Start Line si intende non aperta fino a comunicazione ufficiale di apertura. Per urgenti motivi di sicurezza, la DzG può annullare la prova in corso anche dopo che la Start Line è stata dichiarata aperta.

Limiti di quota in partenza

La DzG può imporre limiti di quota sulla partenza o in pre-partenza, in accordo col regolamento nazionale, dandone comunicazione sul Task Sheet, o al briefing o eventualmente in successivi briefing di aggiornamento.

Istruzioni per il fuoricampo

Il partecipante che atterra in luogo diverso dall'aeroporto di Rieti 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.

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 Rieti 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 improvvisate 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.

L'eventuale sorvolo veloce dell'aeroporto per il successivo inserimento in circuito d'atterraggio deve essere eseguito alla **quota minima di 30 metri sul terreno**, con velocità sufficiente a compiere un circuito che non sorvoli le piste di atterraggio. Il circuito completo, dal confine del terreno aeroportuale fino all'atterraggio può quindi raggiungere la lunghezza di circa 3 km di volo: di ciò il pilota dovrà tenere conto per evitare di effettuare tagli del circuito o virate a quote e velocità troppo modeste.

Ogni concorrente deve effettuare una **chiamata radio sul canale 123.380** annunciando la prossimità all'arrivo (10 km) "Rieti (Contest Number) dieci chilometri" a cui la DzG risponderà "(Contest Number) cambia frequenza", poi il concorrente **cambierà canale su 122.225 e richiamerà Rieti dando, appena possibile, descrizione della procedura d'atterraggio selezionata** (in Diretta, Circuito, o orientamento della pista).

La DzG potrà rispondere fornendo indicazioni sull'orientamento consigliato o sulla pista più libera ed opportuna in base alle condizioni meteo e di traffico al suolo.

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 secondo. Il metodo preferito per la consegna della registrazione è l'invio tramite e-mail all'indirizzo scoring.rieti1@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 approvata dall'Aero Club d'Italia.

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 del 4 agosto, ore 18:45, 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.

- fine documento -