



Regolamento Tecnico Rally Aereo



Sommario

A.1	INTRODUZIONE	3
A.2	NORME GENERALI	4
A.3	ISCRIZIONI.....	5
A.4	AEREI	5
A.5	FLIGHT DATA RECORDING EQUIPMENT	6
A.6	DETTAGLI DELLA GARA	7
A.6.1	Generale.....	7
A.6.2	Prova di pianificazione (Plotting test)	7
A.6.3	Prova di puntualità a tempo (Timing Test)	8
A.6.4	Prova di ricognizione a vista (Observation Test)	8
A.6.5	Prova di atterraggio (Landing Test)	9
A.7	PENALITA'	11
A.8	SQUALIFICA.....	13
A.9	LAGNANZE E RECLAMI	13
A.10	RISULTATI FINALI	14
A.11	PREMI	14
	Appendice 1 – Griglia per atterraggio di precisione.....	15
	Appendice 2 – Scheda di gara	16
	Appendice 3 – Obiettivi di tela a terra	17
	Appendice 4 – Tabella delle velocità massime	18
	Appendice 5 – Facsimile della Scheda di iscrizione.....	21
	Appendice 6 – Facsimile del Regolamento particolare	22

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

- A.1.1 L'organizzazione delle gare di rally aereo, previste dal Calendario Sportivo Nazionale di categoria, è delegata agli Aeroclub che ne hanno fatto richiesta, e dev'essere effettuata in conformità a quanto previsto dal presente Regolamento tecnico (la cui attuale edizione rimane valida fino ad un successivo emendamento), dal Regolamento Sportivo Nazionale e da tutte le disposizioni emanate dall'Aero Club d'Italia, oltre che in base alle istruzioni impartite dalla Direzione di Gara.
- A.1.2 Il numero minimo di equipaggi partecipanti non deve essere inferiore a quattro.
- A.1.3 Il Direttore di Gara (D.G.) è il responsabile della creazione del percorso di gara.
- A.1.4 La nomina del Direttore di Gara e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno sessanta giorni prima dell'evento.
- A.1.5 Il D.G. è il responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il Briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e piena comprensione.
- A.1.6 In occasione dell'evento agonistico, l'Aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.
- A.1.7 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri, tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally. Almeno uno dei tre membri non deve appartenere all'Aeroclub organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente che i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A. con la tessera di Giudice in corso di validità. La C.S.O. è disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare, la CSO deve:
- a) Dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;
 - b) Prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;
 - c) Prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami;
 - d) Svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.
- A.1.8 In occasione di ogni gara iscritta nel Calendario Sportivo Nazionale, l'Aero Club d'Italia convocherà un rappresentante del Centro Classifiche, i cui compiti sono: la predisposizione dell'ordine di partenza e delle buste di gara (contenenti la carta 1:200.000, le foto, il road book e la scheda di gara), l'estrazione dei dati dai logger forniti ai concorrenti e la valutazione delle loro prestazioni. Il rappresentante del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. le classifiche provvisorie appena compilate, evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse in sede di estrazione dei dati. Per le modalità, le tempistiche e la procedura applicabili si rinvia all'Art. 5.4.N del Regolamento Sportivo Nazionale.

- A.1.9 L'approntamento del velivolo e le relative spese per l'effettuazione del volo di prova sono a carico dell'Aeroclub organizzatore.

A.2 NORME GENERALI

- A.2.1 La gara deve essere svolta solo in VMC secondo la definizione ICAO ed è soggetta alle norme VFR nazionali. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C decidere se continuare o interrompere la gara.
- A.2.2 Il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare, annullare la gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.
- A.2.3 È vietato fumare durante il briefing.
- A.2.4 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.
- A.2.5 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve effettuare una chiamata radio per spiegare la situazione e seguire le indicazioni che verranno fornite.
- A.2.6 Ad ogni equipaggio vanno consegnate due cartine di gara, non necessariamente aeronautiche, sufficienti a coprire l'intero percorso, dotate di coordinate geografiche e con scala 1:200.000.
- A.2.7 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare. Tra un decollo e quello successivo deve esserci una separazione in tempo di almeno 2 minuti.
- A.2.8 I decolli di equipaggi di uno stesso Aeroclub, se possibile, devono essere separati da un tempo minimo di 6 minuti. L'inserimento di un equipaggio estraneo annulla questa raccomandazione.
- A.2.9 L'uso di dispositivi che determinano la loro posizione analizzando i segnali satellitari (GNSS) è concesso, mentre è proibito l'uso di qualsiasi dispositivo elettronico in grado di effettuare comunicazioni bidirezionali (cellulari, tablet, smart watch, ecc.). E' altresì proibito l'uso di dispositivi installati a bordo che visualizzano mappe in scala minore di 1:500.000 e/o che permettono di tracciare la rotta di gara, mentre i dispositivi portatili non possono visualizzare alcun tipo di mappa. Qualsiasi dispositivo proibito e i sistemi autopilota verranno sigillati e non potranno essere usati per alcun motivo durante la gara, ad eccezione di situazioni di emergenza. Qualsiasi sigillo manomesso comporterà l'immediata squalifica dell'equipaggio.
- A.2.10 I telefoni cellulari possono essere portati a bordo, per l'uso in situazioni di emergenza, ma dovranno essere spenti e inseriti in una busta sigillata. Qualsiasi sigillo manomesso comporterà l'immediata squalifica dell'equipaggio.
- A.2.11 Gli aeromobili, gli equipaggi e i bagagli personali possono essere sottoposti ad ispezione dalla C.S.O. per la ricerca di apparati non autorizzati. L'ispezione deve essere completata entro i 5 minuti che precedono l'orario di consegna della busta di gara.
- A.2.12 Prima del decollo verrà consegnata presso l'aereo una busta di gara contenente il seguente materiale:
- a) Due cartine di gara;
 - b) Un road book;
 - c) Un set di fotografie dei vertici (TP);
 - d) Un set di fotografie in rotta, suddiviso in due gruppi;
 - e) Una scheda di gara;
 - f) Istruzioni per rullaggio, decollo e atterraggio;

g) Una busta di sicurezza contenente una mappa di gara con i vertici evidenziati.

La busta di gara sarà consegnata agli equipaggi ad un tempo calcolato dalla somma di 2 minuti per ogni vertice (incluso SP e FP). Ogni equipaggio provvederà a munirsi del materiale per la pianificazione.

- A.2.13 Dopo il Finish Point, i concorrenti dovranno portarsi all'atterraggio; a seguire, il rullaggio verso il parcheggio deve essere eseguito senza indugio seguendo le istruzioni impartite dalla TWR o dal personale preposto a terra. Si dovrà consegnare la scheda di gara entro 5 minuti dall'arresto dell'aereo al parcheggio.
- A.2.14 A seguire, dev'essere riconsegnata anche la busta di gara con tutto il suo contenuto originale e i data logger.
- A.2.15 Prima della riconsegna di tutto il materiale, l'equipaggio non può comunicare con nessuno, ad eccezione dei membri della Direzione di Gara.
- A.2.16 Tutti gli equipaggi devono essere mantenuti isolati dal momento del primo decollo.

A.3 ISCRIZIONI

- A.3.1 Ogni equipaggio deve essere composto da un pilota e da un navigatore. Nessun passeggero può essere imbarcato durante la gara.
- A.3.2 Il pilota deve essere in possesso di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che piloterà in gara. L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento ed il regolamento particolare di gara che accetta incondizionatamente all'atto dell'iscrizione alla gara.
- A.3.3 Ogni pilota deve essere a conoscenza delle regole dell'aria attualmente in vigore in Italia, nonché i regolamenti relativi al Paese di immatricolazione dell'aereo, qualora differiscano, e dev'essere in grado di metterle in pratica.
- A.3.4 Tutti i membri dell'equipaggio devono essere in possesso di una valida licenza sportiva FAI, rilasciata dall'Aero Club d'Italia, e di un documento di riconoscimento in corso di validità da esibire al momento dell'iscrizione.
- A.3.5 In occasione di ogni gara si terrà un briefing al quale dovranno partecipare obbligatoriamente i piloti titolari dell'iscrizione. Possono partecipare anche i navigatori ed i capisquadra ma non come rappresentanti dei titolari. Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza.
- A.3.6 Gli equipaggi devono presentarsi alla Direzione di Gara entro l'orario stabilito dall'organizzatore.
- A.3.7 Il briefing sarà considerato quale inizio dell'evento che terminerà dopo la cerimonia di chiusura (premiazione). I concorrenti che si assenteranno durante questo periodo senza formale autorizzazione del Direttore di Gara saranno considerati ritirati dalla gara.
- A.3.8 Gli organizzatori non assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possono derivare agli equipaggi, agli aa/mm, a terzi ed alle cose, in dipendenza ed in occasione della competizione.
- A.3.9 E' facoltà dell'organizzatore della gara limitare il numero dei partecipanti.

A.4 AEREI

- A.4.1 Sono ammessi alla competizione i seguenti aeromobili:

- a) Gli aeromobili con motore a pistoni e turboelica rientranti nelle sottoclassi C-1 (a, b, c, d) e C-3 (a, b, c) previste dal FAI Sporting Code, Sezione 2 con numero di posti non superiore a sei;
 - b) I motoalianti con motore non retrattile montato integralmente alla cellula e carrello convenzionale a tre ruote come previsto dal FAI Sporting Code Section 3;
 - c) Gli aerei autocostruiti immatricolati con un Permesso di Volo;
 - d) Gli ULM Avanzati.
- A.4.2 La velocità minima di gara ammessa è di 60 Kts, dovrà essere un multiplo di 5 Kts, e non potrà essere inferiore al 60% della velocità indicata nella tabella ufficiale emessa dalla Commissione Sportiva Centrale Aeronautica (Appendice 4).
- A.4.3 Gli aeromobili devono avere un'autonomia almeno pari al tempo necessario a volare l'intero percorso di gara (da decollo ad atterraggio) alla velocità di gara, maggiorata del 10% e con la riserva di carburante come richiesto dalle regole VFR.
- A.4.4 Tutti gli aeromobili devono essere dotati di stazione ricetrasmittente in VHF.
- A.4.5 Ogni aeromobile deve essere munito dei documenti prescritti dal Codice di Navigazione Aerea e previsti da ENAC (o dalla CAA di immatricolazione dell'aereo, se differente). Ogni aeromobile deve essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti dalla Legge, con estensione della garanzia alle gare non acrobatiche iscritte nel calendario sportivo dell'Aero Club d'Italia e della FAI.
- A.4.6 Qualora gli aeromobili siano parcheggiati all'aperto, ogni equipaggio deve provvedere personalmente all'ancoraggio con proprio materiale.
- A.4.7 Qualora la gara sia suddivisa in più giorni, ogni equipaggio volerà sullo stesso aereo per tutta la durata della competizione. In caso di inconveniente tecnico, il Direttore di Gara può autorizzare l'uso di un aereo differente.
- A.4.8 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.5 FLIGHT DATA RECORDING EQUIPMENT

- A.5.1 Il rappresentante del Centro Classifiche fornirà ad ogni equipaggio due registratori di volo approvati dalla FAI.
- A.5.2 I requisiti tecnici dei registratori di volo sono quelli riportati nel FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4.
- A.5.3 La responsabilità del funzionamento del registratore di volo, una volta imbarcato sull'aereo, è dell'equipaggio. Il data recorder diventa parte integrante dell'attrezzatura di bordo ed il suo eventuale malfunzionamento sarà considerato come una normale avaria. L'equipaggio sarà classificato solamente in base ai dati che il registratore avrà memorizzato.
- A.5.4 Nessun concorrente è autorizzato a manipolare il registratore di volo in qualsiasi modo, pena la squalifica. Particolari dubbi o problemi riguardanti l'utilizzo del registratore di volo devono essere risolti durante il briefing.

A.6 DETTAGLI DELLA GARA

A.6.1 Generale

- A.6.1.1 Ogni gara deve avere una lunghezza variabile tra 80NM e 120NM, calcolati dal decollo all'atterraggio, con un minimo di 10 tratte (oltre a quella tra decollo e SP) ed un massimo di 16. Ogni tratta dev'essere lunga tra 5NM e 15NM.
- A.6.1.2 La competizione sarà composta dalle seguenti prove:
- a) Prova di pianificazione (Plotting test);
 - b) Prova di puntualità a tempo (Timing Test);
 - c) Prova di ricognizione a vista (Observation Test);
 - d) Prova di atterraggio.
- A.6.1.3 Dopo il decollo, il pilota deve seguire le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara.
- A.6.1.4 Lo Start Point (SP) dev'essere sorvolato seguendo la rotta di uscita verso il primo Turn Point (TP).
- A.6.1.5 Lo SP è un "cancello esteso" di 1NM a destra e 1NM a sinistra (2NM in totale). L'attraversamento di questo cancello nella direzione opposta a quella di volo, in qualsiasi momento, comporterà l'applicazione di penalità.
- A.6.1.6 I Turn Point (TP) e il Finish Point (FP) devono essere sorvolati seguendo la rotta di arrivo.
- A.6.1.7 Tra SP e FP, saranno sanzionate le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta prevista, se il data logger rileva questa discrepanza per oltre 5 secondi consecutivi, ad eccezione delle tratte che prevedono una "rotta panoramica".
- A.6.1.8 Dopo aver superato un vertice la virata deve essere effettuata seguendo il percorso più breve per raggiungere il vertice successivo. Queste virate non rientrano sotto la "regola più di 90°" se effettuate entro 45 secondi dopo il passaggio del vertice.
- A.6.1.9 Dopo aver superato il FP gli aeromobili devono seguire le istruzioni impartite per l'avvicinamento e l'atterraggio.
- A.6.1.10 I tracciati del volo e le quote mantenute durante la gara saranno verificati esaminando i dati dei registratori di volo. Non seguire le istruzioni comporta sanzioni.

A.6.2 Prova di pianificazione (Plotting test)

- A.6.2.1 Tutti i punti di virata (TP) e le tratte saranno descritte in modo chiaro nel road book.
- A.6.2.2 Tutti i TP devono essere punti ben definiti sia sul terreno che sulla cartina, e non devono essere collocati a meno di 3NM dal bordo della cartina.
- A.6.2.3 Le istruzioni sui TP e sui centri degli archi devono essere date nelle seguenti forme:
- a) Posizione nota;
 - b) Coordinate (latitudine e longitudine);
 - c) Una qualsiasi combinazione di rotta e/o distanza da o verso i punti a) e b) di cui sopra.
- Le informazioni fornite non devono consentire identificazioni ambigue: se un secondo punto con le stesse caratteristiche è presente a meno di 0,5NM, dev'essere fornito uno sketch o comunque delle indicazioni supplementari.
- A.6.2.4 Tutti i TP disegnati sulla mappa, i simboli degli aeroporti, dei VOR, degli NDB o l'incrocio di coordinate geografiche riportate sulla carta di gara sono "posizioni note". Possono essere dichiarati altri oggetti sulla mappa come "posizione nota", a patto che vengano riportati chiaramente sulla mappa. Punti noti alla Direzione di Gara, ma sconosciuti agli equipaggi concorrenti, non sono da considerarsi "posizioni note".
- A.6.2.5 Istruzioni su una tratta possono essere date come:

- a) Tratta realizzata dal sorvolo di una rotta panoramica {da TP (x) seguire fiume fino TP (x + 1)}. In questo caso, nelle istruzioni di volo, sarà data la corretta prua per un avvicinamento diretto al TP (x+ 1), la lunghezza approssimativa della tratta ed il tempo esatto necessario a percorrerla.
- b) Tratta realizzata dalla descrizione di un arco di cerchio {da TP (y) seguire l'arco fino al TP (y+1)} (massimo 2 navigazioni ad arco per ogni gara). Il centro dell'arco sarà una posizione nota e la sua costruzione sarà descritta nelle istruzioni di volo, così come sarà indicata la direzione in cui percorrerlo.
- c) Le istruzioni per la pianificazione devono essere fornite in sequenza, può anche essere utilizzato come riferimento il TP successivo ma fino ad un massimo di 3 volte nella gara (ad esempio, il TP4 dev'essere individuato prima di individuare il TP3).

- A.6.2.6 La rotta sarà data come rotta vera o magnetica. In caso di rotta magnetica, la Direzione di Gara indicherà il valore effettivo di variazione magnetica nell'area di gara, arrotondato al grado più vicino.
- A.6.2.7 Le distanze saranno date in miglia e decimi di miglia nautiche e in chilometri e decimi di chilometri. Dev'essere fornito uno strumento per convertire le distanze sulla cartina in distanze effettive.
- A.6.2.8 Una mappa aggiuntiva con tutti i TP già disegnati verrà fornita all'interno di una busta sigillata ("busta di sicurezza"): questa mappa può essere in bianco e nero e non necessariamente sarà in scala. L'apertura della busta comporterà l'applicazione di penalità.

A.6.3 **Prova di puntualità a tempo (Timing Test)**

- A.6.3.1 Il tempo ufficiale di gara sarà quello letto sui GPS. I tempi (hh:mm:ss) potranno essere espressi in ora locale o come tempo trascorso dopo l'orario assegnato per il decollo. Il sistema utilizzato dev'essere chiaramente indicato.
- I tempi di decollo, passaggio sullo SP, sui TP, sul FP e l'orario entro cui consegnare la scheda di gara devono essere indicati nel road book. Il tempo di decollo sarà rilevato all'attraversamento di una linea di decollo ben definita ed evidenziata durante il briefing.
- A.6.3.2 Saranno rilevati i tempi di sorvolo di SP e FP, di un minimo del 75% dei TP e il tempo di riconsegna della scheda di gara.
- A.6.3.3 Il tempo sarà rilevato quando l'aereo attraversa il cancello che si estende perpendicolarmente alla rotta di arrivo (nello SP perpendicolarmente alla rotta di uscita) e avente larghezza di 0,5NM da entrambi i lati.
- A.6.3.4 Se possibile, i tempi di percorrenza tra decollo e SP, così come tra FP e atterraggio, dovrebbero essere inferiori agli 8 minuti.

A.6.4 **Prova di ricognizione a vista (Observation Test)**

- A.6.4.1 La prova di ricognizione a vista inizia dal punto di partenza (SP) e termina sul punto finale (FP). Non ci saranno fotografie in rotta né obiettivi di tela a terra prima dello SP; entro le prime 5NM dopo lo SP; né 1NM dopo ogni TP; né dopo il FP.
- A.6.4.2 Saranno oggetto della prova di ricognizione a vista le fotografie (sia dei TP che le fotografie in rotta), e se possibile gli obiettivi in tela a terra.
- A.6.4.3 Agli equipaggi saranno forniti due gruppi di fotografie:
- a) Un gruppo di foto di SP, FP e TP (minimo 11, massimo 17);
 - b) Un gruppo di foto in rotta (minimo 15, massimo 20).

- A.6.4.4 Le fotografie dei TP possono essere prese da qualunque angolazione. Possono essere corrette o sbagliate. Se corrette, devono raffigurare esattamente l'obiettivo del TP; se sbagliate, ciò che viene raffigurato non deve trovarsi a meno di 1NM dal vero TP. L'equipaggio dovrà segnare sulla scheda se la foto del TP è giusta o sbagliata. Le fotografie sono contrassegnate con il numero del TP nella corretta sequenza di sorvolo. Ci possono essere un massimo di due TP senza la fotografia. In questo caso dovranno essere il FP e il TP precedente. L'obiettivo di ogni TP deve essere evidenziato con un cerchio e dev'essere il più possibile al centro della foto.
- A.6.4.5 Le fotografie in rotta sono contrassegnate da lettere, e non sono in sequenza. Le foto in rotta saranno divise in due gruppi, le istruzioni per l'utilizzo dei gruppi di foto saranno incluse nella busta di gara. Ci possono essere un massimo di 10 foto in ogni gruppo, e un totale di 20 foto. L'oggetto da identificare sarà cerchiato sulla fotografia e si dovrà trovare ad una distanza massima di 300 metri dalla rotta.
- A.6.4.6 Gli obiettivi in tela a terra devono essere ad una distanza massima di 100 metri dalla rotta. Ce ne saranno al massimo 5.
- A.6.4.7 La distanza delle foto in rotta e degli obiettivi in tela a terra dovrà essere misurata direttamente dal TP precedente e dev'essere indicata dall'equipaggio nella scheda di gara. Per gli obiettivi in tela a terra sarà anche necessario indicarne la forma.
- A.6.5 **Prova di atterraggio (Landing Test)**
- A.6.5.1 La prova di atterraggio dopo la navigazione consisterà in un atterraggio "full-stop".
- A.6.5.2 L'atterraggio seguirà ad un normale avvicinamento dove l'uso della potenza del motore, dei flap, degli spoiler e della scivolata sono a discrezione del pilota.
- A.6.5.3 La toccata deve avvenire contemporaneamente sulle due ruote del carrello principale eccetto nel caso in cui il D.G. abbia dichiarato "vento al traverso". In questo caso l'aereo potrà toccare sulla ruota del carrello principale sopravvento.
- A.6.5.4 Il ruotino anteriore non deve toccare terra finché non è a terra il carrello principale. Un aereo biciclo deve toccare terra con la coda sotto l'asse orizzontale.
- A.6.5.5 Se le ruote del carrello principale toccano in più zone della griglia di atterraggio, al fine del punteggio, sarà considerata la zona con maggiori penalità.
- A.6.5.6 Un aereo sarà considerato "rimbalzato" quando, dopo il contatto a terra, l'aereo rimbalza (tutte le ruote staccate da terra) su due o più zone della griglia, nel qual caso sarà considerata la zona con maggiori penalità.
- A.6.5.7 Verrà dichiarato "vento al traverso" quando la componente laterale del vento è di 8 nodi o più. Direzione ed intensità del vento devono essere misurati il più possibile vicino al "punto zero" della griglia ad un'altezza di 2 metri da equipaggiamento idoneo, e registrata per ogni atterraggio. Il Direttore di Gara deciderà quando sussistono le condizioni di vento al traverso. Gli equipaggi verranno avvisati circa direzione ed intensità del vento via radio, al più presto possibile dopo la virata in finale. Se la componente al traverso è superiore ai 12 nodi, l'atterraggio di precisione verrà annullato per tutti gli equipaggi.
- A.6.5.8 La componente massima di vento in coda, ai fini della validità dell'atterraggio, è di 5 nodi. Se la componente di vento in coda è superiore a 5 nodi, il pilota verrà avvisato via radio e se possibile verrà effettuata la prova di atterraggio di precisione nella direzione opposta. Se ciò non è possibile, l'atterraggio di precisione verrà annullato per tutti gli equipaggi.
- A.6.5.9 Sono definiti atterraggi anomali:
- Quando il ruotino anteriore di un carrello triclo toccherà per primo;
 - Quando un aereo biciclo non tocca terra con la coda sotto l'asse orizzontale;

- c) Quando, senza che siano state dichiarate condizioni di “vento al traverso”, al momento della toccata iniziale, una ruota del carrello principale si trova staccata da terra ad un'altezza maggiore al diametro della ruota stessa;
- d) Quando, in condizioni di “vento al traverso” dichiarate, tocca terra per prima la ruota del carrello principale sottovento;
- e) Toccare il suolo con qualsiasi parte dell'aereo diversa dalle ruote;
- f) Se si effettua la retrazione anche parziale dei flaps o la modifica di impostazione degli spoiler all'interno della griglia di atterraggio prima della toccata;
- g) Toccare la pista con le ruote bloccate;
- h) Se una qualsiasi ruota del carrello principale si solleva da terra, ad un'altezza maggiore della ruota stessa, mentre il ruotino anteriore rimane a terra.

In caso di atterraggio anomalo, verranno assegnate delle penalità aggiuntive rispetto a quelle ottenute dalla prova di atterraggio di precisione.

A.7 PENALITA'

		Penalità
A.7.1	<u>Attraversamento della linea di decollo:</u>	
	Tempo di decollo + 60 secondi	0
	Ogni secondo di anticipo o ritardo	3
		(Max. 100)
A.7.2	<u>Prova di puntualità a tempo:</u>	
	Sorvolo al tempo previsto +/- 2 secondi	0
	Più di 2 secondi di anticipo o ritardo	3 (per secondo)
	Sorvolo di un TP fuori dal cancello	100
		(Max. 100)
A.7.3	<u>Prova di ricognizione a vista:</u>	
	<u>Foto in rotta (cad.)</u>	
	Identificazione corretta (entro 0,5NM)	0
	Identificazione tra 0,5NM e 1NM	15
	Non trovata	30
	Non corretta o oltre 1NM	50
	<u>Obiettivi in tela a terra (cad.)</u>	
	Identificazione corretta (entro 0,5NM)	0
	Identificazione tra 0,5NM e 1NM	15
	Non trovato	30
	Non corretta o oltre 1NM	50
	<u>Foto dei TP (cad.)</u>	
	Identificazione corretta	0
	Non trovata	50
	Non corretta	100
A.7.4	<u>Sorvolo di un TP fuori dal cancello (senza tempo):</u>	100
	Violazione delle norme di sicurezza e di volo	600
	Volo al di sotto dell'altezza minima preista	200
	Violazione delle istruzioni di decollo e/o atterraggio impartite	200
	Apertura della "busta di sicurezza" con la mappa precompilata	400
	Trasporto di equipaggiamenti elettronici non autorizzati	Squalifica
A.7.5	<u>Virate superiori ai 90° per più di 5 secondi tra SP e FP (ogni volta)</u>	100
		(Max. 1000)
A.7.6	<u>Prova di atterraggio:</u>	
	Area bianca	0
	Area "A"	10
	Area "B"	20
	Area "C"	30
	Area "D"	40

Area "E"	60
Area "F"	80
Area "G"	100
Area "H"	120
Area "X"	60
Area "Y"	120
Atterraggio fuori dalla griglia (prima, dopo o di lato)	200
Dare motore dopo il contatto, all'interno della zona di atterraggio	50
Riattaccata senza aver toccato il suolo (senza esserne stati costretti)	200
Riattaccata dopo aver toccato terra	200
Nessun tentativo di atterraggio alla destinazione prevista	300
Atterraggio anomalo	150
Penalità massime per atterraggio (griglia + atterraggio anomalo)	300

A.7.7

Altre penalità:

Consegna in ritardo della scheda risultati di gara	300
Mancato ascolto della frequenza di gara	200
Ogni equipaggio che per qualsiasi ragione atterri in un aeroporto diverso da quello pianificato e non continui la gara sarà considerato nitrato. Nel caso In cui continui la gara non saranno fatti abbuoni sui tempi rilevati	

A.8 SQUALIFICA

- A.8.1 La squalifica di un equipaggio può derivare da:
- a) Qualsiasi comportamento scorretto a terra o in volo,
 - b) Condotta di volo pericolosa che possa mettere in pericolo persone e/o cose,
 - c) Atteggiamenti di protesta rivolti direttamente ad altri concorrenti,
 - d) Mancato rispetto delle norme e dei regolamenti di gara,
 - e) Violazione delle norme anti-doping FAI,
 - f) Manomissione del sistema di registrazione del volo,
 - g) Qualsiasi tipo di inganno.
- A.8.2 La squalifica di un equipaggio può derivare anche dall'uso improprio delle frequenze radio, ovvero quando comunica con altre entità al di fuori della direzione di gara e/o del controllo del traffico aereo, anche su frequenze non previste per la gara, oppure quando vengono utilizzati equipaggiamenti di comunicazione o navigazione proibiti.
- A.8.3 La decisione di squalificare un equipaggio compete al Direttore di Gara.

A.9 LAGNANZE E RECLAMI

- A.9.1 Il Direttore di Gara e i giudici membri della C.S.O. (Commissione Sportiva Operante) vengono nominati dall'Aeroclub d'Italia su indicazione dell'ente organizzatore della gara. Il loro compito è quello di vigilare ed assicurarsi che la gara venga svolta secondo i regolamenti vigenti. Si occupano anche di decidere in merito ad eventuali lagnanze e reclami. Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N.
- A.9.2 Il Direttore di Gara pubblicherà i risultati il più presto possibile, che saranno considerati preliminari e passibili di revisione a seguito di reclamo.
- A.9.3 Entro 30 minuti dalla pubblicazione dei risultati, è possibile presentare una lagnanza per iscritto al Direttore di Gara per ottenere un chiarimento. Se non soddisfatti, è possibile inoltrare sempre per iscritto al Direttore di Gara, entro 30 minuti dalla ricezione della risposta alla lagnanza, un reclamo accompagnato dal versamento di una somma a titolo di cauzione.
- A.9.4 Le registrazioni video degli atterraggi di precisione verranno usate dalla C.S.O. per verificare la corretta attribuzione dei punteggi. In seguito, resteranno a disposizione per eventuali proteste e potranno essere mostrate o consegnate agli equipaggi.
- A.9.5 Quando la somma a titolo di cauzione viene versata e il reclamo consegnato per iscritto, detto reclamo diventa ufficiale e viene valutato dalla C.S.O. .
- A.9.6 Se le decisioni prese dalla C.S.O. avranno effetti anche su altri equipaggi, anche i loro risultati verranno modificati di conseguenza.
- A.9.7 Non è possibile presentare reclami nei confronti di altri equipaggi.
- A.9.8 I componenti della C.S.O. devono sempre restare a disposizione durante la giornata di gara per gestire eventuali reclami.
- A.9.9 La somma a titolo di cauzione per i reclami ammonta a € 200,00. Detta somma verrà restituita solo in caso di accoglimento del reclamo.

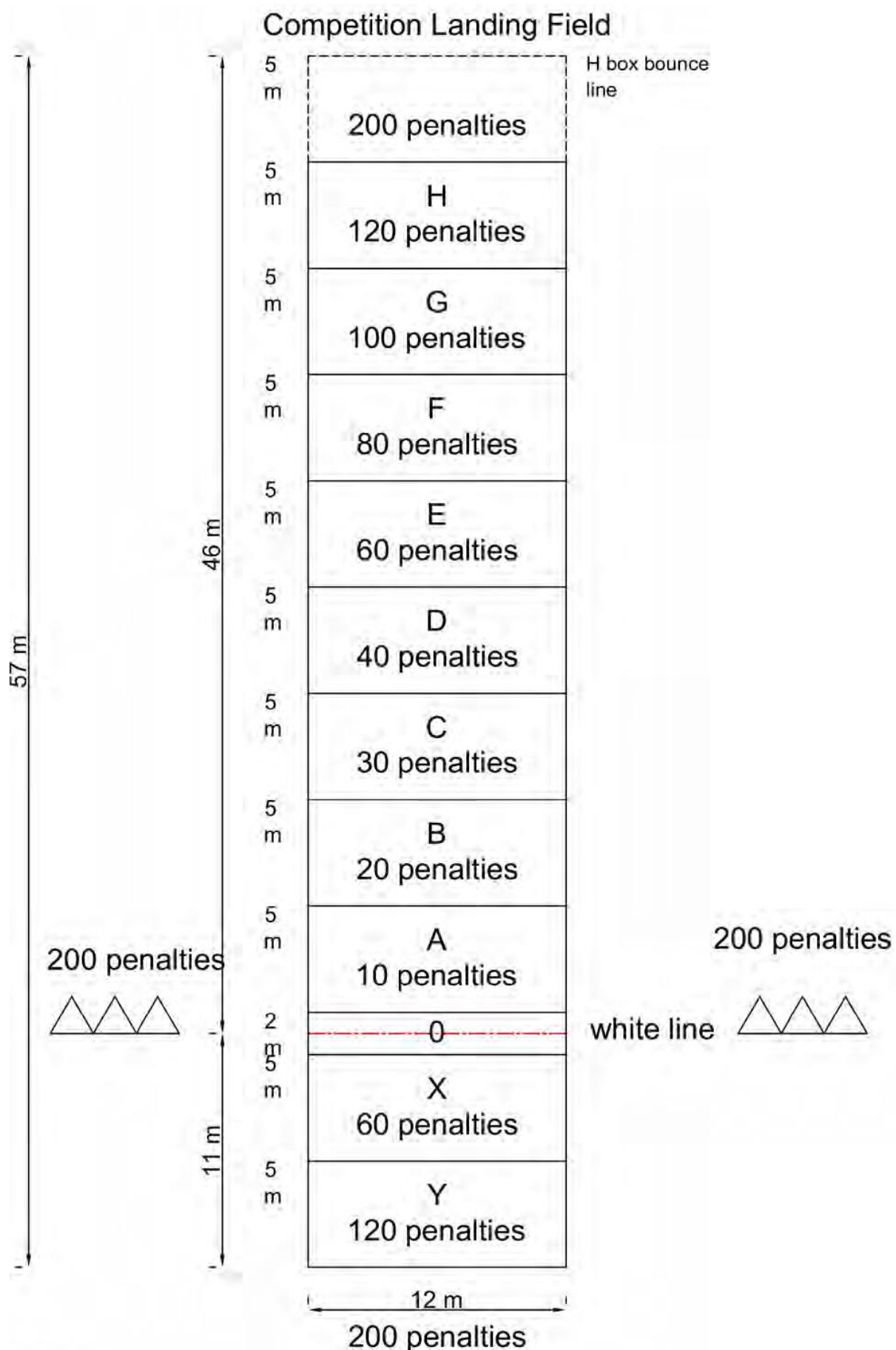
A.10 RISULTATI FINALI

- A.10.1 Per determinare la classifica finale, verranno presi in considerazione i punti di penalità totalizzati in ognuna delle prove.
- A.10.2 Risulterà vincitore l'equipaggio che avrà conseguito il minor numero di penalità.
- A.10.3 La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine crescente dei punti di penalità riportati da ogni equipaggio. Nel caso di parità, vincerà l'equipaggio con la velocità di gara dichiarata più alta.
- A.10.4 In caso di ulteriore pareggio, sarà classificato primo l'equipaggio con minor penalità nelle prove di puntualità.
- A.10.5 Potranno partecipare al Campionato italiano Rally Team gli Aeroclub che iscriveranno una squadra composta da almeno due equipaggi. Per la classifica team saranno sommati i punti di penalità conseguiti dai migliori due equipaggi appartenenti allo stesso Aeroclub e risulterà vincitore l'Aeroclub con il punteggio minore. La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine crescente delle penalità riportate da ogni squadra di Club. Ai fini della composizione di una squadra gli atleti che ne fanno parte devono tutti essere soci del medesimo Aeroclub.
- A.10.6 Qualora il componente di un equipaggio sia socio in più Aeroclub, deve dichiarare nella scheda di iscrizione per quale Club intende partecipare.
- A.10.7 Le classifiche, che saranno comunicate e pubblicate al termine della gara dalla C.S.O., sono da ritenersi ufficiosi. Dette classifiche diverranno ufficiali ad avvenuta omologazione della gara da parte della C.C.S.A.
- A.10.8 Il titolo di Campione Italiano nelle specialità Rally sarà assegnato all'equipaggio e al team che avranno ottenuto il punteggio più basso, sommando i punti di penalità ottenuti in ogni singola gara ritenuta valida ed omologata dalla C.C.S.A.

A.11 PREMI

- A.11.1 Fino al 3° classificato, sono previste una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore; per la categoria Team una coppa/targa alla squadra prima classificata. L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della CCSA.

Appendice 1 – Griglia per atterraggio di precisione



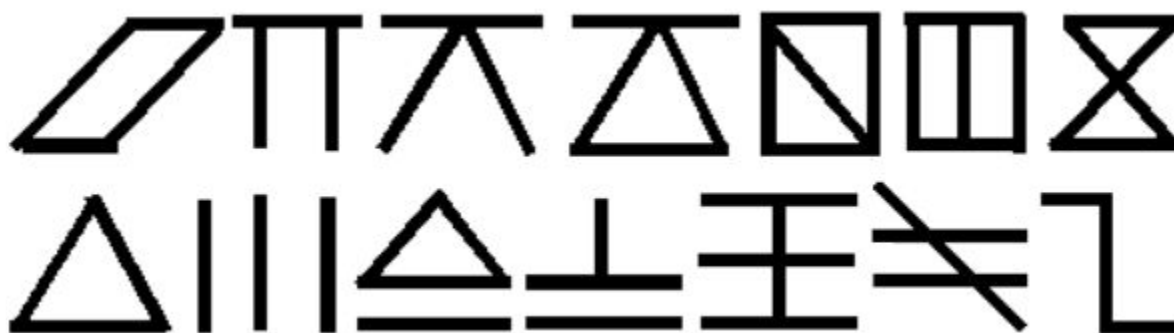
Appendice 2 – Scheda di gara

Scheda di gara													
Equipaggio:						Marche A/M:							
Foto dei TP							Riservato		Foto in rotta			Riservato	
N.	Descrizione			Corretta		Penalità	Lettera	Distanza in NM	Dal TP	Penalità			
				Si	No								
SP							A						
TP1							B						
TP2							C						
TP3							D						
TP4							E						
TP5							F						
TP6							G						
TP7							H						
TP8							I						
TP9							J						
TP10							K						
TP11							L						
TP12							M						
TP13							N						
TP14							O						
TP15							P						
FP							Q						
Totale A:													
Obiettivi di tela a terra													
Forma	Distanza in NM		Dal TP n.		Riservato penalità		Totale B:						
Totale C:													
Apertura busta di sicurezza													
Totale D:													
Penalità complessive													
Totale A+B+C+D:													
Firma equipaggio:													
Firma giudice:						Ora di consegna:							

Appendice 3 – Obiettivi di tela a terra

Gli obiettivi di tela a terra devono essere di colore bianco, composti da strisce di tela larghe 0,5 metri, e la grandezza complessiva deve essere fra i 3 e i 4 metri.

I segni permessi sono:



La forma dei segni dev'essere disegnata dall'equipaggio sulla scheda di gara, così com'è stata vista.

Gli obiettivi di tela saranno collocati al centro della rotta, o ad un massimo di 100 metri a destra o a sinistra. Non dovranno essere collocati in spazi aperti, ma in prossimità di boschi, siepi e altri ostacoli. Dovranno essere visibili dagli equipaggi in qualsiasi condizione ad almeno 600 metri di distanza, ad un'altezza di 1000 piedi AGL. Per permettere l'osservazione degli obiettivi di tela, ci dev'essere un'area libera da ostacoli di 45° su entrambi i lati della rotta, misurati sul piano orizzontale.

Per poter facilitare i controlli e la gestione di possibili lagnanze e reclami, è necessario registrare le coordinate GPS della posizione di tutti gli obiettivi a tela nel momento in cui vengono posati. E' altresì necessario fotografare una o più volte ogni obiettivo insieme all'area circostante. Queste informazioni devono essere fornite ai giudici nel più breve tempo possibile.

Appendice 4 – Tabella delle velocità massime

Marca	Modello	HP	Velocità (Km/h)	Velocità (nodi)
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	280	151
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	243	131
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	243	131
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	290	156
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	252	136
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	180	97
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	248	133
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	298	160
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	282	152
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	327	176
BEECH	BONANZA A 36	304	310	167
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	315	170
BEECH	BONANZA F 33	289	320	172
BEECH	BONANZA V 35	289	285	153
BEECH	DEBONNAIR	225	260	140
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	225	121
C.A.A.R.P.	CAP 10 B	183	265	143
C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	260	140
CESSNA	150 STANDARD	102	198	106
CESSNA	152 AEROBAT	130	200	107
CESSNA	172 M	162	220	118
CESSNA	172 N – P	162	227	122
CESSNA	172 RG II	200	275	148
CESSNA	172 RG.	182	260	140
CESSNA	172 STANDARD	152	216	116
CESSNA	182 N	233	250	134
CESSNA	208	300	270	145
CESSNA	310 (N421N)	520	319	172
CESSNA	337	426	307	165
CESSNA	C 152	130	200	107
CESSNA	C 172 FG	152	216	116
CESSNA	C 182 Q	233	258	139
CESSNA	CARDINAL RG	203	286	154
CESSNA	CENTURION	304	300	161
CESSNA	CENTURION TURBO	314	304	164
CESSNA	ROCKET	210	246	132
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	215	116
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	328	177
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	284	153
MOONEY	M 20 K	203	305	164
MOONEY	M 201	203	295	159
MOONEY	M 262	203	307	165
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	285	153

PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	230	124
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	215	116
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	208	112
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	212	114
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	305	164
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	330	178
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	370	199
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	340	183
PARTENAVIA	P92	100	195	105
PIPER	ATZEC	507	305	164
PIPER	COMANCHE 250	263	288	155
PIPER	COMANCHE 260	263	292	157
PIPER	PA 18 SUPER	152	200	107
PIPER	PA 23 APACHE	480	305	164
PIPER	PA 28 150	152	215	116
PIPER	PA 28 ARCHER	180	225	121
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	225	121
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	272	146
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	265	143
PIPER	PA 30		310	167
PIPER	PA 32 LANCE	304	290	156
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	315	170
PIPER	PA 34 SENECA I	406	300	161
PIPER	PA 34 SENECA II	406	305	164
PIPER	PA 34 SENECA III	406	310	167
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	266	143
PIPER	TWIN COMANCHE	324	290	156
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	246	132
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	245	132
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	270	145
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	205	110
ROCWELL	114	264	290	156
S M	210	406	298	160
SA GARDAN	GO HORIZON	162	220	118
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	200	107
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	202	109
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	205	110
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	210	113
SIAI MARCHETTI	S 208	284	245	132
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	310	167
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	275	148
SIAI MARCHETTI	SM 1019 UTILITY	317	285	153
SOCATA	MS 892	162	208	112
SOCATA	MS 893	183	215	116
SOCATA	MS 894	223	225	121

SOCATA	RALLY 880 B (I – SISO)	100	158	85
TECNAM	P 92 JS	100	181	98

Appendice 5 – Facsimile della Scheda di iscrizione

Denominazione GARA

Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____
Data di nascita _____
Licenza di volo n° _____ Scadenza _____
Scadenza visita medica _____
Tesserà FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dati NAVIGATORE Pilota ☐ Allievo Pilota ☐ Altro ☐

Cognome _____ Nome _____
Data di nascita _____
Licenza di volo n° _____ Scadenza _____
Scadenza visita medica _____
Tesserà FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

Recapiti dell'equipaggio prima dell'arrivo presso l'Aero Club

e-mail _____ oppure fax nr _____

Telefono dell'equipaggio durante il periodo presso l'Aero Club che organizza la gara _____

Dati VELIVOLO Marche _____ Modello _____

Potenza _____ Velocità massima Kts _____ Velocità di Gara richiesta(*) _____ Kts
(* come da Art. A.7.2 del RSN Rally Edizione corrente)

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

L'equipaggio chiede l'iscrizione alla Gara di Rally ☐ Velocità ☐ e dichiara di conoscere
ed accettare il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Ed. _____ ed il Regolamento Particolare.

Compilare in ogni parte ed inviare a _____

Le schede non complete non potranno essere prese in considerazione.

Appendice 6 – Facsimile del Regolamento particolare

Regolamento particolare

1. L'Aeroclub di _____ organizza per il giorno _____ la gara di Rally e/o velocità _____, competizione/i riservata/e ad aerei a motore come da regolamento sportivo nazionale dell'AeCI.
2. Il regolamento sportivo di riferimento è il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Aereo/Velocità Edizione _____.
3. Durante tutte le fasi delle gare il pilota sarà responsabile della sicurezza nelle operazioni di volo nel rispetto delle norme VFR, in particolar modo i piloti dovranno rispettare le quote minime di volo, ovvero 500ft sul terreno o 1000ft sui centri abitati.
4. Per gravi infrazioni alla disciplina di volo ed alle norme di sicurezza sarà adottato il provvedimento della squalifica dalla/e gara/e.
5. Ogni volo di prova dovrà essere autorizzato ed è vietata ogni manovra acrobatica sul campo.
6. Queste disposizioni hanno forza di regolamento.
7. La pista preferenziale per i decolli sarà la _____, la pista obbligata (se necessario) per l'atterraggio di precisione sarà la _____. Nel caso di componente di vento in coda maggiore di 5 kts la prova sarà annullata, come da RSN (solo per gare di Rally).
8. Lo spazio aereo interessato dalla/e gara/e è _____ e l'ente preposto a fornire il servizio FIS è _____ sulla frequenza _____.
9. La gara di velocità è una gara in linea di _____Nm/; una gara in circuito chiuso con una lunghezza di _____Nm da ripetersi _____ volte per un totale di _____Nm.
10. Dati e precisazioni sui piloni saranno forniti in sede di briefing (solo per gare di velocità).
11. Aeroporti alternati consigliati, previa verifica, sono _____ e _____.

Iscrizione e partecipazione alle gare

12. Le iscrizioni si apriranno 30 giorni prima dell'effettuazione della gara.
Le schede di iscrizione, complete in ogni parte, dovranno pervenire tassativamente all'Aeroclub di _____ almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara.
13. In via del tutto eccezionale e a giudizio insindacabile della CSO potranno essere accettate con solo 5 giorni di anticipo ma con tasse di iscrizione raddoppiate.
14. I concorrenti dovranno presentarsi in campo per completare le procedure di iscrizione e il controllo documenti entro le ore _____ del giorno precedente la gara ovvero del _____.
15. Il rispetto degli orari del programma è tassativo. Eventuali variazioni saranno tempestivamente comunicate dal Direttore di gara.

16. La premiazione della/e gara/e, avverrà durante il pranzo/cena/cerimonia il giorno _____ alle ore _____ presso _____.
17. Il costo di iscrizione alla/e gara/e è di _____ euro ad equipaggio e comprende il pranzo/cena/cerimonia del giorno _____ ed i trasferimenti da e per l'aeroporto
18. L'Aeroclub di _____ metterà a disposizione degli equipaggi le sue strutture nei limiti concessi dai propri regolamenti.
19. Una convenzione alberghiera è stata concordata con l'Hotel _____ al prezzo di _____ euro stanza singola e _____ euro stanza doppia. Chi fosse interessato è pregato di prenotare chiamando il numero _____ citando la convenzione "Rally aereo _____".

Programma della gara

Aeroporto/Aviosuperficie di _____.

- Arrivo: data _____ dalle ore _____ alle _____
- Termine perfezionamento iscrizioni: data _____ ore _____

Gara data _____

- Briefing pre-gara: orario _____
- Inizio consegna buste: orario _____
- Inizio sequenze di decollo: orario _____
- Pranzo/cena/cerimonia: orario _____
- Premiazione: orario _____

Ufficiali

Direttore di gara: _____

CSO: _____

Contatti

Aeroclub di _____

Via _____, n. _____, CAP _____ città _____

tel. _____

Fax _____

E-mail _____