



AERO CLUB D'ITALIA
Il Commissario straordinario

DECRETO DEL COMMISSARIO STRAORDINARIO

N. 7/2018 DEL 23 MARZO 2018

Il Commissario straordinario dell'Aero Club d'Italia,

VISTA la legge 29 maggio 1954, n. 340 ("Riordinamento dell'Aero Club d'Italia", pubb. G.U. 28 giugno 1954, n. 145);

VISTA la legge 20 marzo 1975, n. 70 ("Disposizioni sul riordinamento degli enti pubblici e del rapporto di lavoro del personale dipendente", pubb. G.U. 2 aprile 1975, n. 87);

VISTO il D.P.R. 16 giugno 1977, n. 670 ("Conferma, ai sensi dell'art. 3 della legge 20 marzo 1975, n. 70, dell'Aero Club d'Italia, pubb. G.U. 6 settembre 1977, n. 242);

VISTO il D.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 ("Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche", pubb. G.U., n. 9 maggio 2001, n. 106, Suppl. Ord. N. 112, Rettifica G.U. 16 ottobre 2001, n. 241);

VISTO il D.P.R. 27 febbraio 2003, n. 97 ("Regolamento concernente l'amministrazione e la contabilità degli enti pubblici di cui alla L. 20 marzo 1975, n. 70", pubb. G.U. 6 maggio 2003, n. 103);

VISTO il D.P.R. 18 marzo 2013, n. 53 ("Regolamento recante Nuovo Statuto Aero Club d'Italia e Nuovo Statuto tipo Aero club locali federati", pubb. G.U. 20 maggio 2013, n. 116);

VISTO il D.P.C.M. del 2 gennaio 2018, reg. C. Conti 2 febbraio 2018, n. 222 (Reg. UPS prot. 1576 del 13 febbraio 2018);

VISTO l'art. 28 dello Statuto dell'Aero Club d'Italia secondo cui la Commissione Centrale Sportiva Aeronautica "*esercita il potere sportivo definito dal codice sportivo della F.A.I.*" (comma 1) e "*adotta i regolamenti tecnici delle varie discipline agonistico-sportive*" (comma 3, n. 4);

VISTO l'art. 33, comma 1, Statuto dell'Aero Club d'Italia secondo cui "*per ogni specialità aeronautica, prevista dal presente Statuto, è costituita una Sezione Tecnica di Specialità (di seguito STS) con funzioni consultive, non vincolanti, in campo tecnico agonistico*";

VISTA l'ordinanza del Presidente dell'Aero Club d'Italia n. 54 del 30 marzo 2017 di nomina dei componenti della Sezione Tecnica di Specialità Aeromodellismo nelle persone dei sigg.: Lillo Condello, Luigi Lanzoni e Maurizio Tomazzoni;

VISTO il Regolamento tecnico Aeromodellismo categoria "F1_E" (All. 1) 2017, approvato

con verbale della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica n. 1 del 1 marzo 2017;

VISTA la proposta della Sezione Tecnica di Specialità (All. 2) che non prevede modifiche al predetto Regolamento tecnico;

VISTE le attestazioni della Sezione Tecnica di Specialità in ordine alla conformità del predetto Regolamento tecnico e, più in generale, alla sua idoneità ai fini sportivi e, più in generale, in termini di sicurezza e alla sua conformità rispetto alla normativa nazionale e internazionale, nonché alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza;

CONSIDERATA l'estrema urgenza di procedere all'approvazione del predetto Regolamento tecnico al fine di garantire il regolare svolgimento delle competizioni sportive previste dal Calendario Sportivo Nazionale;

VISTO il parere favorevole del Responsabile del settore sportivo (All. 3);

VISTO il parere tecnico del Direttore Generale anche in ordine alla conformità del predetto Regolamento tecnico e, più in generale, alla sua idoneità ai fini sportivi e, più in generale, in termini di sicurezza e alla sua conformità rispetto alla normativa nazionale e internazionale, nonché alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza (All. 4);

VISTA l'approvazione da parte del Direttore Generale del predetto Regolamento tecnico (All. 5);

RITENUTO opportuno, altresì, trasmettere il predetto Regolamento tecnico Aeromodellismo categoria "F1_E" al Ministero della Difesa, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dello Sport, nonché al Comitato Olimpico Nazionale Italiano;

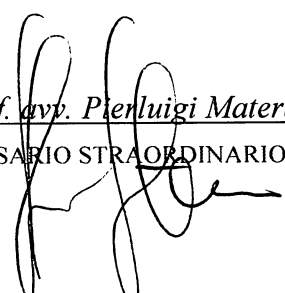
tutto ciò visto, ritenuto e considerato, lo scrivente, nella propria qualità di Commissario straordinario dell'Aero Club d'Italia,

DECRETA

1. che il Regolamento tecnico Aeromodellismo categoria "F1_E" come allegato (All. 6) al presente Decreto è vigente;
2. che il Regolamento tecnico Aeromodellismo categoria "F1_E" come allegato (All. 6) al presente Decreto sia pubblicato sul sito dell'Ente;
3. che il Regolamento tecnico Aeromodellismo categoria "F1_E" come allegato (All. 6) al presente Decreto sia trasmesso al Ministero della Difesa, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dello Sport, nonché al Comitato Olimpico Nazionale Italiano, con impegno a recepirne gli eventuali rilievi;

Il presente Decreto è immediatamente efficace.

prof. avv. Pierluigi Matera
COMMISSARIO STRAORDINARIO AECEI





AERO CLUB D'ITALIA

***REGOLAMENTO TECNICO
AEROMODELLISMO
Categoria F1E***

Edizione 2017

CLASS F1E - alianti con direzionale automatico

3.5.1. definizione:

Aeromodelli non provvisti di propulsore ed in cui la portanza è generata da forze che agiscono su superfici aerodinamiche che rimangono fisse in volo, salvo variazioni di incidenza.

Il veleggiatore può essere dotato di un dispositivo di guida, che può utilizzare un sensore di direzione e di una misura del tempo di volo. Il dispositivo di guida non deve usare alcuna misura delle indicazioni geografiche di posizione e non deve essere controllato in remoto durante il volo.

3.5.2 . Caratteristiche dei Alianti con F1E a direzionale automatico

Superficie massima (St) 150 dm²

Carico massimo 100 g/dm²

Peso massimo in volo 5 kg

Regola B.3.1.a. della Sezione 4b non si applica alla classe F1E .

I modelli F1E possono utilizzare il controllo radio solo per le azioni irreversibili per controllare la antitermica del modello. Qualsiasi malfunzionamento o il funzionamento accidentale di queste funzioni è interamente a rischio del concorrente.

3.5.3 . Numero di voli

La gara si compone di cinque voli ufficiali, e sarà suddivisa in cinque round in ognuna delle quali un solo volo ufficiale può essere valido. Il tempo operativo, la lunghezza del volo e l'ora di chiusura per ciascun round, deve essere annunciato dagli organizzatori prima dell'inizio del round e visualizzato durante tutto il tempo operativo del round. Per ogni volo ufficiale, compresi i secondi tentativi ed i tentativi ripetuti, il modello deve essere lanciato tra l'ora di inizio e di chiusura del round.

3.5.4 . Definizione di un volo ufficiale

a) Il tempo è dato dalla durata raggiunta al primo tentativo, a meno che questo tentativo non ricada sotto la definizione di 3.5.5. Se il tentativo non è riuscito nella definizione di 3.5.5b ed una seconda tentativo non è stato fatto, la durata di questo primo tentativo è registrata come il tempo di volo ufficiale.

b) Il tempo realizzato nel secondo tentativo. Se il secondo tentativo ricade nella definizione di 3.5.5a. viene registrato per il volo il tempo zero.

3.5.5 . Definizione di un tentativo non riuscito

Un tentativo è classificato come non riuscito se il modello viene lanciato e almeno una dei seguenti eventi si verifica. Se questo accade al primo tentativo, allora il concorrente ha diritto ad un secondo tentativo.

a) Quando una parte del modello si stacca durante il lancio o durante il tempo di volo.

b) La durata del volo è inferiore a 20 secondi.

3.5.6 . Ripetere di un tentativo

Un tentativo può essere ripetuto quando il modello si scontra con un altro modello in volo, o una persona diversa dal concorrente urta il modello in fase di lancio. Se il modello continuare il suo volo normalmente, il concorrente può chiedere che il volo sia accettato come un volo ufficiale, anche se la richiesta viene effettuata al termine del tentativo.

3.5.7 . Durata dei voli

La durata massima per ogni volo è decisa dal Direttore di gara ed è compresa tra due minuti e cinque minuti inclusi. Il tempo massimo deve essere annunciato prima dell'inizio di ogni round ed apparire chiaramente visibile durante tutto il round.

3.5.8 . classifica

a) In ogni round, il tempo in secondi registrati da ciascun concorrente deve essere espresso come percentuale di (i) il tempo massimo dichiarato, o (ii) se il tempo massimo non è raggiunto da nessun concorrente, il tempo di volo più alto raggiunto in quel round. Questa percentuale è inserita come il punteggio del concorrente per il round. I punteggi percentuali devono essere visualizzati sul risultato arrotondato a due cifre decimali. Tutti i punteggi dei cinque turni decideranno la classifica finale. In gare internazionali aperte (non campionati) una classifica generale è prodotta per tutti i concorrenti junior e senior. La classifica junior viene effettuata utilizzando i punteggi ottenuti dagli juniores nella classifica generale.

Classifiche veleggiatori F1E con guida Automatico

1 SC4_Vol_F1_FreeFlight_14 A partire da gennaio 2014 Page 22

b) In caso di parità, i singoli piazzamenti devono essere decisi dai voli di spareggio effettuati subito dopo che è stato fatto l'ultimo volo della gara. Il direttore di gara deve decidere un tempo massimo appropriato per ogni turno di spareggio, cui viene applicato il sistema percentuale per il punteggio. I punteggi risultanti da tali voli supplementari non sono calcolati per stilare la classifica a squadre. Il direttore di gara stabilirà un periodo di 10 minuti, durante il quale tutti i concorrenti dello spareggio devono rilasciare i loro modelli.

3.5.9 . sincronizzazione

a) Si veda la Sezione 4 ter , comma B.13 .

b) I tempi di volo sono limitati alla durata specificata dal Direttore di gara cfr. 3.5.7 .

Il tempo di volo totale è preso dal lancio del modello alla fine del volo. I cronometristi devono assicurare che sia loro che il concorrente siano consapevoli del tempo massimo deciso per il turno in corso.

3.5.10 . Numero di Helpers/supporters

Il concorrente ha diritto ad avere un aiutante per il lancio. Non vi sono differenze tra helper e supporter

a) Il decollo è a mano, il concorrente in piedi sul suolo (salto permesso) .

b) Ogni concorrente deve preparare e lanciare il proprio modello.

ALLEGATO 1

REGOLE PER VOLO LIBERO WORLD CUP

1. classi

Le seguenti classi separate sono riconosciuti per la gara di Coppa del Mondo: F1A, F1B, F1C, F1E, F1Q, F1A Junior, F1B Junior, F1P Junior e F1E Junior.

2. concorrenti

Tutti i concorrenti nelle gare internazionali aperte specificate sono ammessi per la Coppa del Mondo. I concorrenti junior sono ammessi per la gara di Coppa del Mondo il F1A Junior, F1B Junior, F1E Junior e Junior F1P.

3. concorsi

Le gare incluse in Coppa del Mondo devono apparire sul calendario concorso FAI ed essere gestite secondo il FAI-Codice Sportivo. Le gare che possono essere conteggiate per la Coppa del Mondo in un anno devono essere nominati in occasione della riunione dell'Ufficio di presidenza CIAM alla

fine dell'esercizio precedente e sono da indicare sul Calendario FAI. Può essere selezionato un massimo di due gare per ogni paese europeo. Un massimo di tre concorsi possono essere selezionati per i paesi extraeuropei. Un paese può scegliere di svolgere il proprio concorso di Coppa del Mondo in un sito di volo di un altro paese, a condizione che il paese organizzatore invii alla FAI la registrazione del calendario per l'evento ed il nome del paese organizzatore sia incluso tra gli aventi diritto ad organizzare l'evento.

4. punti assegnati

I punti vengono assegnati ai concorrenti per ogni gara in base alla loro classifica nei risultati e dal numero di concorrenti battuti, come indicato nella seguente tabella e le seguenti voci:

Posizione	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Punti	50	40	30	25	20	19	18	17	16	15	14	13
Posizione	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Punti	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Ogni concorrente premiato può beneficiare di un bonus in base al numero di concorrenti che hanno partecipato al concorso. I punti bonus sono calcolati come 1 punto ogni 10 concorrenti presenti in F1E senior, 1 punto per ogni 5 persone in F1E Junior. Il numero di punti bonus viene arrotondato al numero intero più vicino. Il numero di concorrenti $P(NP)$ con N il numero di concorrenti di cui b).

a) I punti vengono assegnati solo ai concorrenti che hanno completando almeno un volo di gara.

b) I punti vengono assegnati solo ai concorrenti nella parte superiore dell'elenco dei risultati (se N è il numero di concorrenti che hanno completato almeno un volo, poi i punti della tabella di cui sopra vengono assegnati solo per i posti da 1 a $N/2$, arrotondando quando necessario, per il calcolo del $N/2$ posto).

c) In caso di parità per qualsiasi sistemazione, i concorrenti divideranno i punti che sarebbero assegnati alle posizioni ottenute (arrotondare il punteggio al numero intero più vicino di punti).

d) Per junior F1E, i punti vengono assegnati in base alla classifica Junior.

e) Se un concorrente ottiene più punti di Coppa del Mondo in un F1E aperto, la classifica di quello che sarebbe stato assegnato in Coppa del Mondo Junior dalla classifica juniores,

poi i suoi punti di Coppa del Mondo Junior saranno aumentati per gli stessi suoi punti di classificazione aperti.

5. classifica

I risultati Mondiali sono determinati in relazione al numero totale di punti ottenuti da ciascun concorrente nelle gare di Coppa del Mondo. Ogni concorrente può contare il risultato di tutte le gare, tenendo conto di:

a) un massimo di due gare nello stesso paese in Europa (indipendentemente paese organizzatore).

I migliori due punteggi vengono presi se un concorrente ha ottenuto punti in più di due gare in un paese.

b) un massimo di tre gare può essere contato da gare nello stesso paesi extraeuropei (a seconda della sede, indipendentemente dal paese organizzatore). I migliori tre punteggi sono presi se un concorrente ha segnato più di tre eventi in uno stesso paese.

Per determinare il punteggio totale, fino a quattro eventi possono essere contati, conteggiando i migliori ottenuti da ognuno durante l'anno.

In caso di parità il vincitore sarà determinato secondo il seguente schema. Il numero di gare contate passeranno da quattro, una alla volta, fino ad ottenere il vincitore. Se ciò non separa i concorrenti dalla parità, il vincitore sarà determinato considerando i punti ottenuti nei migliori quattro eventi moltiplicato per il numero di concorrenti che hanno volano in ogni evento. Il vincitore è quello con il miglior punteggio totale così calcolato.

6. Premi

Il vincitore guadagna il titolo di vincitore della Coppa del Mondo. Certificati, medaglie e trofei

possono essere assegnati dalla sottocommissione come disponibile.

7. Organizzazione

Il sottocomitato è responsabile per l'organizzazione della Coppa del Mondo e può nominare un responsabile o sottocommissione speciale per gestire l'evento.

8. comunicazioni

La sottocommissione Volo Libero deve ricevere i risultati di ogni gara in Coppa del Mondo e quindi calcolare e pubblicare le posizioni della Coppa del Mondo. Questi sono disponibili anche a tutti coloro che si sono iscritti tramite pagamento di sottoscrizione alla gara. I risultati sono inviati anche all'organizzatore di ciascuna competizione in Coppa del Mondo e visibili. I risultati finali della Coppa del Mondo devono essere inviati anche al FAI, National AirSports per i controlli e la stampa Aeromodelling.

9. Responsabilità del Concorso Organizzatori

Gli organizzatori del concorso devono proporre il loro evento per l'inclusione nella Coppa del Mondo, al momento dell'assegnazione degli eventi per il Calendario FAI International Sporting. La selezione finale degli eventi di queste proposte, è fatta dal CIAM presidenza come definito al paragrafo 3 .

Subito dopo l'evento, l'organizzatore della competizione deve inviare i risultati all'organizzazione della Coppa del Mondo, almeno entro un mese, come previsto dal Codice Sportivo B.5.5. Il mancato ritorno dei risultati saranno esaminati dal Bureau della CIAM quando si considererà il calendario delle gare per l'anno successivo.

10. giuria

Una giuria di tre persone responsabili deve essere nominato dal sottocomitato CIAM Volo Libero a governare su ogni protesta riguardante la Coppa del Mondo nel corso di un anno. Ogni protesta deve essere presentata per iscritto al sottocomitato Volo Libero ed al Presidente e deve essere accompagnata da una caparra pari a 35 euro.

Nel caso della Giuria accolga la protesta, tale tassa verrà restituita.

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO
"AEROMODELLISMO" 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO _F1 E 2017	MOTIVAZIONI	RIFERIMENTO DELLA NORMATIVA FAI O DI ALTRA NORMATIVA NAZIONALE O INTERNAZIONALE DA RECEPIRE ATTRAVERSO TALE MODIFICA
NESSUNA MODIFICA	NESSUNA MODIFICA	NESSUNA MODIFICA

Attestiamo che non sussistono necessità di modifica allo stato né in termini generali, né per ragioni di adeguamento a normativa FAI, CIAM o ad altra normativa nazionale o internazionale in vigore e che il Regolamento proposto è già in vigore per il 2017 è conforme alla stessa normativa.

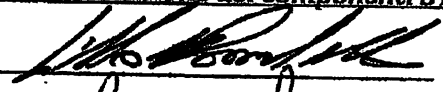
Inoltre, anche in virtù delle nostre competenze tecniche, attestiamo che il Regolamento proposto già in vigore per il 2017 è idoneo ai fini sportivi nonché idonee in termini di sicurezza e conformi rispetto alla normativa e, più in generale, alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza.

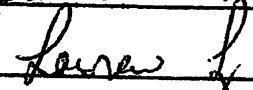
Alleghiamo il Regolamento con evidenza delle revisioni e in versione completa come proposto per l'anno 2018.

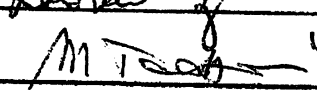
In fede.

Luogo e data

(Inserire spazio per la sottoscrizione dei componenti STS)

Lillo CONDELLO 

Luigi LANZONI 

Maurizio TOMAZZONI 

La sottoscritta Sig.ra Elsa Quaglia, nella sua qualità di Responsabile del settore sportivo dell'Aero Club d'Italia visto il Regolamento tecnico Aeromodellismo categoria "F1_E";

– vista altresì la proposta della Sezione Tecnica di Specialità Aeromodellismo;
anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ESPRIME

parere favorevole all'approvazione del Regolamento tecnico Aeromodellismo categoria "F1_E".

Roma, 22 marzo 2018.

Sig.ra Elsa Quaglia
Responsabile del settore sportivo


Il sottoscritto Gen. Giulio Cacciatore visto il Regolamento tecnico Aeromodellismo categoria "F1_E";

– vista altresì la proposta della Sezione Tecnica di Specialità Aeromodellismo;
anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

la conformità del predetto Regolamento rispetto alla normativa nazionale e internazionale in vigore, la loro idoneità ai fini sportivi e ai fini della sicurezza volo nonché la loro conformità alle regole e alle buone pratiche in materia.

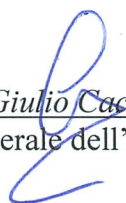
Roma, 22 marzo 2018.


Gen. Giulio Cacciatore
Direttore Generale dell'Aero Club d'Italia

Il sottoscritto Gen. Giulio Cacciatore approva i seguenti atti:

- il Regolamento tecnico Aeromodellismo categoria "F1_E";
- la proposta di assenza di modifiche della Sezione Tecnica di Specialità al Regolamento tecnico Aeromodellismo categoria "F1_E".

Roma, 22 marzo 2018.


Gen. Giulio Cacciatore
Direttore Generale dell'Aero Club d'Italia



AERO CLUB D'ITALIA

**REGOLAMENTO TECNICO
AEROMODELLISMO
Categoria F1E**

[Handwritten signature]

CLASS F1E - alianti con direzionale automatico

3.5.1. definizione:

Aeromodelli non provvisti di propulsore ed in cui la portanza è generata da forze che agiscono su superfici aerodinamiche che rimangono fisse in volo, salvo variazioni di incidenza.

Il veleggiatore può essere dotato di un dispositivo di guida, che può utilizzare un sensore di direzione e di una misura del tempo di volo. Il dispositivo di guida non deve usare alcuna misura delle indicazioni geografiche di posizione e non deve essere controllato in remoto durante il volo.

3.5.2 . Caratteristiche dei Alianti con F1E a direzionale automatico

Superficie massima (St) 150 dm²
Carico massimo 100 g/dm²
Peso massimo in volo 5 kg

Regola B.3.1.a. della Sezione 4b non si applica alla classe F1E .

I modelli F1E possono utilizzare il controllo radio solo per le azioni irreversibili per controllare la antitermica del modello. Qualsiasi malfunzionamento o il funzionamento accidentale di queste funzioni è interamente a rischio del concorrente.

3.5.3 . Numero di voli

La gara si compone di cinque voli ufficiali, e sarà suddivisa in cinque round in ognuna delle quali un solo volo ufficiale può essere valido. Il tempo operativo, la lunghezza del volo e l'ora di chiusura per ciascun round, deve essere annunciato dagli organizzatori prima dell'inizio del round e visualizzato durante tutto il tempo operativo del round. Per ogni volo ufficiale, compresi i secondi tentativi ed i tentativi ripetuti, il modello deve essere lanciato tra l'ora di inizio e di chiusura del round.

3.5.4 . Definizione di un volo ufficiale

a) Il tempo è dato dalla durata raggiunta al primo tentativo, a meno che questo tentativo non ricada sotto la definizione di 3.5.5. Se il tentativo non è riuscito nella definizione di 3.5.5b ed una seconda tentativo non è stato fatto, la durata di questo primo tentativo è registrata come il tempo di volo ufficiale.

b) Il tempo realizzato nel secondo tentativo. Se il secondo tentativo ricade nella definizione di 3.5.5a. viene registrato per il volo il tempo zero.

3.5.5 . Definizione di un tentativo non riuscito

Un tentativo è classificato come non riuscito se il modello viene lanciato e almeno una dei seguenti eventi si verifica. Se questo accade al primo tentativo, allora il concorrente ha diritto ad un secondo tentativo.

a) Quando una parte del modello si stacca durante il lancio o durante il tempo di volo.

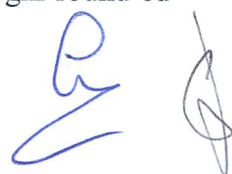
b) La durata del volo è inferiore a 20 secondi.

3.5.6 . Ripetere di un tentativo

Un tentativo può essere ripetuto quando il modello si scontra con un altro modello in volo, o una persona diversa dal concorrente urta il modello in fase di lancio. Se il modello continuare il suo volo normalmente, il concorrente può chiedere che il volo sia accettato come un volo ufficiale, anche se la richiesta viene effettuata al termine del tentativo.

3.5.7 . Durata dei voli

La durata massima per ogni volo è decisa dal Direttore di gara ed è compresa tra due minuti e cinque minuti inclusi. Il tempo massimo deve essere annunciato prima dell'inizio di ogni round ed apparire chiaramente visibile durante tutto il round.



3.5.8 . classifica

a) In ogni round, il tempo in secondi registrati da ciascun concorrente deve essere espresso come percentuale di (i) il tempo massimo dichiarato, o (ii) se il tempo massimo non è raggiunto da nessun concorrente, il tempo di volo più alto raggiunto in quel round. Questa percentuale è inserita come il punteggio del concorrente per il round. I punteggi percentuali devono essere visualizzati sul risultato arrotondato a due cifre decimali. Tutti i punteggi dei cinque turni decideranno la classifica finale. In gare internazionali aperte (non campionati) una classifica generale è prodotta per tutti i concorrenti junior e senior. La classifica junior viene effettuata utilizzando i punteggi ottenuti dagli juniores nella classifica generale.

Classifiche veleggiatori F1E con guida Automatico

1 SC4_Vol_F1_FreeFlight_14 A partire da gennaio 2014 Page 22

b) In caso di parità, i singoli piazzamenti devono essere decisi dai voli di spareggio effettuati subito dopo che è stato fatto l'ultimo volo della gara. Il direttore di gara deve decidere un tempo massimo appropriato per ogni turno di spareggio, cui viene applicato il sistema percentuale per il punteggio. I punteggi risultanti da tali voli supplementari non sono calcolati per stilare la classifica a squadre. Il direttore di gara stabilirà un periodo di 10 minuti, durante il quale tutti i concorrenti dello spareggio devono rilasciare i loro modelli.

3.5.9 . sincronizzazione

a) Si veda la Sezione 4 ter , comma B.13 .

b) I tempi di volo sono limitati alla durata specificata dal Direttore di gara cfr. 3.5.7 .

Il tempo di volo totale è preso dal lancio del modello alla fine del volo. I cronometristi devono assicurare che sia loro che il concorrente siano consapevoli del tempo massimo deciso per il turno in corso.

3.5.10 . Numero di Helpers/supporters

Il concorrente ha diritto ad avere un aiutante per il lancio. Non vi sono differenze tra helper e supporter

a) Il decollo è a mano, il concorrente in piedi sul suolo (salto permesso) .

b) Ogni concorrente deve preparare e lanciare il proprio modello.

ALLEGATO 1

REGOLE PER VOLO LIBERO WORLD CUP

1. classi

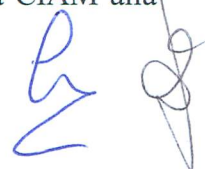
Le seguenti classi separate sono riconosciute per la gara di Coppa del Mondo: F1A, F1B, F1C, F1E, F1Q, F1A Junior, F1B Junior, F1P Junior e F1E Junior.

2. concorrenti

Tutti i concorrenti nelle gare internazionali aperte specificate sono ammessi per la Coppa del Mondo. I concorrenti junior sono ammessi per la gara di Coppa del Mondo il F1A Junior, F1B Junior, F1E Junior e Junior F1P.

3. concorsi

Le gare incluse in Coppa del Mondo devono apparire sul calendario concorso FAI ed essere gestite secondo il FAI-Codice Sportivo. Le gare che possono essere conteggiate per la Coppa del Mondo in un anno devono essere nominati in occasione della riunione dell'Ufficio di presidenza CIAM alla



fine dell'esercizio precedente e sono da indicare sul Calendario FAI. Può essere selezionato un massimo di due gare per ogni paese europeo. Un massimo di tre concorsi possono essere selezionati per i paesi extraeuropei. Un paese può scegliere di svolgere il proprio concorso di Coppa del Mondo in un sito di volo di un altro paese, a condizione che il paese organizzatore invii alla FAI la registrazione del calendario per l'evento ed il nome del paese organizzatore sia incluso tra gli aventi diritto ad organizzare l'evento.

4 . punti assegnati

I punti vengono assegnati ai concorrenti per ogni gara in base alla loro classifica nei risultati e dal numero di concorrenti battuti, come indicato nella seguente tabella e le seguenti voci:

Posizione	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Punti	50	40	30	25	20	19	18	17	16	15	14	13
Posizione	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Punti	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Ogni concorrente premiato può beneficiare di un bonus in base al numero di concorrenti che hanno partecipato al concorso. I punti bonus sono calcolati come 1 punto ogni 10 concorrenti presenti in F1E senior, 1 punto per ogni 5 persone in F1E Junior. Il numero di punti bonus viene arrotondato al numero intero più vicino. Il numero di concorrenti P (NP) con N il numero di concorrenti di cui b).

- I punti vengono assegnati solo ai concorrenti che hanno completando almeno un volo di gara.
- I punti vengono assegnati solo ai concorrenti nella parte superiore dell'elenco dei risultati (se N è il numero di concorrenti che hanno completato almeno un volo, poi i punti della tabella di cui sopra vengono assegnati solo per i posti da 1 a $N / 2$, arrotondando quando necessario, per il calcolo del $N / 2$ posto).
- In caso di parità per qualsiasi sistemazione, i concorrenti divideranno i punti che sarebbero assegnati alle posizioni ottenute (arrotondare il punteggio al numero intero più vicino di punti).
- Per junior F1E, i punti vengono assegnati in base alla classifica Junior.
- Se un concorrente ottiene più punti di Coppa del Mondo in un F1E aperto, la classifica di quello che sarebbe stato assegnato in Coppa del Mondo Junior dalla classifica juniores , poi i suoi punti di Coppa del Mondo Junior saranno aumentati per gli stessi suoi punti di classificazione aperti .

5. classifica

I risultati Mondiali sono determinati in relazione al numero totale di punti ottenuti da ciascun concorrente nelle gare di Coppa del Mondo. Ogni concorrente può contare il risultato di tutte le gare, tenendo conto di:

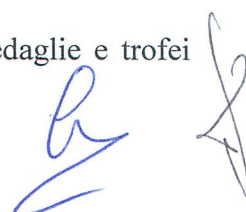
- un massimo di due gare nello stesso paese in Europa (indipendentemente paese organizzatore). I migliori due punteggi vengono presi se un concorrente ha ottenuto punti in più di due gare in un paese.
- un massimo di tre gare può essere contato da gare nello stesso paesi extraeuropei (a seconda della sede, indipendentemente dal paese organizzatore). I migliori tre punteggi sono presi se un concorrente ha segnato più di tre eventi in uno stesso paese.

Per determinare il punteggio totale, fino a quattro eventi possono essere contati, conteggiando i migliori ottenuti da ognuno durante l'anno .

In caso di parità il vincitore sarà determinato secondo il seguente schema. Il numero di gare contate passeranno da quattro, uno alla volta , fino ad ottenere il vincitore . Se ciò non separa i concorrenti dalla parità, il vincitore sarà determinato considerando i punti ottenuti nei migliori quattro eventi moltiplicato per il numero di concorrenti che hanno volano in ogni evento. Il vincitore è quello con il miglior punteggio totale così calcolato .

6 . Premi

Il vincitore guadagna il titolo di vincitore della Coppa del Mondo. Certificati, medaglie e trofei



possono essere assegnati dalla sottocommissione come disponibile.

7. Organizzazione

Il sottocomitato è responsabile per l'organizzazione della Coppa del Mondo e può nominare un responsabile o sottocommissione speciale per gestire l'evento.

8. comunicazioni

La sottocommissione Volo Libero deve ricevere i risultati di ogni gara in Coppa del Mondo e quindi calcolare e pubblicare le posizioni della Coppa del Mondo. Questi sono disponibili anche a tutti coloro che si sono iscritti tramite pagamento di sottoscrizione alla gara. I risultati sono inviati anche all'organizzatore di ciascuna competizione in Coppa del Mondo e visibili. I risultati finali della Coppa del Mondo devono essere inviati anche al FAI, National AirSports per i controlli e la stampa Aeromodelling.

9. Responsabilità del Concorso Organizzatori

Gli organizzatori del concorso devono proporre il loro evento per l'inclusione nella Coppa del Mondo, al momento dell'assegnazione degli eventi per il Calendario FAI International Sporting. La selezione finale degli eventi di queste proposte, è fatta dal CIAM presidenza come definito al paragrafo 3 .

Subito dopo l'evento, l'organizzatore della competizione deve inviare i risultati all'organizzazione della Coppa del Mondo, almeno entro un mese, come previsto dal Codice Sportivo B.5.5. Il mancato ritorno dei risultati saranno esaminati dal Bureau della CIAM quando si considererà il calendario delle gare per l'anno successivo.

10. giuria

Una giuria di tre persone responsabili deve essere nominato dal sottocomitato CIAM Volo Libero a governare su ogni protesta riguardante la Coppa del Mondo nel corso di un anno. Ogni protesta deve essere presentata per iscritto al sottocomitato Volo Libero ed al Presidente e deve essere accompagnata da una caparra pari a 35 euro.

Nel caso della Giuria accolga la protesta, tale tassa verrà restituita.

