



REGOLAMENTO TECNICO VOLO A VELA PER LE GARE DI VELOCITA'



I N D I C E

Sezione A - TIPOLOGIA DELLE COMPETIZIONI E CLASSI DI ALIANTI

- A.1 Tipologia delle competizioni
- A.2 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali – gare di velocità
- A.3 Definizione classi Alianti
- A.4 Massa degli alianti
- A.5 Ammissione degli alianti alle competizioni riservate a classi specifiche
- A.6 Alianti motorizzati
- A.7 Alianti biposto
- A.8 Validità delle competizioni

Sezione B - ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

- B.1 Durata della gara
- B.2 Giornata di prova di riserva
- B.3 Giornata di riposo
- B.4 Giornata di allenamento
- B.5 Briefing di presentazione della gara
- B.6 Rappresentante dei piloti
- B.7 Briefing di giornata
- B.8 Norme aggiuntive ed altre disposizioni adottate dal DrG
- B.9 Premiazione
- B.10 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione
- B.11 Compiti dell'ente organizzatore e della Direzione di gara
- B.12 Iscrizioni ed eventuale cancellazione della competizione

Sezione C - REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO

- C.1 Piloti
- C.2 Alianti ed equipaggiamenti di sicurezza
- C.3 Sigle di gara
- C.4 Ispezione alianti
- C.5 Riparazioni e sostituzioni parti alianti

Sezione D - PROCEDURE DI GARA

- D.1 Temi di gara
- D.2 Informazioni sul tema di giornata
- D.3 Schieramento
- D.4 Decollo e traino
- D.5 Partenze
- D.6 Partenze simultanee
- D.7 Punti di virata
- D.8 Arrivo
- D.9 Linea di arrivo sull'aeroporto

Aero Club d'Italia

Volo a Vela



- D.10 Linea di arrivo remota
- D.11 Cerchio di arrivo
- D.12 Atterraggio
- D.13 Atterraggio fuori campo
- D.14 Atterraggio virtuale
- D.15 Area di gara e limite massimo di quota
- D.16 Spazi aerei vietati
- D.17 Consegna dei file IGC di volo

Sezione E - CLASSIFICHE

- E.1 Classifiche di giornata: preliminare, non ufficiale, ufficiale
- E.2 Classifiche generali: provvisoria, definitiva

Sezione F - PENALITA', CSO E CONTENZIOSO

- F.1 Penalità e Squalifiche
- F.2 Commissione Sportiva Operante
- F.3 Esposto
- F.4 Lagnanza
- F.5 Reclamo
- F.6 Appello alla CCSA
- F.7 Ricorso al Consiglio Federale dell'AeCI
- F.8 Omologazione della competizione

Sezione G - PROCEDURE PER IL CONTROLLO DEL VOLO

- G.1 Strumenti di controllo

Sezione H - NORME DI SICUREZZA

- H.1 Certificato di navigabilità
- H.2 Volo in nube
- H.3 Incidenti di volo
- H.4 Comunicazioni radio
- H.5 Penalità per comportamento pericoloso
- H.6 Uso del paracadute

Sezione I - CALCOLO DEI PUNTEGGI

- I.1 Generalità
- I.2 Parametri per il calcolo dei punteggi
- I.3 Calcolo dei punteggi di giornata

Sezione L – RINVIO AD ALTRE FONTI NORMATIVE

- L.1.0 Norme di rinvio

ALLEGATO A Fattori correttivi classe Unica

ALLEGATO B Fattori correttivi Classe Club (IGC Club Class list)

ALLEGATO C Elenco 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

Aero Club d'Italia

Volo a Vela



DrG: Direttore di gara

EO: Ente Organizzatore

FAI: Federazione Aeronautica Internazionale

FR: registratore di volo (Flight recorder) omologato IGC

HC (hors cours): Piloti fuori concorso

PV: Punto di Virata

Ranking IGC: ranking list IGC (FAI sporting code – section 3- annex D)

RPG: regolamento particolare di gara (ex norme aggiuntive)

RSN: Regolamento Sportivo Nazionale

RT: Racing Task

TA: Traguardo di Arrivo

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'EO, che si accolla la gestione, l'invio dei risultati e le spese di iscrizione.

A.1.2 Le **gare nazionali** sono quelle inserite nel Calendario Sportivo Nazionale con tale definizione e obbligano l'EO, 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 assenza di limitazioni dei posti disponibili, l'EO può decidere di ammettere come HC, anche la partecipazione di piloti stranieri.

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 eccezione del Campionato italiano Promozione e alle gare di promozione)**:

- a) I Piloti Nazionali – come definito nei criteri per la formazione delle rappresentative italiane.
- b) I piloti stranieri classificati nel ranking IGC con un punteggio superiore a zero.

A.1.7 I piloti italiani che non appartengono alla categoria nazionale, possono partecipare alle **Gare di Promozione** se hanno conseguito l'Insegna FAI C d'Argento e hanno almeno un'esperienza di 150 ore di volo da solisti. Può essere organizzato annualmente anche un **Campionato italiano Promozione** riservato ai piloti italiani di categoria promozione e un **Campionato di Classe Unica Femminile**. Quest'Ultimo è riservato ai piloti di sesso femminile sia di categoria nazionale, sia di categoria promozione, 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 a eccezione delle Gare di Promozione, il DrG può decidere di accorpare una o più gare/classi per aumentare il numero di concorrenti e il valore della competizione ai fini del Ranking IGC. In particolare, quando in una determinata gara/classe non si raggiunge il numero minimo di quattro concorrenti, il DrG deve tentare di effettuare gli accorpamenti possibili prima di annullare la competizione per la classe.

A.1.9 I Campionati Italiani e le gare Nazionali riservate alle classi FAI standard, 15 metri o 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'STS per la formale autorizzazione da parte dell'AeCI. 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 dei candidati nel Ranking List.

A.1.10 I **Campionati Italiani** possono essere organizzati annualmente per ciascuna classe di aliante senza handicap, ad eccezione delle classi Club e 20 metri biposto, dove è sempre prevista l'applicazione degli handicap. Anche il Campionato Italiano Promozione è una gara ad Handicap.

È inoltre possibile organizzare uno o più Campionati Italiani di classe contemporaneamente a una gara nazionale di classe unica ad handicap al fine di ottenere una competizione con più partecipanti e di maggior valore ai fini del Ranking IGC. In questo caso:

- sarà possibile porre dei limiti agli handicap degli alianti ammessi alla gara nazionale di classe unica in modo da limitare la differenza tra gli handicap e poter così assegnare lo stesso tema di gara a tutti i partecipanti;
- i piloti italiani iscritti alla gara nazionale di classe unica con un aliante appartenente alla classe del/dei campionati italiani saranno automaticamente iscritti anche al/ai campionati italiani della classe di aliante con cui partecipano;

Aero Club d'Italia

Volo a Vela



- salvo indicazioni diverse, gli eventuali piloti stranieri iscritti alla gara nazionale di classe unica non saranno iscritti al/ai campionati italiani;
- saranno predisposte per ciascuna gara/classe sia le classifiche di giornata sia quelle generali, con relative premiazioni;
- il titolo di campione Italiano (qualora si raggiungano i requisiti per l'assegnazione indicati al successivo punto A.8.3) verrà assegnato al vincitore della rispettiva gara;
- i risultati validi per il Ranking IGC saranno normalmente solo quelli della gara nazionale di classe unica ad handicap. In caso l'EO decida diversamente dovrà indicarlo nel primo bollettino di gara.

5

A.1.11 Le **Gare Nazionali** possono essere organizzate per classi separate e/o ad handicap. La DrG specificherà la tipologia di gara nel RPG.

A.1.12 Le gare di Promozione sono organizzate in classe unica con l'utilizzo degli handicap. Alle gare di promozione sono ammessi esclusivamente piloti di categoria Promozione e alianti con handicap minore o uguale a 120.

A.1.13 Nelle gare di Promozione e nelle gare di classe Club non è consentito l'uso di zavorra scaricabile. L'uso di zavorra non scaricabile è consentito limitatamente al soddisfacimento dei requisiti tecnici di omologazione, in conformità con le prescrizioni della casa costruttrice, per quanto concerne il peso minimo a bordo.

A.1.14 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 alianti di caratteristiche analoghe.

A.2 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali

Un pilota di **categoria Promozione** accede alla categoria Nazionale se, partecipando a una Gara di Promozione, ottiene un punteggio finale uguale o superiore all'80% del punteggio del vincitore;

A.3. Definizione classi Alianti

Gli alianti sono divisi nelle seguenti classi secondo le definizioni FAI:

- Standard:** alianti di apertura alare non superiore a 15 m senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
- 15 metri:** alianti di apertura alare non superiore a 15 m, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
- 18 metri:** alianti di apertura alare non superiore a 18 m, con peso massimo al decollo non superiore a 600 Kg.
- 20 metri biposto:** alianti biposto di apertura alare non superiore a 20 m, con peso massimo al decollo non superiore a 800 Kg.
- Libera:** alianti senza limitazione di apertura alare, con peso massimo al decollo non superiore a 850 Kg.
- Club:** alianti elencati nell'ALLEGATO B (IGC Club Class list).
- 13,5mt:** alianti di apertura alare non superiore a 13,5mt con peso massimo al decollo non superiore a 350 Kg

A.4. Massa degli alianti

A.4.1 La massa (o peso espresso in kg) massima al decollo degli alianti, oltre a rientrare nei limiti del Certificato di Navigabilità o Permit to fly della macchina, deve essere inferiore o uguale al limite previsto per la relativa classe di cui all'art. A.3.

A.4.2 In considerazione della tipologia del campo di volo sede della competizione, la DrG 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 o come descritto al punto A.4.6.

A.4.3 Il DrG può imporre anche 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 di giornata 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 DrG dovrà disporre nel RPG se la pesatura giornaliera degli alianti viene effettuata a campione oppure obbligatoriamente per tutti i concorrenti.

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. In ogni caso il concorrente deve riportare la massa del proprio aliante entro il peso massimo consentito. È 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, 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 Club Class List). **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.**

13,5 m: alianti con apertura alare non superiore a 13,5 m

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

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

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

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

A.5.2 Nelle competizioni di classe unica con più di 25 iscritti, la DrG potrà dividere i partecipanti in due o più gruppi che svolgeranno gare distinte e indicherà nel RPG i criteri e le modalità di tale suddivisione. Tra le motivazioni per questa possibile suddivisione vi sono la riduzione del tempo di decollo della singola gara e la riduzione delle differenze di prestazioni degli alianti appartenenti allo stesso gruppo.

A.6 Alianti motorizzati

A.6.1 E' consentita la partecipazione di alianti motorizzati purché dotati di sistemi di rilevamento del funzionamento del motore. Omologati dall'IGC per il tipo di motore installato.

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. Alianti biposto

A.7.1 Definizioni relative alla partecipazione alle gare con alianti biposto

- Pilota Unico:** una sola persona fissa a bordo di un biposto.
- Primo Pilota + secondo:** due persone a bordo di un biposto dove il Primo Pilota, di categoria Nazionale, è fisso (la sua presenza a bordo è necessaria per rendere valida la singola prova di gara) mentre la seconda persona può anche essere sostituita nel corso della competizione. Con due piloti a bordo (Pilota + copilota) il Primo Pilota deve essere tra i due quello con la posizione migliore (più alta) nel ranking IGC e questa condizione deve rimanere valida per tutta la gara anche in caso di sostituzione del copilota.
- Equipaggio:** è costituito da due piloti (Primo Pilota di categoria Nazionale e copilota) a bordo di un aliante biposto che non cambiano per tutta la durata della gara.

Aero Club d'Italia

Volo a Vela



Partecipando a una gara come *Equipaggio* il **concorrente** è l'Equipaggio stesso e le classifiche riporteranno pertanto i nomi di entrambi i piloti che lo compongono. Negli altri casi il concorrente è, a seconda dei casi, il Pilota Unico o il Primo Pilota e le classifiche riportano pertanto solo il suo nome.

7

A.7.2 La partecipazione alle gare con aliante biposto è consentita alle seguenti condizioni.

- Alle **Gare di Promozione** deve esserci un solo pilota a bordo (*Pilota Unico*).
- Al **Campionato di Classe Unica femminile** si può partecipare anche in biposto con 2 piloti a bordo di sesso femminile.
- Nelle **competizioni espressamente riservate alla classe 20 m biposto** è ammessa solo la configurazione *Equipaggio*.
- Nelle **altre gare dove possono partecipare aliante biposto** sono ammesse tutte le configurazioni (Equipaggio, Primo Pilota + secondo e Pilota Unico) e si può cambiare configurazione nel corso della stessa gara con la sola condizione che il Primo Pilota non può cambiare durante la gara. Per avere in classifica i nomi dei due piloti la configurazione Equipaggio non può cambiare durante la gara. I nominativi di tutti i secondi dovranno essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione della gara.

A.8 Validità delle competizioni

A.8.1 Ogni singola gara iscritta al Calendario Nazionale dell'AeCI può svolgersi solo se l'EO ha ricevuto la regolare iscrizione di almeno quattro concorrenti complessivi.

A.8.2 Tutte le gare organizzate in Italia, iscritte al Calendario Nazionale dell'AeCI e regolarmente svolte con almeno una prova valida, assegnano punti per l'Algoritmo Nazionale nel rispetto del regolamento ufficiale del Ranking IGC e secondo quanto riportato nel documento Criteri per la Formazione delle Rappresentative Italiane.

A.8.3 I **Campionati Italiani** sono validi ai fini dell'assegnazione del titolo se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- Dei concorrenti regolarmente iscritti alla gara almeno quattro sono di nazionalità italiana;
- Sono state effettuate almeno due prove valide.

SEZIONE B

ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

B.1. 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 Giornata di riserva

L'ultimo giorno di gara è normalmente considerato **giornata di riserva**. L'EO ha tuttavia la facoltà di non prevedere la giornata di riserva indicandolo nel primo bollettino. Ove presente, 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. Ove possibile, l'EO cercherà di fissare il calendario di gara in modo che l'eventuale giornata di riserva cada in un giorno festivo.

Ove possibile, l'EO cercherà di fissare il calendario di gara in modo che l'eventuale giornata di riserva cada in un giorno festivo.

Aero Club d'Italia

Volo a Vela



B.3 Giornata di riposo

B.3.1 Dopo lo svolgimento di sette prove in giornate consecutive, anche se non tutte valide per la classifica, il DrG deve concedere un giorno di riposo comunicandolo ai concorrenti entro la sera precedente.

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 quattro prove valide.

B.4 Giornata di allenamento

B.4.1 La DrG 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 DrG decida di organizzare la giornata di allenamento, ne dà comunicazione al più tardi 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 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 DrG organizza un briefing di presentazione della gara nel corso del quale procede all'appello dei concorrenti, nomina il rappresentante degli stessi per ciascuna classe e illustra le procedure operative del campo di volo e la logistica.

B.5.2 È obbligatoria la presenza del concorrente oppure, eccezionalmente, di un suo delegato al briefing di presentazione della gara. L'assenza non giustificata viene sanzionata con uno specifico avvertimento, ferma restando la responsabilità del pilota di recuperare le informazioni date al briefing dalla DrG.

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. 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 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 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 assistere, il concorrente deve farsi sostituire da un proprio rappresentante. L'assenza non giustificata può determinare, a discrezione del DrG, una sanzione che va dallo specifico avvertimento fino all'esclusione del concorrente dalla prova di giornata, ove le condizioni di sicurezza lo rendano opportuno. In caso di partecipazione alla prova di gara, rimane comunque in capo al pilota la responsabilità di recuperare le informazioni date al briefing di giornata dalla DrG.

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

B.8.1 Il RPG 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 le disposizioni contenute in questo regolamento e nel Regolamento Sportivo Nazionale dell'Aeroclub d'Italia.

B.8.2 L'RPG deve essere pubblicato sul sito della competizione almeno 30 giorni prima della gara.

B.9 Premiazione

B.9.1 La premiazione è normalmente organizzata nell'ultima giornata del calendario della gara. Tuttavia il DrG può anticipare la premiazione dandone comunicazione formale ai concorrenti con 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 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione

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

B.11 Compiti dell'EO e del DrG

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'EO 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'EO adotta il presente regolamento quale Regolamento ufficiale della competizione e lo trasmette unitamente all'organigramma della competizione e al RPG 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 L'EO e il DrG predispongono 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, eventuale campeggio.

B.11.5 Almeno **tre mesi prima dell'inizio della competizione** la EO:

- 1) Predisporre 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 DrG, 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** l'EO - DrG:

- 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. Il DrG 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** l'EO- DrG:

- 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 e il file sul sito della competizione;
- 5) Pubblica l'elenco aggiornato dei concorrenti;
- 6) Pubblica il RPG 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 DrG:

- 1) Pubblica l'elenco definitivo dei concorrenti;
- 2) Fornisce le informazioni sugli eventuali raggruppamenti o separazioni in gruppi distinti dei partecipanti.

Aero Club d'Italia

Volo a Vela



B.11.9 Durante lo svolgimento della competizione la DrG:

- 1) 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;
- 2) Pubblica sul sito i file IGC entro le 24 ore successive lo svolgimento di ciascuna prova;
- 3) Pubblica sul sito ogni mattina entro le ore 10.00 una breve relazione accompagnata da fotografie sull'andamento della prova del giorno precedente.

10

B.12 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 DrG almeno trenta giorni prima dell'inizio della gara stessa. Raggiunto il numero minimo di quattro concorrenti iscritti nel termine suddetto, la DrG conferma l'organizzazione della gara e può accettare iscrizioni anche successive con maggiorazioni della quota di iscrizione fino al 100%.

B.12.2 Nel caso in cui, entro il termine di cui al comma che precede non si sia raggiunto il numero minimo di quattro iscritti, la DrG ne dà immediata comunicazione al delegato per il volo a vela in CCSA e provvede ad informare tutti i concorrenti della possibilità che la competizione possa non svolgersi per carenza di iscritti.

B.12.3 In caso di numero insufficiente di iscritti a una gara, la DzG può chiedere alla STS, fino al giorno prima dell'inizio della competizione, l'annullamento della gara stessa ovvero proporre l'accorpamento con altra gara/classe della stessa competizione. La gara risultante dall'accorpamento dei due gruppi di concorrenti potrà prevedere l'applicazione degli handicap a discrezione del DrG che dovrà in particolare fare in modo di non penalizzare i concorrenti del gruppo più numeroso. In ogni caso, la DrG dovrà quanto prima informare i piloti iscritti della possibilità dell'accorpamento, ovvero dell'annullamento della gara.

B.12.4 L'iscrizione a una gara implica l'incondizionata accettazione del presente regolamento, del RPG, del RSN e la conoscenza delle norme, con particolare riguardo alla normativa e alle informazioni sulla privacy ai sensi degli artt. 13 e 7 T.U.

B.12.5 Tutti i tracciati logger IGC dei concorrenti sono di proprietà dell'EO.

B.12.6 Se il numero di domande di partecipazione a un Campionato Italiano o alle gare nazionali fosse maggiore del numero di posti disponibili, si terrà conto della posizione dei piloti nel Ranking IGC. Per i Campionati Italiani i piloti di nazionalità italiana con tessera FAI rilasciata dall'AeCI hanno comunque priorità di partecipazione rispetto agli altri piloti.

SEZIONE C

REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO

C.1 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;
- Polizza assicurativa morte e infortuni a norma di legge, ove non ricompresa nella tessera FAI.
- Nel caso di alianti biposto con due persone a bordo anche la seconda persona a bordo deve essere in possesso della licenza sportiva FAI valida per l'anno in corso e, ove non ricompresa nella tessera FAI, di polizza assicurativa morte e infortuni a norma di legge. Nelle sole competizioni riservate alla classe 20 m biposto il concorrente coincide con l'equipaggio, pertanto entrambi i suoi componenti devono soddisfare i requisiti di cui ai precedenti punti a), b), c) e d).
- Per partecipare a un campionato italiano con un biposto con 2 piloti a bordo, entrambi i piloti devono essere di nazionalità italiana.

11

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

- a) Regolamento tecnico per le gare di velocità e RPG;
- b) Codice Sportivo FAI, sezione 3;
- c) Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI;
- d) Regolamento antidoping del CONI;
- e) Codice di comportamento sportivo del CONI;
- f) Regolamento degli atleti azzurri e nazionali del Coni;
- g) Regolamento atleti azzurri e nazionali.

C.2 Alianti ed equipaggiamenti di sicurezza

C.2.1 Ogni aliante deve obbligatoriamente avere a bordo:

- a) Certificato di immatricolazione;
- b) ARC o Permit to Fly in corso di validità;
- c) 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;
- d) Strumentazione minima prevista dal Certificato di Navigabilità;
- e) Licenza radio;
- f) Paracadute.
- g) Da uno a due FR omologati IGC

C.2.2 E' obbligatorio l'installazione e l'uso di un sistema di segnalazione traffico di prossimità (Flarm, DSX o similare).

C.2.3 La presenza a bordo di un localizzatore (ELT, PLB, SPOT o similari) è fortemente raccomandata. La DrG ha la facoltà di renderla obbligatoria indicandolo nel primo bollettino di gara.

C.2.4 La DzG 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.2.5 È fortemente raccomandata la presenza a bordo di un kit di pronto soccorso.

C.3 Sigla di gara

C.3.1 La sigla di gara, composta da uno a tre numeri e/o lettere e accettata dalla DrG, 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 Se due aliante hanno la stessa sigla di gara, salvo accordi diversi tra i due rispettivi piloti, il pilota con la posizione più bassa nel Ranking IGC dovrà modificare le proprie sigle di gara.

C.3.6 Prima dell'inizio della competizione e, se lo ritiene opportuno, anche in qualsiasi altro momento durante la competizione, il DrG verifica la rispondenza delle sigle di gara degli aliante ai requisiti di cui ai commi precedenti e, se ne accerta la non rispondenza, ne ordina l'immediata modifica.

C.3.7 Il mancato ottemperamento all'ordine del DrG determina in capo al DrG la facoltà di escludere il concorrente dalla competizione.

C.4 Ispezione aliante

Al fine di verificare la rispondenza degli aliante 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 aliante prima dell'inizio della competizione e, se lo ritiene opportuno, anche in qualsiasi altro momento durante la competizione.

C.5 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 attribuiti 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 possono essere di due tipi, così come definiti nella Parte 6 del codice FAI Annex A to Section 3-gliding:

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

D.1.2 I temi di gara vengono scelti dal DrG previa consultazione con il Responsabile del Servizio Meteorologico e con il Task Setter. 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 la tipologia di tema di cui al punto D.1.1 cercando, ove possibile, di non utilizzare la stessa tipologia per oltre i 2/3 delle giornate 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, apertura e chiusura dello schieramento, ora prevista di inizio decolli, quote e zone di sgancio, eventuali limiti di quota e di velocità alla partenza e all'arrivo, effemeridi, spazi aerei vietati attivi e 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. In caso di modifiche a tali informazioni intervenute successivamente al briefing, il DrG deve informare tutti i concorrenti interessati raccogliendo le relative firme comprovanti la ricezione delle nuove informazioni.

D.3 Schieramento

D.3.1 L'ordine di schieramento per file è sorteggiato prima della prima prova di gara e avanzerà 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 DrG.

D.3.3 Le procedure di controllo dei pesi degli alianti vengono specificate nel RPG.

D.4.0 Decollo e traino

D.4.1 Il decollo degli alianti avviene normalmente mediante traino aereo. Gli alianti motorizzati in grado di farlo, possono decollare autonomamente. Il costo di traino e gli eventuali costi di decollo autonomo a carico dei concorrenti sono specificate nel primo bollettino.

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

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 DrG si riserva, per giustificati motivi, di ridurre il numero dei decolli a meno di tre comunicandolo tempestivamente.

D.4.4 I circuiti di traino e di decollo autonomo, le zone e la quota di sgancio vengono comunicati al briefing o subito prima del lancio di ciascuna classe.

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 posticipato dal DrG in relazione all'evolversi della situazione meteo.

Con 15 minuti di anticipo rispetto all'ora prevista per l'inizio dei decolli della prima classe in schieramento, il DrG conferma per radio e/o in forma scritta ai concorrenti l'orario di inizio decolli ovvero comunica il nuovo orario posticipato. In caso di cambiamento del tema intervenuto successivamente al briefing, il DrG deve dare ai concorrenti della classe interessata almeno 20 minuti di tempo prima di iniziare i decolli di tale classe.

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 30 e un massimo di 90 secondi, prima del taglio del traguardo di partenza.

Questa procedura, che rimane sempre nella facoltà del pilota, deve obbligatoriamente essere seguita tutti i giorni di gara dai piloti di alianti equipaggiati con motore elettrico frontale (FES); per gli altri piloti rappresenta un obbligo solo nella giornata di allenamento o nel primo giorno di gara (per i giorni successivi la DrG controllerà esclusivamente che l'ENL del logger sia attivo).

D.4.10 I piloti di alianti motorizzati che decollano autonomamente, al termine del circuito di salita preventivamente assegnato e delle operazioni di rientro del motore devono portarsi sul punto e alla quota di sgancio della propria classe.

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 per il nuovo decollo.

D.5 Partenza

D.5.1 La linea di partenza è fissata dalla DrG e specificata nel foglio del tema di giornata. La partenza è valida se il FR mostra che l'aliante ha attraversato la linea di partenza nella direzione del primo PV o Area Assegnata dopo che il traguardo è stato aperto. In mancanza di un attraversamento della linea nella direzione sopra indicata, è considerata come partenza valida anche la presenza di un fix del FR, successivo all'apertura del traguardo, che dista meno di 500



m dalla linea. In questo caso il tempo di partenza è quello della registrazione del fix più vicino alla linea di partenza e il concorrente riceve la penalità indicata in Allegato C.

D.5.2 Le partenze vengono normalmente aperte 30 minuti dopo il decollo dell'ultimo aliante della classe che era nella propria regolare posizione di schieramento. È 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.5.3 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 dieci e cinque minuti al taglio del traguardo, annuncia che il traguardo è aperto. L'ora ufficiale della gara è l'ora GPS.

D.5.4 Il traguardo di partenza rimane normalmente aperto fino alle effemeridi. Il DrG ha comunque la facoltà di anticipare la chiusura del traguardo di partenza ove le condizioni lo rendano opportuno. L'orario di chiusura del traguardo di partenza deve in ogni caso essere riportato sul foglio del tema di giornata.

D.5.5 Può essere imposto un vincolo di quota di pre partenza. In questo caso, dopo l'apertura del traguardo di partenza e prima di effettuare una partenza valida, il concorrente deve scendere al di sotto della quota di pre partenza indicata come limite sul foglio del tema di giornata. Eventuali infrazioni saranno penalizzate. In questo caso non dovranno essere posti limiti di quota e/o di velocità al taglio della linea di partenza.

D.5.6 In alternativa a quanto previsto al punto D.5.5, può essere imposta una limitazione di quota e di velocità rispetto al terreno al momento della partenza, con indicazione sul foglio del tema di giornata.

D.5.7 Partenze non corrette saranno penalizzate.

D.5.8 In caso di più partenze valide effettuate da un concorrente, la sua prestazione sarà valutata considerando la partenza valida che determina il punteggio più alto. Una partenza effettuata dopo aver regolarmente completato il tema di gara non sarà considerata valida.

D.5.9 Se una prova viene annullata per motivi di sicurezza dopo che alcuni concorrenti hanno già effettuato la partenza, il DrG provvede a informare i concorrenti già partiti via radio e chiede conferma della ricezione del messaggio attraverso la sua ripetizione.

D.5.10 Il DrG ha la facoltà di applicare, alla singola prova o all'intera gara, una nuova modalità di partenza denominata Partenza a intervalli. In questo caso verrà data comunicazione al briefing e l'intervallo temporale di partenza, normalmente pari a 10 minuti, sarà pubblicato nel foglio del tema di giornata.

Con la Partenza a intervalli da 10 minuti, l'orario di apertura del traguardo di partenza di una classe non sarà prima di 15 minuti successivi al decollo dell'ultimo concorrente della classe e sarà arrotondato ai successivi 10 minuti interi di orologio. Per esempio, se l'ultimo decollo è alle 12:02, il traguardo non apre alle 12:17 ma l'orario di apertura viene arrotondato ai primi 10 minuti interi successivi, quindi alle 12:20. Gli intervalli di partenza successivi saranno pertanto alle 12:30, 12:40, 12:50 e così via fino alla chiusura del traguardo di partenza.

Ai fini della valorizzazione del volo, il tempo di partenza di un concorrente sarà l'orario di inizio dell'intervallo da 10 minuti nel quale il concorrente è partito. Per esempio, il pilota A parte (attraversa la linea di partenza) alle 12:41:02 e il pilota B parte alle 12:47:45. Per entrambi i piloti l'orario di partenza per il calcolo dei punteggi è 12:40:00. Se il pilota C parte alle 12:53:15 il suo orario di partenza effettivo è 12:50:00.

È previsto un buffer di 30 secondi appena prima della fine di ogni intervallo temporale di partenza. Un pilota che parte negli ultimi 30 secondi che precedono una nuova finestra di partenza viene dato partito all'ora esatta in cui ha attraversato la linea di partenza. Per esempio, il pilota D parte alle 12:39:29, il pilota E parte alle 12:39:31 e il pilota F parte alle 12:40:09. Il pilota D è valutato come se fosse partito alle 12:30:00, il pilota E alle 12:39:31 e il pilota F alle 12:40:00.

D.6 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. Le prove con partenza simultanea dovranno essere di tipo RT

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 e nelle giornate in cui le condizioni meteorologiche lo consentono.

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 penali 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 consentita è m QNH, velocità massima al taglio del traguardo è Km/h"*;

b) **cinque minuti prima** dell'apertura del traguardo: *"il traguardo aprirà tra cinque minuti, la massima altitudine.....m QNH, la 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 già 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 linea di partenza è fissata dalla DzG e specificata nel foglio del tema di giornata. La partenza è valida se il FR mostra che l'aliante ha attraversato la linea di partenza nella direzione del primo PV 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.

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.

D.7.0 Punti di Virata

D.7.1 I punti di virata (PV) sono punti definiti da coordinate geografiche. La Zona di Osservazione (ZO) di un PV è lo spazio aereo contenuto in un cilindro verticale di 500 m di raggio centrato sul PV. Per ragioni di sicurezza il DrG può prevedere eccezionalmente un raggio della ZO maggiore di 500 m.

D.7.2 Il concorrente ha aggirato correttamente il PV se il FR mostra un fix valido all'interno della ZO oppure se la congiungente due fix validi consecutivi attraversa la ZO. Se il concorrente non entra nella ZO ma il suo FR presenta un fix distante meno di 500 m dalla ZO allora il PV o l'area assegnata sono considerati aggirati e viene attribuita una penalità.

D.7.3 Il concorrente deve aggirare i PV specificati dalla DrG nell'ordine richiesto. In caso contrario i PV non sono considerati aggirati.

D.7.4 I PV devono appartenere al territorio di gara ma la ZO o l'area assegnata possono anche uscire parzialmente dal territorio di gara.

D.8 Arrivo

D.8.1 La DrG può scegliere per ogni tema di giornata una delle seguenti traguardi di arrivo (TA):

- Linea di arrivo sull'aeroporto (LAA);
- Linea di arrivo remota (LAR);
- Cerchio di arrivo (CA).

La LAR e il CA permettono ai piloti, una volta attraversato il TA, di impostare una discesa lenta verso l'Aeroporto e di concentrarsi sulla procedura di atterraggio, nonché di mantenere la necessaria separazione dagli altri alianti, cosa importante specie in caso di aeroporti dotati di un'unica pista di atterraggio. Questi tipi di TA consentono anche ai



piloti di chiudere il tema e di atterrare in un campo o in un aeroporto diverso, qualora l'aeroporto di gara non fosse agibile.

I possibili TA per la competizione devono essere specificati nel RPG unitamente alle relative procedure di circuito e atterraggio. La DzG dovrà indicare sul foglio del tema di giornata la quota minima di attraversamento del TA.

Per completare la prova il concorrente deve attraversare il TA nella direzione e alla quota indicate nel foglio del tema di giornata, a bordo del proprio aliante e senza aiuti

D.8.2 I concorrenti annunciano il loro imminente arrivo sulla frequenza del traguardo comunicando il numero di gara e i minuti mancanti all'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 TA viene normalmente chiuso alle effemeridi, ovvero quando tutti i concorrenti sono atterrati.

D.8.5 Il concorrente che alla chiusura del TA non abbia ancora completato il percorso di gara, viene considerato atterrato fuoricampo nel punto in cui si trova al momento della chiusura del TA.

D.9 Linea di arrivo sull'aeroporto (LAA)

D.9.1 La LAA è un segmento di retta centrato sul punto di arrivo, ortogonale all'ultimo lato e lungo 2000 m (1000 m per parte). La LAA deve essere attraversata, nella direzione del tema di gara, al di sopra di una quota minima, salvo il caso degli atterraggi in diretta, di 15 metri (AGL).

D.9.2 Il punto di arrivo è posizionato sull'aeroporto o nelle immediate vicinanze in modo che gli alianti possano atterrare in sicurezza dopo aver attraversato la LAA.

D.10 Linea di arrivo remota (LAR)

D.10.1 La LAR differisce dalla LAA solo per il fatto che il punto di arrivo non è sull'aeroporto di atterraggio e può distare anche diversi chilometri.

D.10.2 Nel caso di TA remoto la DrG deve prevederne l'attraversamento al di sopra di un'altezza minima in modo da consentire il rientro in campo in totale sicurezza degli alianti che l'hanno attraversato (la quota minima sul traguardo deve essere almeno pari alla quota necessaria per rientrare in campo con efficienza uguale a 20).

D.10.3 Il concorrente che attraversa la LAR al di sotto della quota minima prevista, è penalizzato con l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.11 Cerchio di arrivo (CA)

D.11.1 Può essere previsto come traguardo di arrivo un cerchio di raggio predefinito dalla DgG centrato sull'aeroporto di atterraggio o comprendente al suo interno l'aeroporto di atterraggio.

D.11.2 La DrG indica sul foglio del tema di giornata l'altitudine minima, espressa in QNH, per l'attraversamento del CA in modo da consentire il rientro in campo in totale sicurezza degli alianti che l'hanno attraversato (la quota minima sul traguardo deve essere almeno pari alla quota necessaria per rientrare in campo con efficienza uguale a 20).

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.12 Atterraggio

D.12.1 Dopo l'attraversamento del TA gli alianti devono atterrare senza indugio. Le procedure di atterraggio sono definite nel RPG.

D.12.2 Manovre pericolose dopo l'attraversamento del TA e nella fase di avvicinamento all'aeroporto sono penalizzate.

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

D.13 Atterraggio fuori campo

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

D.13.2 In caso di atterraggio fuori campo, l'aliante può essere recuperato via terra oppure per via aerea.

Aero Club d'Italia

Volo a Vela



D.13.3 I recuperi per via aerea devono essere autorizzati dalla DrG, che utilizza gli aerei da traino da essa gestiti o consente l'impiego di altri mezzi.

D.13.4 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.13.5 La posizione dell'aliante dopo l'atterraggio fuori campo sarà quella calcolata dal software See You Competition.

D.14 Atterraggio virtuale

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

D.15 Area di gara e limite massimo di quota

D.15.1 La DrG definisce con coordinate geografiche l'area della competizione o territorio di gara e gli 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 Spazi aerei vietati

D.16.1 La valutazione dell'ingresso negli spazi aerei vietati viene effettuata esclusivamente con il software See You Competition.

D.16.2 L'ingresso negli spazi aerei vietati verticali e/o orizzontali viene considerato atterraggio fuori campo all'ingresso della zona vietata. Eventuali violazioni successive sono sanzionate con le penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.16.3 Le penalità per la violazione degli spazi aerei si applicano in tutte le fasi del volo (quindi non solo durante lo svolgimento del tema di gara), anche al di fuori dell'area di gara e in tutti i voli fatti dai concorrenti nelle diverse giornate di gara e nella giornata di allenamento ufficiale. A titolo esemplificativo, la violazione dello spazio aereo commessa prima di una partenza valida, invalida la prova di giornata del concorrente anche nel caso in cui il pilota, accortosi della violazione, riatterri e riparta per un altro volo.

D.16.4 In caso di ingresso in spazi aerei vietati è consentito al concorrente fornire alla DzG il FR secondario, purché regolarmente dichiarato, al fine di verificare la correttezza della registrazione del FR primario. In caso di discrepanza tra le due registrazioni, sarà considerata solo una registrazione di volo, quella più favorevole per il concorrente nella sua interezza.

D.17 Consegna dei file IGC di volo

D.17.1 Entro 45 minuti dall'atterraggio definitivo in aeroporto di ogni giornata di gara (compresa la giornata di allenamento ufficiale), i concorrenti devono inviare via mail o consegnare su supporto informatico alla DrG i file in formato IGC di tutti i voli effettuati nella giornata. Eventuali ritardi saranno sanzionati con l'applicazione delle penalità di cui all'ALLEGATO C.

D.17.2 La mancata consegna dei file IGC contenenti la registrazione completa di tutti i voli di giornata impedisce alla DrG l'accertamento dell'eventuale violazione degli spazi aerei e comporta pertanto per il concorrente la squalifica di giornata.

SEZIONE E

CLASSIFICHE

E.1 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 DrG 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 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.2.2 La "**classifica generale provvisoria**" tiene conto dei risultati di tutte le classifiche di giornata, anche se non ufficiali.

E.2.3 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.2.4 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 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. (squalifica definitiva)

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 RSN e del RPG. All'atto dell'iscrizione, i suddetti regolamenti si intendono implicitamente accettati dai concorrenti.

F.2 Commissione Sportiva Operante (CSO)

F.2.1 Tutte le gare iscritte a calendario nazionale sportivo devono svolgersi sotto il controllo di una Commissione Sportiva O, costituita di almeno tre membri **in possesso della tessera di giudice sportivo in corso di validità**, di cui uno solo può essere appartenente all'eo. 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 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 pdg, 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 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 o 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 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 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 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 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.

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

F.8 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 Entro 15 giorni dalla conclusione della gara, L'EO/DzG deve trasmettere all'IGC Ranking System Administrator le classifiche definitive secondo quanto riportato su <http://igcrankings.fai.org/>

SEZIONE G

PROCEDURE PER LA VALUTAZIONE DEI VOLI

G.1 Strumenti di controllo

G.1.1 Ogni aliante deve essere dotato di almeno un'unità 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, o al più tardi entro il termine del briefing del primo giorno di gara, il concorrente deve comunicare alla DrG marca e codice di identificazione del FR primario e dell'eventuale FR secondario. Prima dell'inizio della competizione, il concorrente deve in particolare fornire alla DrG un file di volo generato dal FR primario e un file generato dall'eventuale FR secondario che intende utilizzare nel corso della competizione.

G.1.4 In caso di malfunzionamento del FR primario o secondario il concorrente potrà utilizzare un FR sostitutivo dalla prova di gara successiva alla relativa comunicazione di sostituzione inoltrata alla DrG. Al di fuori del caso sopra menzionato, La DrG non potrà prendere in considerazione, neppure come registrazione di back-up, FR che non siano stati segnalati come indicato nel punto G.1.3.

G.1.5 Il FR primario e l'eventuale FR secondario devono essere impostati per registrare un fix ogni massimo 5 secondi. Eventuali frequenze di registrazione minori verranno sanzionate come da ALLEGATO C.

G.1.6 Per le gare di qualificazione 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 SeeYou Competition della società Naviter, con gli script ufficiali per l'anno in corso approvati dall'AeCI e forniti alla DrG.



SEZIONE H

NORME DI SICUREZZA

H.1 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 Volo in nube

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 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 Comunicazioni radio

H.4.1 Salvo casi particolari, la DrG comunicherà due frequenze radio ufficiali per lo svolgimento della gara: la frequenza per le operazioni di decollo e atterraggio (frequenza aeroporto) e la frequenza per le altre fasi del volo (frequenza di gara).

H.4.2 Tutti i piloti devono essere sempre in ascolto sulla frequenza ufficiale corrispondente alla fase del volo in cui si trovano: sulla frequenza aeroporto dallo schieramento fino allo sgancio e dalla comunicazione di arrivo imminente al parcheggio dell'aliante a terra; sulla frequenza di gara in tutte le altre fasi del volo.

H.4.3 Sulle 2 frequenze ufficiali sono vietate comunicazioni fra i concorrenti in volo, se non per ragioni di sicurezza.

H.4.4 Le comunicazioni radio fra i concorrenti e altri piloti in volo che non partecipano alla gara sono consentite solo per ragioni di sicurezza. È in particolare vietato ai concorrenti ottenere da piloti in volo non concorrenti qualunque tipo di aiuto, se non per ragioni di sicurezza.

H.4.5 La DrG può prevedere uno o più "appelli" durante lo svolgimento della gara per ragioni di sicurezza.

H.4.6 La DrG può effettuare durante le prove di gara controlli a campione per verificare che tutti i concorrenti rispettino le norme della sezione H.4.

H.5 Penalità per comportamento pericoloso

H.5.1 Il DrG può assegnare discrezionalmente una penalità ai piloti che si rendessero responsabili di comportamenti che possano compromettere la loro stessa sicurezza o quella di altri piloti o di altre persone.

H.6 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. Quest'obbligo viene meno nel caso di utilizzo di un aliante dotato di paracadute balistico

SEZIONE I

CALCOLO DEI PUNTEGGI

Si riporta per comodità una traduzione sintetica di quanto contenuto nella Parte 8 del codice FAI *Annex A to Section 3 – Gliding* al quale si rimanda per una trattazione completa e aggiornata del sistema di calcolo e di attribuzioni dei punteggi di gara. Per il calcolo dei punteggi si utilizzano gli script di SeeYou citati nel punto G.1.6. In caso di contrasto tra le fonti prevale quanto riportato nel codice FAI sopra citato.

I.1 Generalità

I.1.1 A eccezione delle gare nella formula FAI Gran Prix, le gare di velocità vengono valutate con il *Sistema dei 1000 Punt*, nel quale il punteggio massimo assegnabile per la singola giornata di gara è pari appunto a 1000 punti.

Aero Club d'Italia

Volo a Vela



I.1.2 Una prova di una gara/classe è valida se a tutti i suoi concorrenti è stata data un'opportunità di decollo in tempo utile e se almeno il 25% dei concorrenti decollati quel giorno ha percorso una distanza valida D_h almeno pari a D_m (dopo che ogni handicap è stato applicato). D_h e D_m sono definiti al successivo punto I.2.1.

I.1.3 A ogni concorrente deve essere dato un Punteggio di giornata in base alla sua prestazione per ogni prova valida. Il Punteggio assegnato a ogni concorrente deve essere arrotondato al più vicino numero intero, il valore di 0,5 viene arrotondato per eccesso.

I.1.4 Gli handicap si applicano solo alle gare di Classe Club (Allegato B), al Campionato Italiano 20 m biposto (Allegato A) e alle gare in classe unica ad handicap (Allegato A).

I.1.5 Ai voli penalizzati con la squalifica sono attribuiti zero punti, ma essi sono considerati nei calcoli dei punteggi. I punti di penalizzazione sono dedotti dopo il calcolo dei punteggi di ogni prova. Le penalità che riducono la prestazione di un concorrente (ad esempio: fuoricampo al punto di ingresso nello spazio aereo) devono essere applicate prima del calcolo dei punteggi di giornata. La penalità appropriata deve essere applicata ogni volta che un'infrazione si verifica (ad esempio: il superamento dell'altitudine massima permessa viene penalizzato per ogni infrazione). Se il punteggio di giornata di un concorrente, dopo la deduzione di ogni penalità, è minore di zero, deve essere considerato pari a zero (questo non vale in presenza di eventuali penalità per condotta di volo pericolosa).

I.1.6 I punteggi finali di ogni concorrente si ottengono sommando tutti i suoi punteggi di giornata.

I.2 Parametri per il calcolo dei punteggi

I.2.1 I parametri usati per il **punteggio di giornata** sono:

Dt: Distanza del Tema (usato solo nei Racing Task).

Td: Tempo minimo per il Tema (per il AAT, Td viene specificato al Briefing; per il RT, Td = 0).

D1: Distanza minima per i 1000 punti. Per le gare di classe unica ad handicap così come per le gare di classe 13,5 m e Club D1 = 250 km; per le gare di classe Standard, 15 m, 20 m biposto D1 = 300 km; per le gare di classe 18 m e Libera D1 = 350 km

Dm: Distanza minima per validare la prova di giornata. Per le gare di classe unica ad handicap così come per le gare di classe 13,5 m e Club Dm = 100 km; per le gare di classe Standard, 15 m, 20 m biposto Dm = 120 km; per le gare di classe 18 m e Libera Dm = 140 km.

n1: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (D_h) è almeno pari a D_m .

n2: Numero di concorrenti che hanno chiuso il tema (concorrenti arrivati) la cui velocità media corretta con handicap (V_h) eccede i 2/3 della più alta velocità corretta con handicap della giornata (V_o).

n3: Numero di arrivati, indipendentemente dalla loro velocità.

n4: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (D_h) è almeno pari a $D_m/2$.

N: Numero di concorrenti che quel giorno hanno effettuato almeno un decollo.

Ho: Handicap (H) più basso di tutti i concorrenti.

Do: Distanza corretta con handicap (D_h) più alta del giorno.

Vo: Velocità corretta con handicap (V_h) più alta tra i concorrenti arrivati del giorno.

To: Tempo (T) impiegato dal concorrente la cui $V_h = V_o$. In caso di parità di V_o , vale il T più basso.

Pm: Massimo Punteggio assegnabile per la Giornata, prima dell'applicazione di F e di Fcr.

Pdm: Massimo Punteggio per la Distanza assegnabile per la Giornata, prima dell'applicazione di F e di Fcr.

Pvm: Massimo Punteggio per la Velocità assegnabile per la Giornata, prima dell'applicazione di F e di Fcr.

F: Fattore di Giornata.

Fcr: Fattore di giornata di completamento del task.

I.2.2. I parametri usati per il punteggio di ogni Concorrente sono:

D: Distanza valida percorsa dal concorrente.

H: Handicap del concorrente (se la gara è ad handicap; altrimenti $H = 1$).

Dh: Distanza corretta con handicap del concorrente ($D_h = D \times H_o / H$).

T: Tempo impiegato dal concorrente che ha chiuso il tema.

Pd: Punti per la Distanza del Concorrente.

V: Velocità media sul tema conseguita dal concorrente arrivato ($V = D / T$).

Vh: Velocità corretta con handicap del concorrente arrivato ($V_h = D / T \times H_o / H$).

Pv: Punti per la Velocità del concorrente arrivato.

Aero Club d'Italia

Volo a Vela



S: Punteggio del Concorrente per la Giornata, espresso in punti.

Note per valutatori: al fine di mantenere i risultati preliminari rappresentativi, prima della chiusura del traguardo di arrivo i concorrenti i cui file non sono ancora pervenuti allo scoring si devono considerare come arrivati con $Dh \geq Dm$ e $Vh = Vo$, ma questi non devono apparire nella classifica.

I.3 Calcolo dei punteggi di giornata

I.3.1 Parametri di Giornata:

P_m è uguale al minore dei seguenti tre valori: 1000; $1250 \times (D_o/D_1) - 250$; $(400 \times T_o) - 200$.

F è uguale al più piccolo tra 1 e $(1.25 \times n_1 / N)$.

F_{cr} è uguale al più piccolo tra 1 e $(1.2 \times (n_2/n_1) + 0,6)$.

$P_{vm} = 2/3 (n_2 / N) \times P_m$

$P_{dm} = P_m - P_{vm}$

I.3.2 Punteggio del Concorrente:

(i) Per ogni concorrente che ha chiuso il tema:

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

$$P_d = P_{dm}$$

Eccetto il caso in cui $V_h < 2/3 V_o$, in tal caso $P_v = 0$

(ii) Per ogni concorrente che non ha chiuso il tema:

$$P_v = 0$$

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

(iii) $S = F \times F_{cr} \times (P_v + P_d)$

SEZIONE L

NORME DI RINVIO

L.1 Rinvio ad altre fonti normative

Per tutto quanto non espressamente definito o disciplinato nel presente regolamento si rinvia ai Codici Sportivi FAI sezione 3 – Gliding (in particolare all'Annex A e al documento IGC PROCEDURES FOR HANDICAPPED CLASSES), ai Criteri per la Formazione delle Rappresentative Italiane e al RSN dell'AeCI.