AERO CLUB D'ITALIA
Il Commissario straordinario

DECRETO DEL COMMISSARIO STRAORDINARIO

N. 13/2018 DEL 30 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*";

VISTO il provvedimento di nomina dei componenti della Sezione Tecnica di Specialità nelle persone dei sig.ri Marco Scarafoni, Romeo Monti e Antonio Di Stasi;

VISTO il Decreto del Commissario straordinario n. 4 del 21 marzo 2018 di nomina degli esperti tecnici dello stesso Commissario straordinario per la disciplina sportiva del Volo a Vela;

VISTO il Decreto commissariale n. 5 del 21 marzo 2018 con il quale si disponeva la vigenza del Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela e del Regolamento tecnico del Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela e se ne approvavano le modifiche come da proposte della Sezione Tecnica di Specialità;

RILEVATA l'omissione della Sezione Tecnica di Specialità dell'Allegato C ("*Penalità principali*") al Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela nella proposta formulata e nel Regolamento così approvato;

VISTA la proposta di rettifica e correzione di errori materiali della Sezione Tecnica di Specialità al Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela e richiesta di integrazione con l'Allegato C nonché la proposta di rettifica e correzione di errori materiali della Sezione Tecnica di Specialità al Regolamento tecnico del Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela (All. 1);

VISTE le relative attestazioni della Sezione Tecnica di Specialità in ordine alla conformità dei predetti Regolamenti tecnici, come rettificati e integrati, alla loro idoneità ai fini sportivi e, più in generale, in termini di sicurezza, nonché alla loro conformità rispetto alla normativa nazionale e internazionale e alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza (All. 2);

VISTE le attestazioni degli esperti tecnici del Commissario straordinario per la disciplina sportiva del Volo a Vela in ordine alla conformità dei predetti Regolamenti tecnici, come rettificati e integrati, alla loro idoneità ai fini sportivi e, più in generale, in termini di sicurezza, nonché alla loro conformità rispetto alla normativa nazionale e internazionale e alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza (All. 3);

CONSIDERATA l'estrema urgenza di procedere all'eliminazione dei segnalati errori materiali nei predetti Regolamenti tecnici e all'integrazione con l'Allegato C nel solo Regolamento tecnico del Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela 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. 4);

VISTO il parere tecnico del Direttore Generale anche in ordine alla conformità dei predetti Regolamenti tecnici, come rettificati e integrati, alla loro idoneità ai fini sportivi e, più in generale, in termini di sicurezza, nonché alla loro conformità rispetto alla normativa nazionale e internazionale e alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza (All. 5);

VISTA l'approvazione da parte del Direttore Generale dei predetti Regolamenti tecnici, come rettificati e integrati (All. 6);

RITENUTO altresì opportuno trasmettere i predetti Regolamenti tecnici, come rettificati e integrati, al Ministero della Difesa, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dello Sport nonché al Comitato Olimpico Nazionale Italiano.

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

DECRETA

1. di rettificare il Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela e il Regolamento tecnico del Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela, procedendo all'eliminazione degli errori materiali come da proposte della Sezione Tecnica di Specialità;
2. di integrare il Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela con l'Allegato C ("Penalità principali");
3. che il Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela e il Regolamento tecnico del Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela, come rettificati e integrati nonché allegati al presente Decreto, siano pubblicati sul sito ufficiale dell'Ente;
4. che il Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela e il Regolamento tecnico Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela, come rettificati e integrati nonché allegati al presente Decreto, siano trasmessi 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.

Roma, 30 marzo 2018

prof. avv. Pierluigi Matera
COMMISSARIO STRAORDINARIO AECI

ALLEGATO N° 1

Regolamenti corretti

Marco Scarafoni <scarafonimarco@gmail.com>

ven 30/03/2018 09:57

Posta in arrivo

A:Pierluigi Matera <segreteriacommissario@aeroclubitalia.it>;

2 allegati (147 KB)

Regolamento VV correttivo clean.docx; Regolamento CID Volo a Vela def12018 29.3.2018.docx;

Buon giorno Alessandro,
in allegato i regolamenti e integrati pronti per il decreto.
Buon lavoro e auguri di buona Pasqua se non avremo modo di scambiarceli a voce.

Marco Scarafoni
Mobile +39 335 6320631
Mail scarafonimarco@gmail.com

INFORMAZIONI STRETTAMENTE CONFIDENZIALI

Questa comunicazione e i suoi allegati, possono contenere informazioni confidenziali e riservate destinate esclusivamente alle persone sopra indicate. Se non siete i diretti destinatari o avete ricevuto questa e-mail per errore, vogliate cortesemente contattare al più presto il mittente ai recapiti sopra indicati e cancellare la presente e-mail dal vostro sistema. Le trasmissioni via E-mail non possono essere garantite in merito alla loro sicurezza o correttezza poiché mezzi di comunicazione che possono essere intercettati, corrotti, persi, distrutti, trasmessi in ritardo o in modo incompleto, nonché contenenti virus. Il mittente perciò non potrà accettare alcuna responsabilità per errori o omissioni nei contenuti del presente messaggio, quale conseguenza della sua trasmissione. Costituisce comportamento contrario ai principi del D.lgs. 196/2003 e quindi perseguibile nei termini di legge il trattenere il messaggio, diffonderne il contenuto, inviarlo ad altri soggetti, copiarlo in tutto od in parte, utilizzarlo da parte di soggetti diversi dal destinatario e per finalità diverse da quelle per cui il messaggio è destinato.

This communication and its attachments may contain information which is confidential and/or privileged. The information is intended solely for the use of the person or entity to which it is addressed. If you are not the intended recipient and/or have received this E-mail in error, please immediately notify the sender, delete this mail and all of its contents from your system and take no other action based on it. You are advised that any unauthorised use, dissemination or copying of this communication is strictly prohibited. Thank you.

ALLEGATO N° 2

Il sottoscritto sig. Marco Scarafoni, in qualità di componente della Sezione Tecnica di Specialità per la disciplina sportiva del Volo a Vela, giusta sua nomina,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

la conformità dei predetti Regolamenti, come rettificati e corretti dagli errori materiali, 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.

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 29 marzo 2018.

sig. Marco Scarafoni
Componente della STS

Aero Club d'Italia
Volo a Vela

REGOLAMENTO TECNICO
VOLO A VELA
PER LE GARE DI VELOCITA'

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) (Verbale n. 1 del 1 marzo 2017) e successivamente modificato con Decreto del Commissario straordinario n. ____ del _____ 2018

INDICE

Sezione A - TIPOLOGIA DELLE COMPETIZIONI E CLASSI DI ALIANTI
A.1.0 Tipologia delle competizioni
A.2.0 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali – gare di velocità
A.3.0 Definizione classi Alianti
A.4.0 Massa degli alianti
A.5.0 Ammissione degli alianti alle competizione riservate a classi specifiche
A.6.0 Alianti motorizzati
A.7.0 Alianti biposto

Sezione B - ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE
B.1.0 Durata della gara
B.2.0 Giornata di prova di riserva
B.3.0 Giornata di riposo
B.4.0 Giornata di allenamento
B.5.0 Briefing di presentazione della gara
B.6.0 Rappresentante dei piloti
B.7.0 Briefing di giornata
B.8.0 Norme aggiuntive ed altre disposizioni adottate dal DrG
B.9.0 Premiazione
B.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione
B.11.0 Compiti della Direzione di gara
B.12.0 Iscrizioni ed eventuale cancellazione della competizione

Sezione C - REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO
C.1.0 Piloti
C.2.0 Alianti ed equipaggiamenti di sicurezza
C.3.0 Sigle di gara
C.4.0 Ispezione alianti
C.5.0 Riparazioni e sostituzioni parti alianti

Sezione D - PROCEDURE DI GARA
D.1.0 Temi di gara
D.2.0 Informazioni sul tema di giornata
D.3.0 Schieramento
D.4.0 Decollo e traino
D.5.0 Partenze

D.6.0 Partenze simultanee
D.7.0 Punti di virata
D.8.0 Arrivo
D.9.0 Linea di arrivo
D.10.0 Linea di arrivo remota
D.11.0 Cerchio di arrivo
D.12.0 Atterraggio
D.13.0 Atterraggio fuori campo
D.14.0 Atterraggio virtuale
D.15.0 Area di gara
D.16.0 Spazi aerei vietati
D.17.0 Consegna dei GNSS/FR

Sezione E - CLASSIFICHE
E.1.0 Classifiche di giornata: preliminare, non ufficiale, ufficiale
E.2.0 Classifiche generali: provvisoria, definitiva

Sezione F - PENALITA', CSO E CONTENZIOSO
F.1.0 Penalità e Squalifiche
F.2.0 Commissione Sportiva Operante
F.3.0 Esposto
F.4.0 Lagnanza
F.5.0 Reclamo
F.6.0 Appello alla CCSA
F.7.0 Ricorso al Consiglio Federale dell'AeCI
F.8.0 Omologazione della competizione

Sezione G - PROCEDURE PER IL CONTROLLO DEL VOLO
G.1.0 Strumenti di controllo
G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli
G.2.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

Sezione H - NORME DI SICUREZZA
H.1.0 Certificato di navigabilità
H.2.0 Volo in nube
H.3.0 Incidenti di volo
H.4.0 Comunicazioni radio
H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso
H.5.0 Uso del paracadute

Sezione I - CALCOLO DEI PUNTEGGI
I.1.0 Generalità
I.2.0 Punteggi e Classifiche
I.3.0 Validità delle Competizioni
I.4.0 Titolo di Campione Italiano

Sezione L – RINVIO AD ALTRE FONTI NORMATIVE
L.1.0 Norme di rinvio

ALLEGATO A Fattori correttivi
ALLEGATO B Fattori correttivi Classe Club
ALLEGATO C 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
DL: Direttore di linea
DrG: Direttore di gara
DzG: Direzione di gara
EO: Ente Organizzatore
FAI: Federazione Aeronautica Internazionale
GNC: Graduatoria Nazionale di Classe
GNSS/FR: Registratore di Volo (Flight Recorder)
MTOM: Peso massimo al decollo della massa.
NA: Norme Aggiuntive
PP: Punto di Partenza
PV: Punto di Virata
RSN: Regolamento Sportivo Nazionale
TA: Traguardo di Arrivo
TS: Task Setter (Responsabile scelta temi)
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'ente organizzatore, che si accolla la gestione, l'invio dei risultati e spese di iscrizione.

A.1.2 Le **gare nazionali** sono quelle inserite nel Calendario Sportivo Nazionale con tale definizione e obbligano l'ente organizzatore, 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 caso vi sia la richiesta di iscrizione da parte di piloti stranieri sarà facoltà della STS dell'AeCI decidere, almeno un mese prima dell'inizio della competizione, la partecipazione a tale evento.

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) I Piloti Nazionali – come definito nei criteri di selezione
b) I piloti stranieri classificati nel ranking IGC con un punteggio superiore a zero.

A.1.7 Possono partecipare alle **Gare di Promozione** i piloti di nazionalità italiana non appartenenti alla Categoria nazionale gare di velocità, in possesso dell'insegna FAI C argento e che abbiano almeno un'esperienza di 150 ore da solisti. Il **Campionato di Classe Unica femminile** si intende valido per la promozione dei piloti di sesso femminile, 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 è possibile accorpare una o più classi al fine di aumentare il valore di ranking IGC della competizione. In particolare quando in una determinata classe non si raggiunga il numero minimo di 6 concorrenti, l'accorpamento ad altre classi è raccomandato.

A.1.9 I Campionati Italiani e le gare Nazionali riservate alle classi FAI standard, 15 metri e 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'AeCI per la formale autorizzazione. 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 nel Ranking List. **I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi sia delle singole prove di giornata, sia della classifica generale**, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano, qualora la gara sia valida come Campionato Nazionale.

A.1.10 I **Campionati Italiani** possono essere organizzati annualmente per ciascuna classe di aliante senza handicap, ad eccezione delle classi Club, 20 metri biposto, dove è sempre prevista l'applicazione degli handicap.

E' inoltre possibile per la DG, accorpare una o più classi di Campionato Italiano con una classe unica di "gara Nazionale" al fine di ottenere una gara di valore ranking IGC più elevato. In questo caso la gara sarà organizzata ad Handicap e il titolo di campione Italiano (qualora si raggiungano i requisiti per l'assegnazione) verrà assegnato al primo classificato della propria classe.

A.1.11 Le **Gare Nazionali** possono essere organizzate per classi separate ovvero ad handicap. La DrG specificherà la tipologia di gara nel regolamento particolare di gara.

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 prescrizione della casa costruttrice, per quanto concerne il peso minimo a bordo.

A.1.14 Tutte le gare di categoria Promozione e di classe Club si svolgono senza l'uso della zavorra scaricabile.

A.1.15 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 – gare di velocità
Accedono alla Categoria Nazionale i piloti che partecipando alle Gare di Promozione ottengono un punteggio finale uguale o superiore all'80% del punteggio del vincitore del Campionato. Si specifica che la partecipazione al Campionato Italiano Classe Unica femminile è valida solo ed esclusivamente quale promozione per le gare riservate ai piloti di sesso femminile organizzate sul territorio nazionale e non potrà mai in nessun caso essere valida per accedere alla Categoria Piloti Nazionali.

A.3.0 Definizione classi Alianti
Gli alianti sono divisi nelle seguenti classi:

a) **Standard**: alianti di apertura alare non superiore a 15 m senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
b) **15 metri**: alianti di apertura alare non superiore a 15 m, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
c) **18 metri**: alianti di apertura alare non superiore a 18 m, con peso massimo al decollo non superiore a 600 Kg.
d) **20 metri biposto**: alianti biposto di apertura alare non superiore a 20 m, con peso massimo al decollo non superiore a 800 Kg.
e) **Libera**: alianti di apertura alare qualsiasi con e senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 850 Kg.
f) **Club**: alianti elencati nell'ALLEGATO B (IGC index list).
g) **13,5mt**: alianti di apertura alare non superiore a 13,5mt con MTOM max. 35 Kg/mq

A.4.0 Massa degli alianti
A.4.1 La massa massima al decollo degli alianti deve essere inferiore o uguale al limite previsto per la relativa classe di cui all'art. A.3.0.
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
A.4.3 Il DrG può imporre 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 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 Regolamento particolare di gara se la pesatura degli alianti viene effettuata obbligatoriamente per ogni giornata di gara ovvero a campione.
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, salvo il caso di violazioni ripetute. In ogni caso il concorrente deve riportare la massa del proprio aliante entro il peso massimo consentito. E' 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 competizione riservate a classi specifiche
A.5.1 Fatti salvi i requisiti delle categorie di alianti di cui all'art. A.3.1, è consentita la partecipazione alle competizione riservate a specifiche classi con alianti dalle caratteristiche sotto elencate:
Club: esclusivamente gli alianti elencati nell'**ALLEGATO B** (IGC Index List) con handicap minino 0,98, indipendentemente dal mezzo utilizzato. **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.**
13,5m: alianti con apertura alare non superiore a 13,5m e MTOM massima 35 Kg/mq.
Standard: alianti con apertura alare non superiore ai 15m e senza flap.
15m: alianti con apertura alare non superiore a 15m.
18m: alianti con apertura alare non superiore a 18m.

20m Biposto: alianti biposto con apertura alare non superiore a 20m 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 In tutte le gare di classe unica, la Direzione di Gara potrà dividere i partecipanti in due o più classi e indicherà nel regolamento particolare di gara i criteri e le modalità. L'obiettivo sarà sempre quello di ottenere il massimo coefficiente possibile per il Ranking List IGC.

A.6 Alianti motorizzati

A.6.1 E' consentita la partecipazione di alianti motorizzati purché dotati di sistemi di rilevamento del funzionamento del motore accettati dalla DrG.

A.6.2 Gli alianti motorizzati possono utilizzare il motore per:

a) Il decollo;
b) Evitare il fuori campo;
c) Il rientro dopo un fuori campo su un aeroporto, un'aviosuperficie o dopo un atterraggio virtuale.

A.7.0 Alianti biposto

A.7.1 Definizioni generali

La partecipazione alle gare svolte sul territorio italiano è riservata ai possessori di Licenza di Pilota di Volo a Vela in corso di validità e di Licenza Sportiva FAI in corso di validità.

- "**Equipaggio":** è costituito da due piloti a bordo di categoria nazionale, titolari di licenza di pilota di volo a vela e di Licenza Sportiva FAI, entrambe in corso di validità, i quali per nessun motivo possono essere sostituiti durante la competizione;
- "**Primo pilota + copilota**: si intende l'equipaggio composto da due piloti titolari di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI, entrambe in corso di validità. Il secondo pilota può essere sostituito nel corso della competizione, ma non potrà in ogni caso avere una posizione nel ranking IGC migliore del primo pilota fisso. **Tutti i nominativi dovranno obbligatoriamente essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione gara.**
- **"Pilota unico"**: solo pilota titolare di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI in corso di validità. Non è consentita la presenza a bordo di un secondo pilota.

A.7.2 Classe 20 m biposto

Nelle competizioni espressamente riservate alla classe 20m biposto non è ammessa la partecipazione di alianti con un solo pilota a bordo. È invece ammessa l'iscrizione come:
- "equipaggio";
- "primo pilota + copilota".

A.7.3 Campionati Italiani

Ai campionati italiani classe 20m biposto o dove sono ammessi alianti biposto (campionato italiano classe libera e campionato italiano classe unica ad handicap) l'iscrizione come equipaggio è subordinata al possesso da parte di entrambi i piloti della nazionalità italiana e della Licenza Sportiva FAI rilasciata dall'Aero Club d'Italia.
Quanto sopra vale anche nel caso in cui il Campionato Italiano sia ad estrapolazione di altra gara.

A.7.4 Altre competizioni

Nelle gare di classe unica ad handicap e nelle altre gare nelle quali sono ammessi alianti biposto, l'iscrizione alla competizione con un aliante biposto può essere fatta come "equipaggio", come "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico". In ogni caso, tutti i nominativi dovranno essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione.

A.7.5 Criteri per l'applicazione del punteggio per l'AN

Nel caso di competizione disputata da un "equipaggio", "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico" il punteggio ottenuto ai fini dell'AN viene assegnato nella misura del 100% al pilota con la migliore posizione nell'AN vigente (primo pilota)

SEZIONE B
ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

B.1.0 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.2.0 Giornata di prova di riserva

B.2 Giornata di riserva

L'EO ha la facoltà di prevedere o meno la giornata di riserva, indicandola nel primo bollettino. Se prevista, alla giornata di riserva è dedicata l'ultima giornata di gara, salvo eccezioni appositamente indicate. Ove possibile, l'EO cercherà di fissare il calendario di gara in modo che l'eventuale giornata di riserva cada in un giorno festivo.

B.3.0 Giornata di riposo

B.3.1 Dopo lo svolgimento di sette prove in giornate consecutive, anche se non necessariamente valide per la classifica, il DrG deve concedere un giorno di riposo e deve comunicarlo nel corso del primo briefing generale dei piloti.

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 tre prove valide.

B.4.0 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 DzG decida di organizzare la giornata di allenamento, ne dà comunicazione 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.5.0 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, nel corso del quale procede all'appello ed alla presentazione dei concorrenti, nomina il rappresentante degli stessi per ciascuna classe, illustra le procedure operative del campo di volo e la logistica.

B.5.2 E' obbligatoria la presenza del concorrente ovvero eccezionalmente di un suo delegato al briefing di presentazione della gara. L'assenza non giustificata è sanzionata dal DrG con uno specifico avvertimento. Un'eventuale seconda infrazione in gara successiva sarà sanzionata con la squalifica.

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.6.0 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 segreta 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.7.0 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 presenziare il concorrente deve farsi sostituire da un proprio rappresentante.

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

B.8.1 Il Regolamento particolare di Gara 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 nel Regolamento Nazionale Gare Velocità Volo a Vela o con il Regolamento Sportivo Nazionale dell'Aeroclub d'Italia.

B.8.2 Il regolamento particolare di gara deve essere pubblicato sul sito della competizione almeno 30 giorni prima della gara.

B.9.0 Premiazione

B.9.1 La premiazione è normalmente organizzata nella giornata di riserva. Tuttavia il DrG può anticipare la premiazione nella stessa giornata dell'ultima prova dandone comunicazione formale ai concorrenti almeno con due giorni di 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.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione

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

B.11.0 Organizzazione della competizione

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'ente organizzatore 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'ente organizzatore adotta il presente regolamento quale Regolamento ufficiale della competizione e lo trasmette unitamente all'organigramma della competizione e al regolamento particolare di gara 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 La DzG predispone per tempo le infrastrutture necessarie per il regolare svolgimento della competizione: aula briefing, parcheggio per gli alianti, impianti di carico dell'acqua, hangar per il ricovero dei traini, toilette, campeggio.

B.11.5 Almeno **quattro mesi prima dell'inizio della competizione** la DrG:

1) Predispone 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** la 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. La 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** la 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 regolamento particolare di gara 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) Predispone 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) Nel caso di gara di classe unica non valida per il campionato italiano, se il numero degli iscritti è maggiore di quaranta, provvederà alla suddivisione della competizione in una o più classi come al punto A.5.2 del presente regolamento.

1) **B.11.9 Durante lo svolgimento della competizione la DrG:**
2) 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;
3) Pubblica sul sito i file IGC entro le 24 ore successive lo svolgimento di ciascuna prova;
4) Pubblica sul sito ogni mattina entro le ore 10.00 una breve relazione accompagnata da fotografie sull'andamento della prova del giorno precedente.

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 sei concorrenti iscritti nel termine suddetto, la DrG conferma all'EO 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 sei iscritti, la DrG ne dà immediata comunicazione al delegato per il volo a vela in CCSA e provvede ad informare tutti i concorrenti del rischio che la competizione possa non raggiungere il numero minimo necessario per la sua validità.

B.12.3 La DrG, in caso di numero insufficiente di iscritti, può fino al giorno prima dell'inizio della competizione chiedere alla STS dell'AeCI l'annullamento della stessa ovvero proporre l'accorpamento dell'eventuale classe che non avesse raggiunto il numero minimo di concorrenti con altra della stessa competizione. In questo caso la nuova classe potrà prevedere l'applicazione degli handicap. In ogni caso, la DrG dovrà quanto prima informare i piloti iscritti della possibilità eventuale dell'accorpamento.

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 Qualora fosse necessario limitare il numero dei concorrenti ad un Campionato Italiano o alle gare nazionali organizzate in Italia, vale la posizione nel Ranking List IGC, sia per i piloti italiani, sia stranieri.

SEZIONE C
REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO

C.1.0 Piloti

C.1.1 I concorrenti devono essere in possesso di:

a) Licenza di pilota di aliante in corso di validità;
b) Certificato medico in corso di validità;
c) Licenza sportiva FAI valida per l'anno in corso; nel caso di alianti biposto con due persone a bordo entrambi i componenti dell'equipaggio dovranno essere titolari di licenza di pilota di volo a vela in corso di validità ed in possesso della tessera FAI;
d) Polizza assicurativa morte e infortuni a norma di legge, ove non ricompresa nella tessera FAI.

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

a) Regolamento della competizione;
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.2.0 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.

C.2.2 E' obbligatorio l'installazione e l'uso di un sistema di segnalazione traffico di prossimità (Flarm, DSX o similare). La non conformità al punto C.2.2 comporta l'esclusione dalla gara.

C.2.3 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione per verificare l'installazione del dispositivo e verificarne il corretto uso.

C.2.4 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione e farsi consegnare il file del sistema di segnalazione traffico di prossimità in qualsiasi fase della competizione.

C.2.5 L'installazione a bordo di un ELT, PLB o similari è fortemente raccomandato.

C.2.6 La DrG 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.2.7 E' fortemente raccomandata la presenza a bordo di un kit di pronto soccorso.

C.3.0 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 Prima dell'inizio della competizione il DrG deve verificare la corrispondenza delle sigle di gara degli alianti ai requisiti di cui ai commi precedenti, e se ne accerta la non corrispondenza ne ordina l'immediata modifica.

C.3.6 Il mancato ottemperamento all'ordine del DrG ovvero, in ogni caso, l'accertamento successivo all'inizio della competizione dell'assenza dei requisiti delle sigle di gara di cui ai precedenti commi, comporta l'esclusione del concorrente dalla competizione.

C.4.0 Ispezione alianti

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

C.5.0 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 addebitati 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 sono:

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

D.1.2 I temi di gara vengono scelti dal DrG e/o dal Task Setter previa consultazione con il Responsabile del Servizio Meteorologico. 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 i temi di gara tra le tipologie di cui al punto D.1.1, ma nessuna delle due tipologie può essere utilizzata per più del 67% delle prove valide 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, ora dello schieramento, ora dei decolli previsti, quote e zone di sgancio, velocità massima al taglio del traguardo, effemeridi, zone operative vietate, 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.

D.3.0 Schieramento

D.3.1 L'ordine di schieramento su file è sorteggiato prima della prima prova di gara ed 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 regolamento particolare di gara.

D.4.0 Decollo e traino

D.4.1 Il decollo degli alianti avviene mediante traino aereo. Gli alianti motorizzati in grado di farlo, possono decollare autonomamente. Il costo dei traini è a carico dei concorrenti.

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, le zone e la quota di sgancio vengono comunicati al briefing o subito prima del lancio di ciascuna classe. I piloti di motoalianti che fanno uso del motore per portarsi alla quota di sgancio devono spegnerlo nella zona indicata giornalmente dalla DrG.

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'involo 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 modificato dal DrG in relazione all'evolversi della situazione meteo.

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 45 e un massimo di 90 secondi, prima del taglio del traguardo di partenza. Questa procedura rappresenta un obbligo solo durante il primo giorno di gara. Per i successivi giorni la DG controllerà esclusivamente che l'ENL del logger sia attivo.

D.4.10 I piloti di alianti motorizzati a decollo autonomo al termine del circuito di salita preventivamente assegnato e delle operazioni di rientro del motore, devono portarsi sul punto di sgancio della propria classe alla quota comunicata dal Direttore di Linea al momento del decollo.

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.

D.5.0 Partenze

D.5.1 L'aliante inizia la prova passando attraverso un punto o una linea di partenza fissata dalla DrG e specificata nelle NA, o nel foglio del tema e/o durante il briefing.

D.5.2 Il concorrente deve effettuare almeno una partenza valida. Il tempo di partenza utilizzato per lo scoring è quello dell'ultima partenza valida.

D.5.3 Partenze entro un massimo di 500 m dalla linea o dal limite dell'area di partenza sono valide, ma vengono penalizzate.

D.5.4 Le partenze vengono aperte 30 minuti dopo il decollo dell'ultimo aliante della classe che era nella propria regolare posizione di schieramento. E' 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.5.5 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 cinque e dieci minuti al taglio del traguardo, annuncia che il traguardo è aperto. L'ora ufficiale della gara è l'ora GPS.

D.5.6 Il traguardo di partenza rimane aperto fino alle effemeridi, il cui orario deve essere riportato sul foglio del tema di gara.

D.5.7 Possono essere previsti limiti di quota alla partenza espressi in QNH.

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 Può essere imposta una limitazione di quota e di velocità alla partenza. Il limite di quota può essere modificato o annullato al momento dell'apertura del traguardo. La velocità di riferimento è la velocità al suolo dell'aliante rilevata dal GNSS/FR.

D.5.10 Partenze non corrette saranno penalizzate.

D.5.11 Se una prova viene annullata per motivi di sicurezza dopo che alcuni concorrenti hanno già effettuato la partenza, il DrG provvede ad informare i concorrenti già partiti via radio e chiede conferma della ricezione del messaggio attraverso la sua ripetizione.
D.5.12 Se non è provato che il concorrente sia partito dopo l'apertura del traguardo di partenza per la sua classe, lo stesso è considerato non partito.

D.6.0 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.
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. Il DrG può assegnare la partenza simultanea esclusivamente nelle giornate in cui le condizioni meteorologiche sono compatibili con la sicurezza del volo.
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 sanzioni 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 (espressa in QNH) consentita è ..... m, velocità massima al taglio del traguardo è ..... Km/h"*;
b) **cinque minuti prima** dell'apertura del traguardo: *"il traguardo aprirà tra cinque minuti, massima altitudine* (espressa in QNH) *consentita è ..... m, 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 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 partenza è valida se il GNSS FR mostra un fix valido o una linea retta tra due successivi FR fixes che attraversano la linea di partenza nella direzione del primo pilone 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. Al pilota che vola con direzione contraria per riposizionarsi dietro alla linea di partenza saranno dati dieci minuti di penalità, per l'estrema pericolosità della manovra.
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. Al pilota che vola con direzione parallela alla linea del traguardo a una distanza inferiore a 1 km da essa, saranno dati tre minuti di penalità, per la pericolosità della manovra.

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 deve raggiungere i PV specificati dalla DrG nell'ordine richiesto.
D.7.3 Il non corretto aggiramento dei PV viene penalizzato.

D.8.0 Arrivo

D.8.1 La DrG può scegliere per ogni tema di giornata una delle seguenti procedure di taglio traguardo:

a) Linea di arrivo;
b) Linea di arrivo remota;
c) Cerchio di arrivo.

Le procedure di arrivo scelte per la competizione devono essere specificate nel Regolamento particolare di gara. La DrG dovrà sempre indicare la quota minima di sorvolo per il taglio del traguardo di arrivo.

D.8.2 I concorrenti annunciano il loro arrivo sulla frequenza del traguardo comunicando il numero di gara ed i minuti mancanti all'atterraggio. Il Regolamento particolare di gara disciplina le procedure di circuito ed 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 traguardo viene chiuso alle effemeridi, ovvero quando tutti i concorrenti sono atterrati.

D.8.5 Il concorrente che alle effemeridi non abbia ancora completato il percorso di gara, viene considerato atterrato fuoricampo nel punto in cui si trova al momento delle effemeridi stesse.

D.9.0 Linea di arrivo

D.9.1 Per completare una prova il concorrente deve attraversare il Traguardo di Arrivo (TA), nella direzione indicata, a bordo del proprio aliante e senza aiuti.

D.9.2 Il TA ha una lunghezza di 1000 m per parte, per un totale di m 2000 m, sulle coordinate di arrivo ortogonali all'ultimo lato ad una quota stabilita.

D.9.3 Il TA è posizionato in modo che gli alianti possano atterrare in sicurezza dopo l'attraversamento. Il TA deve essere sorvolato ad una quota massima di 500 metri (AGL) e ad una quota minima, salvo il caso degli atterraggi in diretta, di 15 metri (AGL).

D.10.0 Linea di arrivo remota

D.10.1 La linea di arrivo può essere remota, ossia non posizionata sull'aeroporto di atterraggio.

D.10.1 Nel caso di traguardo remoto la DrG deve prevederne il sorvolo ad un'altezza minima tale da consentire il rientro in campo in sicurezza.

D.10.2 Il concorrente che attraversa la linea di arrivo remota al di sotto della quota minima prevista, viene penalizzato con l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.11.0 Cerchio di arrivo

D.11.1 Può essere previsto come traguardo di arrivo un cerchio di raggio predefinito dalla DzG comprendente al suo interno l'aeroporto.

D.11.2 La DrG indica l'altitudine, espressa in QNH, massima e minima per l'attraversamento del cerchio.

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.11.5 Il cerchio di arrivo permette ai piloti di impostare una discesa lenta e di concentrarsi sulla propria procedura di atterraggio, nonché di mantenere la necessaria separazione dagli altri alianti in discesa. Il cerchio di arrivo può quindi essere previsto dalla DrG al fine di permettere la separazione degli alianti in territori montagnosi ovvero in caso di aeroporti dotati di un'unica pista di atterraggio.

D.12.0 Atterraggio

D.12.1 Le procedure di atterraggio sono definite nel Regolamento particolare di gara.

D.12.2 Manovre pericolose nell'avvicinamento e dopo l'attraversamento del traguardo sono penalizzate. Dopo l'attraversamento del traguardo gli alianti devono atterrare senza indugio.

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

D.13.0 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.13.1 In caso di atterraggio fuori campo, l'aliante può essere recuperato via terra oppure per via aerea.

D.13.2 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.13.3 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.13.4 La posizione dell'aliante dopo l'atterraggio fuori campo sarà quella calcolata dal software See You Competition.

D.14.0 Atterraggio virtuale
Per ridurre il rischio dei fuori campo, è consentito concludere un volo con procedura GNSS/FR, nel punto più favorevole al concorrente ai fini della distanza valida che verrà rilevato dall'FR. Se la distanza valida fino a quel punto è maggiore della distanza valida relativa al punto di atterraggio, essa verrà utilizzata per la classifica.

D.15.0 Area di gara e limite massimo di quota
D.15.1 La DrG definisce con coordinate geografiche l'area della competizione e al suo interno 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 sforamento 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.16.0 Spazi aerei vietati
D.16.1 L'ingresso negli spazi aerei vietati verticali ed orizzontali viene considerato, atterraggio fuori campo all'ingresso della zona vietata. Eventuali violazioni successive sono sanzionate con le penalità previste nell'ALLEGATO C.
D.16.2 La valutazione dell'ingresso negli spazi aerei vietati viene effettuata esclusivamente con il software See You Competition.
D.16.3 In caso di ingresso in spazi aerei vietati è consentito al concorrente fornire alla DrG il GNSS/FR secondario, purché regolarmente dichiarato all'atto dell'iscrizione, al fine di verificare la correttezza della registrazione del GNSS/FR primario. In caso di discrepanza tra le due registrazioni, verrà considerata solo una registrazione di volo, quella più favorevole per il concorrente nella sua interezza. **Non potranno in nessun caso essere presi in considerazioni altri Flight Recorders oltre il primario e secondario regolarmente dichiarati prima dell'inizio della gara.**
D.16.4 La violazione dello spazio aereo invalida la prova di giornata del concorrente sia nel caso in cui venga commessa prima del taglio del traguardo, sia nel caso in cui il pilota, accortosi della violazione, riatterri e riparta per un altro volo. Per ogni giornata di volo, il concorrente è obbligato a consegnare alla DrG le registrazioni di tutti i voli effettuati in ogni giornata di volo. La mancata consegna di tutte le registrazioni impedisce alla DrG l'accertamento dell'eventuale sforamento degli spazi aerei vietati e comporta pertanto per il concorrente la squalifica di giornata. **Il DrG ha la facoltà di scaricare autonomamente i file da tutti i Flight Recorder presenti a bordo dell'aliante.**

D.17.0 Consegna del GNSS/FR
Entro 45 minuti dall'atterraggio in aeroporto i concorrenti devono consegnare su supporto informatico alla DrG tutti i file in formato IGC dei voli effettuati nella giornata di gara. Eventuali ritardi verranno sanzionati con l'applicazione delle penalità di cui all'ALLEGATO C.

SEZIONE E
CLASSIFICHE

E.1.0 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 DzG 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.2.0 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.2.1 La "classifica generale provvisoria" tiene conto dei risultati di tutte le classifiche di giornata, anche se non ufficiali.

E.2.2 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.2.3 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 cosi via finché vi sia un pareggio.

SEZIONE F
PENALITA', CSO E CONTENZIOSO

F.1.0 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.

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 Regolamento Sportivo Nazionale e del Regolamento Particolare di Gara. All'atto dell'iscrizione, i suddetti regolamenti si intendono implicitamente accettati dai concorrenti.

F.2.0 Commissione Sportiva Operante

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

F.3.0 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 ovvero 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.4.0 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.5.0 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.6.0 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.7.0 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.8.0 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 L' ente organizzatore della competizione italiane deve trasmettere all' IGC Ranking System Administrator (igcrankings@fai.org), entro 15 giorni dalla conclusione della gara, le classifiche definitive nel formato indicato al seguente indirizzo : http://www.fai.org/gliding/rankings/submit_results.php

SEZIONE G
PROCEDURE PER LA VALUTAZIONE DEI VOLI

G.1.0 Strumenti di controllo
G.1.1 Ogni aliante deve essere dotato di almeno un'unità GNSS/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 il concorrente deve indicare marca e sigla di identificazione del GNSS/FR primario e del GNSS/FR secondario, se intende servirsene. **La DrG non potrà in nessun caso prendere in considerazione, neppure come registrazione di back-up, GNSS/FR secondari che non siano stati predichiarati all'atto dell'iscrizione o, in caso di malfunzionamento del GNSS/FR primario o secondario, registrato prima della relativa prova di giornata.**
G.1.4 Il Prima dell'inizio della competizione, il concorrente deve fornire alla DrG un file contenente un volo registrato con i GNSS/FR primario e secondario che intende utilizzare nel corso della competizione.
G.1.5 Prima del taglio della linea di partenza, gli alianti con sostentamento e con decollo autonomo, se trainati, devono accendere il motore per un massimo di 90" al fine di evidenziare sul FR il corretto funzionamento del sensore di registrazione del livello di rumore.
G.1.6 La zona di osservazione (ZO) per la partenza con FR è indicata nel Regolamento particolare di gara.
G.1.7 Una partenza con FR è valida se la registrazione evidenzia che c'è almeno un rilevamento nella ZO o che una retta congiungente due rilevamenti validi consecutivi passa attraverso la ZO stessa.
G.1.8 Il FR deve dimostrare l'aggiramento dei punti di virata (PV) previsti per la prova della giornata.
G.1.9 La ZO è un cilindro di 500 m di raggio con centro sul PV.
G.1.10 Per gli area task (AAT) il raggio del cilindro viene specificato nel tema di gara.
G.1.11 E' valido l'aggiramento di un PV se la registrazione dell'FR indica un rilevamento valido nella ZO o se una retta che congiunge due rilevamenti validi successivi passa attraverso la ZO. Se non viene soddisfatta nessuna delle ipotesi precedenti viene applicata una penalità di 50 punti a condizione che esista un fix ad una distanza non superiore a 1000 m dal PV.
G.1.12 Entrambi i GNSS/FR primario e secondario devono essere settati per la registrazione di un fix ogni massimo 5 secondi. Eventuali maggiori settaggi GNSS/FR verranno sanzionati come da ALLEGATO C.

G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli

Per le gare con formula 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 See You Competition della società Naviter d.o.o.

G.3.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

G.3.1 Il tempo di partenza è quello dell'ultimo rilevamento nella ZO di partenza.

G.3.2 Il tempo di arrivo è quello dell'attraversamento del traguardo di arrivo (TA).

G.3.3 Per le quote di partenza, di volo e di arrivo si considerano validi i valori barometrici corretti registrati dal FR.



SEZIONE H
NORME DI SICUREZZA

H.1.0 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.2.0 Volo in nube

H.2.1 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.3.0 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.4.0 Comunicazioni radio

H.4.1 Un solo apparecchio radio ricetrasmittente può essere imbarcato a bordo dell'aliante. Ad eccezione delle procedure di decollo ed atterraggio, l'uso della radio è consentito sulla sola frequenza obbligatoria di volo assegnata dalla DrG.

H.4.2 Sono vietate comunicazioni fra concorrenti ed altri aeromobili in volo, se non per ragioni di sicurezza.

H.4.3 Le comunicazioni tra concorrenti devono essere contenute ed avere ad oggetto motivi di sicurezza.

H.4.4 La DrG effettua controlli a campione anche attraverso l'utilizzo in volo di aeromobili per verificare che tutti i concorrenti siano in ascolto sulla frequenza di gara.

H.4.6 La DrG può prevedere uno o più "appelli" durante lo svolgimento della gara per ragioni di sicurezza.

H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso

H.5.1 Il DrG assegna una penalità tra quelle previste nel presente regolamento ai piloti che si rendessero responsabili di comportamenti che possano compromettere la loro stessa sicurezza ovvero quella di altri piloti o di altre persone.

H.6.0 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. Limitatamente alla classe 13,5m, è consentito l'uso del solo paracadute balistico.

SEZIONE I
CALCOLO DEI PUNTEGGI

I.1.0 Generalità

I.1.1 Per ciascuna prova il punteggio assegnato ad ogni concorrente è arrotondato al numero intero più vicino; il valore 0,5 è arrotondato verso l'alto.

I.1.2 I punti di penalizzazione vengono dedotti dopo il calcolo dei punteggi di ogni prova e non influiscono sul fattore di giornata. 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 almeno pari a Dm (dopo che ogni handicap è stato applicato). Dm è definito al successivo punto I.2.1.

I.1.3 Ai voli penalizzati con la squalifica vengono attribuiti zero punti, ma essi vengono considerati nei calcoli dei punteggi.

I.2.0 Distanza valida

I.2.1 La distanza valida d è la somma delle lunghezze dei lati regolarmente completati nell'ordine stabilito più la distanza valida dell'eventuale lato iniziato ma non completato.

I.2.2 La distanza valida del lato non completato è la lunghezza del lato meno la distanza tra il punto più favorevole ed il successivo punto di virata, o di arrivo nel caso dell'ultimo lato. Se la distanza valida per l'ultimo lato risulta meno di zero essa si considera zero.

I.2.3 Ad un concorrente che ha regolarmente aggirato un punto di virata non può essere attribuita una distanza valida inferiore a quella fino a quel punto, purché i punti di virata precedenti siano stati passati regolarmente nell'ordine prestabilito.

I.3.0 Validità della prova

I.3.1 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 3 e 6.

Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 3 e 6, la prova è valida se almeno 1 pilota supera la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se il pilota supera una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

I.3.2 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 7 e 11.

Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 7 e 11, la prova è valida se almeno 2 piloti superano la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se entrambi i piloti superano una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

I.3.3 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero uguale o superiore a 12.

Una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

La percentuale ottenuta tra piloti che hanno coperto la distanza minima con quelli decollati è arrotondabile all'intero superiore. Esempio: il 24,1 % è arrotondabile al 25%, che significa gara valida. Il 23,9% è arrotondabile al 24%: gara non valida. Il 24% dà gara non valida.

I.3.4 Nel caso in cui il numero dei piloti decollati e che abbiano superato il percorso minimo come sopra esposto sia inferiore a 3, la prova è da considerarsi non valida.

I.2 Punteggi e classifiche

I.2.1 Parametri per il calcolo dei punteggi

I.2.1.1 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).
Dm: Distanza minima per validare la prova di giornata. Dm = 100 km.
n1: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm.
n2: Numero di concorrenti che hanno chiuso il tema (concorrenti arrivati) la cui velocità media corretta con handicap (Vh) eccede i 2/3 della più alta velocità corretta con handicap della giornata (Vo).
n3: Numero di arrivati, indipendentemente dalla loro velocità.
n4: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm/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 (Dh) più alta del giorno.
Vo: Velocità corretta con handicap (Vh) più alta tra i concorrenti arrivati del giorno.
To: Tempo (T) impiegato dal concorrente la cui Vh = Vo. In caso di parità di Vo, 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.2.1.2. 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 (Dh = D x Ho / 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 (Vh = D / T x Ho / H).
Pv: Punti per la Velocità del concorrente arrivato.
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 ≥ Dm e Vh = Vo, ma questi non devono apparire nella classifica.

I.2.2 Calcolo dei punteggi di giornata

I.2.2.1 Parametri di Giornata:
Pm è uguale al minore dei seguenti tre valori: 1000; (5 x Do) – 250; (400 x To) – 200.
F è uguale al più piccolo tra 1 e (1.25 x n1 / N).
Fcr è uguale al più piccolo tra 1 e (1.2 x (n2/n1) + 0,6).
Pvm = 2/3 (n2 / N) x Pm
Pdm = Pm – Pvm

I punti massimi per la Giornata saranno inferiori di 1000 punti se la Distanza del Tema è inferiore a 250 km o se il tempo del vincitore è minore di 3 ore, con la conseguenza che la distanza percorsa può essere limitata al massimo a 4 punti per chilometro mentre il tempo impiegato può essere limitato al massimo a 11 punti per ogni minuto in meno.

Se non ci sono arrivati, allora Pm è uguale al minore tra 1000 e (5 x Do) – 250.

I.2.2.2 Punteggio del Concorrente:
(i) Per ogni concorrente che ha chiuso il tema:
Pv = Pvm x (Vh – 2/3 Vo) / (1/3 Vo)
Pd = Pdm
Eccetto il caso in cui Vh < 2/3 Vo, in tal caso Pv = 0
(ii) Per ogni concorrente che non ha chiuso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dh / Do)
(iii) **S = F x Fcr x (Pv + Pd)**

Se quasi tutti i concorrenti chiudono il tema, un pilota con 2/3 della velocità del vincitore otterrà circa 1/3 del punteggio del vincitore. I concorrenti che non chiudono il tema avranno un punteggio più basso, proporzionale alla loro distanza.

I.5.0 Prove di velocità (Racing Task)
I.5.1 Per i concorrenti rientrati in campo:
Pv (punti per la velocità) = Pvm x (Vh – 2/3 x Vo) / (1/3 x Vo)
Vh = la velocità del concorrente divisa per il suo handicap
Vo è la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata
Eccetto per Vh < 2/3 x Vo, allora Pv = 0
Pd = Pdm
I.5.2 Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno concluso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dc / Do)
Dc = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap
Do = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata
I.5.3 Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà:
S = Df x (Pv + Pd)

I.6.0 Prove di velocità ad area assegnata (AAT)
I.6.1 Per i concorrenti rientrati in campo:

Pv (punti per la velocità) = Pvm x (Vh – 2/3 x Vo) / (1/3 x Vo)
In cui: Vh è la velocità del concorrente divisa per il suo handicap
Vo è la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata
Eccetto per Vh < 2/3 x Vo, allora Pv = 0
Pd = Pdm
I.6.2 Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno concluso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dc / Do)
Dc = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap
Do = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata
I.6.3 Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà:
S = Df x (Pv + Pd)

I.7.0 Fattore di giornata
Il punteggio S (score) di ogni pilota è composto dalla somma dei punti di velocità e da quelli di distanza ottenuti, il cui risultato viene moltiplicato per il fattore di giornata Df (day factor) Df = 1,25 x nd/N
nd = numero concorrenti che coprono una distanza effettiva di almeno 100 km.
N = numero concorrenti che hanno avuto un decollo regolare.
Se Df è maggiore di 1 è considerato 1.

I.3.0 Validità delle competizioni
I.3.1 Tutte le gare organizzate in Italia e iscritte al Calendario Nazionale dell'AeCI sono considerate valide ed assegnano punti per l'Algoritmo Nazionale se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

a) Sono state effettuate almeno tre prove valide;
b) Almeno sei concorrenti hanno realizzato un punteggio valido in almeno tre delle prove valide disputate.

I.3.2 Per il numero minimo dei concorrenti necessari per la validità dei Campionati Italiani si tiene conto esclusivamente dei piloti di nazionalità italiana.

I.4.0 Titolo di Campione Italiano
I.4.1 Il titolo di Campione Italiano viene assegnato dall'Aero Club d'Italia al primo pilota e/o al primo equipaggio italiano classificato se sono soddisfatte le condizioni di cui all'art. I.8.0. Per poter concorrere al titolo di Campione Italiano, entrambi i piloti dell'equipaggio dovranno essere di nazionalità Italiana.
I.4.2 I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi di ogni singola giornata, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano. A stralcio della classifica generale viene redatta la classifica dei soli piloti italiani, la quale viene presa a riferimento per l'attribuzione dei punteggi per la GNC, con la conseguenza che il punteggio massimo della competizione ai fini della GNC viene assegnato al primo pilota di nazionalità italiana classificato.

SEZIONE L
NORME DI RINVIO

L.1 Rinvio ad altre fonti normative
Per tutto quanto non espressamente 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.

Aero Club d'Italia
Volo a Vela

REGOLAMENTO TECNICO
VOLO A VELA
PER LE GARE DI VELOCITA'

INDICE

Sezione A - TIPOLOGIA DELLE COMPETIZIONI E CLASSI DI ALIANTI
A.1.0 Tipologia delle competizioni
A.2.0 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali – gare di velocità
A.3.0 Definizione classi Alianti
A.4.0 Massa degli alianti
A.5.0 Ammissione degli alianti alle competizione riservate a classi specifiche
A.6.0 Alianti motorizzati
A.7.0 Alianti biposto

Sezione B - ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE
B.1.0 Durata della gara
B.2.0 Giornata di prova di riserva
B.3.0 Giornata di riposo
B.4.0 Giornata di allenamento
B.5.0 Briefing di presentazione della gara
B.6.0 Rappresentante dei piloti
B.7.0 Briefing di giornata
B.8.0 Norme aggiuntive ed altre disposizioni adottate dal DrG
B.9.0 Premiazione
B.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione
B.11.0 Compiti della Direzione di gara
B.12.0 Iscrizioni ed eventuale cancellazione della competizione

Sezione C - REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO
C.1.0 Piloti
C.2.0 Alianti ed equipaggiamenti di sicurezza
C.3.0 Sigle di gara
C.4.0 Ispezione alianti
C.5.0 Riparazioni e sostituzioni parti alianti

Sezione D - PROCEDURE DI GARA
D.1.0 Temi di gara
D.2.0 Informazioni sul tema di giornata
D.3.0 Schieramento
D.4.0 Decollo e traino
D.5.0 Partenze
D.6.0 Partenze simultanee
D.7.0 Punti di virata
D.8.0 Arrivo
D.9.0 Linea di arrivo

D.10.0 Linea di arrivo remota
D.11.0 Cerchio di arrivo
D.12.0 Atterraggio
D.13.0 Atterraggio fuori campo
D.14.0 Atterraggio virtuale
D.15.0 Area di gara
D.16.0 Spazi aerei vietati
D.17.0 Consegna dei GNSS/FR

Sezione E - CLASSIFICHE
E.1.0 Classifiche di giornata: preliminare, non ufficiale, ufficiale
E.2.0 Classifiche generali: provvisoria, definitiva

Sezione F - PENALITA', CSO E CONTENZIOSO
F.1.0 Penalità e Squalifiche
F.2.0 Commissione Sportiva Operante
F.3.0 Esposto
F.4.0 Lagnanza
F.5.0 Reclamo
F.6.0 Appello alla CCSA
F.7.0 Ricorso al Consiglio Federale dell'AeCI
F.8.0 Omologazione della competizione

Sezione G - PROCEDURE PER IL CONTROLLO DEL VOLO
G.1.0 Strumenti di controllo
G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli
G.2.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

Sezione H - NORME DI SICUREZZA
H.1.0 Certificato di navigabilità
H.2.0 Volo in nube
H.3.0 Incidenti di volo
H.4.0 Comunicazioni radio
H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso
H.5.0 Uso del paracadute

Sezione I - CALCOLO DEI PUNTEGGI
I.1.0 Generalità
I.2.0 Punteggi e Classifiche
I.3.0 Validità delle Competizioni
I.4.0 Titolo di Campione Italiano

Sezione L – RINVIO AD ALTRE FONTI NORMATIVE
L.1.0 Norme di rinvio

ALLEGATO A Fattori correttivi
ALLEGATO B Fattori correttivi Classe Club
ALLEGATO C 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
DL: Direttore di linea
DrG: Direttore di gara
DzG: Direzione di gara
EO: Ente Organizzatore
FAI: Federazione Aeronautica Internazionale
GNC: Graduatoria Nazionale di Classe
GNSS/FR: Registratore di Volo (Flight Recorder)
MTOM: Peso massimo al decollo della massa.
NA: Norme Aggiuntive
PP: Punto di Partenza
PV: Punto di Virata
RSN: Regolamento Sportivo Nazionale
TA: Traguardo di Arrivo
TS: Task Setter (Responsabile scelta temi)
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'ente organizzatore, che si accolla la gestione, l'invio dei risultati e spese di iscrizione.

A.1.2 Le **gare nazionali** sono quelle inserite nel Calendario Sportivo Nazionale con tale definizione e obbligano l'ente organizzatore, 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 caso vi sia la richiesta di iscrizione da parte di piloti stranieri sarà facoltà della STS dell'AeCI decidere, almeno un mese prima dell'inizio della competizione, la partecipazione a tale evento.

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) I Piloti Nazionali – come definito nei criteri di selezione
b) I piloti stranieri classificati nel ranking IGC con un punteggio superiore a zero.

A.1.7 Possono partecipare alle **Gare di Promozione** i piloti di nazionalità italiana non appartenenti alla Categoria nazionale gare di velocità, in possesso dell'insegna FAI C argento e che abbiano almeno un'esperienza di 150 ore da solisti. Il **Campionato di Classe Unica femminile** si intende valido per la promozione dei piloti di sesso femminile, 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 è possibile accorpare una o più classi al fine di aumentare il valore di ranking IGC della competizione. In particolare quando in una determinata classe non si raggiunga il numero minimo di 6 concorrenti, l'accorpamento ad altre classi è raccomandato.

A.1.9 I Campionati Italiani e le gare Nazionali riservate alle classi FAI standard, 15 metri e 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'AeCI per la formale autorizzazione. 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 nel Ranking List. **I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi sia delle singole prove di giornata, sia della classifica generale**, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano, qualora la gara sia valida come Campionato Nazionale.

A.1.10 I **Campionati Italiani** possono essere organizzati annualmente per ciascuna classe di aliante senza handicap, ad eccezione delle classi Club, 20 metri biposto, dove è sempre prevista l'applicazione degli handicap.

E' inoltre possibile per la DG, accorpare una o più classi di Campionato Italiano con una classe unica di "gara Nazionale" al fine di ottenere una gara di valore ranking IGC più elevato. In questo caso la gara sarà organizzata ad Handicap e il titolo di campione Italiano (qualora si raggiungano i requisiti per l'assegnazione) verrà assegnato al primo classificato della propria classe.

A.1.11 Le **Gare Nazionali** possono essere organizzate per classi separate ovvero ad handicap. La DrG specificherà la tipologia di gara nel regolamento particolare di gara.

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 prescrizione della casa costruttrice, per quanto concerne il peso minimo a bordo.

A.1.14 Tutte le gare di categoria Promozione e di classe Club si svolgono senza l'uso della zavorra scaricabile.

A.1.15 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 – gare di velocità
Accedono alla Categoria Nazionale i piloti che partecipando alle Gare di Promozione ottengono un punteggio finale uguale o superiore all'80% del punteggio del vincitore del Campionato. Si specifica che la partecipazione al Campionato Italiano Classe Unica femminile è valida solo ed esclusivamente quale promozione per le gare riservate ai piloti di sesso femminile organizzate sul territorio nazionale e non potrà mai in nessun caso essere valida per accedere alla Categoria Piloti Nazionali.

A.3.0 Definizione classi Alianti
Gli alianti sono divisi nelle seguenti classi:

a) **Standard**: alianti di apertura alare non superiore a 15 m senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
b) **15 metri**: alianti di apertura alare non superiore a 15 m, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
c) **18 metri**: alianti di apertura alare non superiore a 18 m, con peso massimo al decollo non superiore a 600 Kg.
d) **20 metri biposto**: alianti biposto di apertura alare non superiore a 20 m, con peso massimo al decollo non superiore a 800 Kg.
e) **Libera**: alianti di apertura alare qualsiasi con e senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 850 Kg.
f) **Club**: alianti elencati nell'ALLEGATO B (IGC index list).
g) **13,5mt**: alianti di apertura alare non superiore a 13,5mt con MTOM max. 35 Kg/mq

A.4.0 Massa degli alianti
A.4.1 La massa massima al decollo degli alianti deve essere inferiore o uguale al limite previsto per la relativa classe di cui all'art. A.3.0.
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
A.4.3 Il DrG può imporre 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 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 Regolamento particolare di gara se la pesatura degli alianti viene effettuata obbligatoriamente per ogni giornata di gara ovvero a campione.
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, salvo il caso di violazioni ripetute. In ogni caso il concorrente deve riportare la massa del proprio aliante entro il peso massimo consentito. E' 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 competizione riservate a classi specifiche
A.5.1 Fatti salvi i requisiti delle categorie di alianti di cui all'art. A.3.1, è consentita la partecipazione alle competizione riservate a specifiche classi con alianti dalle caratteristiche sotto elencate:
Club: esclusivamente gli alianti elencati nell'**ALLEGATO B** (IGC Index List) con handicap minino 0,98, indipendentemente dal mezzo utilizzato. **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.**
13,5m: alianti con apertura alare non superiore a 13,5m e MTOM massima 35 Kg/mq.
Standard: alianti con apertura alare non superiore ai 15m e senza flap.
15m: alianti con apertura alare non superiore a 15m.
18m: alianti con apertura alare non superiore a 18m.

20m Biposto: alianti biposto con apertura alare non superiore a 20m 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 In tutte le gare di classe unica, la Direzione di Gara potrà dividere i partecipanti in due o più classi e indicherà nel regolamento particolare di gara i criteri e le modalità. L'obiettivo sarà sempre quello di ottenere il massimo coefficiente possibile per il Ranking List IGC.

A.6 Alianti motorizzati

A.6.1 E' consentita la partecipazione di alianti motorizzati purché dotati di sistemi di rilevamento del funzionamento del motore accettati dalla DrG.

A.6.2 Gli alianti motorizzati possono utilizzare il motore per:

a) Il decollo;
b) Evitare il fuori campo;
c) Il rientro dopo un fuori campo su un aeroporto, un'aviosuperficie o dopo un atterraggio virtuale.

A.7.0 Alianti biposto

A.7.1 Definizioni generali

La partecipazione alle gare svolte sul territorio italiano è riservata ai possessori di Licenza di Pilota di Volo a Vela in corso di validità e di Licenza Sportiva FAI in corso di validità.

- "**Equipaggio":** è costituito da due piloti a bordo di categoria nazionale, titolari di licenza di pilota di volo a vela e di Licenza Sportiva FAI, entrambe in corso di validità, i quali per nessun motivo possono essere sostituiti durante la competizione;
- "**Primo pilota + copilota**: si intende l'equipaggio composto da due piloti titolari di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI, entrambe in corso di validità. Il secondo pilota può essere sostituito nel corso della competizione, ma non potrà in ogni caso avere una posizione nel ranking IGC migliore del primo pilota fisso. **Tutti i nominativi dovranno obbligatoriamente essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione gara.**
- **"Pilota unico"**: solo pilota titolare di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI in corso di validità. Non è consentita la presenza a bordo di un secondo pilota.

A.7.2 Classe 20 m biposto

Nelle competizioni espressamente riservate alla classe 20m biposto non è ammessa la partecipazione di alianti con un solo pilota a bordo. È invece ammessa l'iscrizione come:
- "equipaggio";
- "primo pilota + copilota".

A.7.3 Campionati Italiani

Ai campionati italiani classe 20m biposto o dove sono ammessi alianti biposto (campionato italiano classe libera e campionato italiano classe unica ad handicap) l'iscrizione come equipaggio è subordinata al possesso da parte di entrambi i piloti della nazionalità italiana e della Licenza Sportiva FAI rilasciata dall'Aero Club d'Italia.
Quanto sopra vale anche nel caso in cui il Campionato Italiano sia ad estrapolazione di altra gara.

A.7.4 Altre competizioni

Nelle gare di classe unica ad handicap e nelle altre gare nelle quali sono ammessi alianti biposto, l'iscrizione alla competizione con un aliante biposto può essere fatta come "equipaggio", come "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico". In ogni caso, tutti i nominativi dovranno essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione.

A.7.5 Criteri per l'applicazione del punteggio per l'AN

Nel caso di competizione disputata da un "equipaggio", "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico" il punteggio ottenuto ai fini dell'AN viene assegnato nella misura del 100% al pilota con la migliore posizione nell'AN vigente (primo pilota)

SEZIONE B
ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

B.1.0 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.2.0 Giornata di prova di riserva

B.2 Giornata di riserva

L'EO ha la facoltà di prevedere o meno la giornata di riserva, indicandola nel primo bollettino. Se prevista, alla giornata di riserva è dedicata l'ultima giornata di gara, salvo eccezioni appositamente indicate. Ove possibile, l'EO cercherà di fissare il calendario di gara in modo che l'eventuale giornata di riserva cada in un giorno festivo.

B.3.0 Giornata di riposo

B.3.1 Dopo lo svolgimento di sette prove in giornate consecutive, anche se non necessariamente valide per la classifica, il DrG deve concedere un giorno di riposo e deve comunicarlo nel corso del primo briefing generale dei piloti.

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 tre prove valide.

B.4.0 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 DzG decida di organizzare la giornata di allenamento, ne dà comunicazione 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.5.0 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, nel corso del quale procede all'appello ed alla presentazione dei concorrenti, nomina il rappresentante degli stessi per ciascuna classe, illustra le procedure operative del campo di volo e la logistica.

B.5.2 E' obbligatoria la presenza del concorrente ovvero eccezionalmente di un suo delegato al briefing di presentazione della gara. L'assenza non giustificata è sanzionata dal DrG con uno specifico avvertimento. Un'eventuale seconda infrazione in gara successiva sarà sanzionata con la squalifica.

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.6.0 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 segreta 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.7.0 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 presenziare il concorrente deve farsi sostituire da un proprio rappresentante.

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

B.8.1 Il Regolamento particolare di Gara 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 nel Regolamento Nazionale Gare Velocità Volo a Vela o con il Regolamento Sportivo Nazionale dell'Aeroclub d'Italia.

B.8.2 Il regolamento particolare di gara deve essere pubblicato sul sito della competizione almeno 30 giorni prima della gara.

B.9.0 Premiazione

B.9.1 La premiazione è normalmente organizzata nella giornata di riserva. Tuttavia il DrG può anticipare la premiazione nella stessa giornata dell'ultima prova dandone comunicazione formale ai concorrenti almeno con due giorni di 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.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione

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

B.11.0 Organizzazione della competizione

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'ente organizzatore 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'ente organizzatore adotta il presente regolamento quale Regolamento ufficiale della competizione e lo trasmette unitamente all'organigramma della competizione e al regolamento particolare di gara 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 La DzG predispone per tempo le infrastrutture necessarie per il regolare svolgimento della competizione: aula briefing, parcheggio per gli alianti, impianti di carico dell'acqua, hangar per il ricovero dei traini, toilette, campeggio.

B.11.5 Almeno **quattro mesi prima dell'inizio della competizione** la DrG:

1) Predispone 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** la 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. La 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** la 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 regolamento particolare di gara 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) Predispone 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) Nel caso di gara di classe unica non valida per il campionato italiano, se il numero degli iscritti è maggiore di quaranta, provvederà alla suddivisione della competizione in una o più classi come al punto A.5.2 del presente regolamento.

1) **B.11.9 Durante lo svolgimento della competizione la DrG:**
2) 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;
3) Pubblica sul sito i file IGC entro le 24 ore successive lo svolgimento di ciascuna prova;
4) Pubblica sul sito ogni mattina entro le ore 10.00 una breve relazione accompagnata da fotografie sull'andamento della prova del giorno precedente.

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 sei concorrenti iscritti nel termine suddetto, la DrG conferma all'EO 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 sei iscritti, la DrG ne dà immediata comunicazione al delegato per il volo a vela in CCSA e provvede ad informare tutti i concorrenti del rischio che la competizione possa non raggiungere il numero minimo necessario per la sua validità.

B.12.3 La DrG, in caso di numero insufficiente di iscritti, può fino al giorno prima dell'inizio della competizione chiedere alla STS dell'AeCI l'annullamento della stessa ovvero proporre l'accorpamento dell'eventuale classe che non avesse raggiunto il numero minimo di concorrenti con altra della stessa competizione. In questo caso la nuova classe potrà prevedere l'applicazione degli handicap. In ogni caso, la DrG dovrà quanto prima informare i piloti iscritti della possibilità eventuale dell'accorpamento.

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 Qualora fosse necessario limitare il numero dei concorrenti ad un Campionato Italiano o alle gare nazionali organizzate in Italia, vale la posizione nel Ranking List IGC, sia per i piloti italiani, sia stranieri.

SEZIONE C
REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO

C.1.0 Piloti

C.1.1 I concorrenti devono essere in possesso di:

a) Licenza di pilota di aliante in corso di validità;
b) Certificato medico in corso di validità;
c) Licenza sportiva FAI valida per l'anno in corso; nel caso di alianti biposto con due persone a bordo entrambi i componenti dell'equipaggio dovranno essere titolari di licenza di pilota di volo a vela in corso di validità ed in possesso della tessera FAI;
d) Polizza assicurativa morte e infortuni a norma di legge, ove non ricompresa nella tessera FAI.

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

a) Regolamento della competizione;
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.2.0 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.

C.2.2 E' obbligatorio l'installazione e l'uso di un sistema di segnalazione traffico di prossimità (Flarm, DSX o similare). La non conformità al punto C.2.2 comporta l'esclusione dalla gara.

C.2.3 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione per verificare l'installazione del dispositivo e verificarne il corretto uso.

C.2.4 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione e farsi consegnare il file del sistema di segnalazione traffico di prossimità in qualsiasi fase della competizione.

C.2.5 L'installazione a bordo di un ELT, PLB o similari è fortemente raccomandato.

C.2.6 La DrG 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.2.7 E' fortemente raccomandata la presenza a bordo di un kit di pronto soccorso.

C.3.0 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 Prima dell'inizio della competizione il DrG deve verificare la corrispondenza delle sigle di gara degli alianti ai requisiti di cui ai commi precedenti, e se ne accerta la non corrispondenza ne ordina l'immediata modifica.

C.3.6 Il mancato ottemperamento all'ordine del DrG ovvero, in ogni caso, l'accertamento successivo all'inizio della competizione dell'assenza dei requisiti delle sigle di gara di cui ai precedenti commi, comporta l'esclusione del concorrente dalla competizione.

C.4.0 Ispezione alianti

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

C.5.0 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 addebitati 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 sono:

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

D.1.2 I temi di gara vengono scelti dal DrG e/o dal Task Setter previa consultazione con il Responsabile del Servizio Meteorologico. 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 i temi di gara tra le tipologie di cui al punto D.1.1, ma nessuna delle due tipologie può essere utilizzata per più del 67% delle prove valide 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, ora dello schieramento, ora dei decolli previsti, quote e zone di sgancio, velocità massima al taglio del traguardo, effemeridi, zone operative vietate, 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.

D.3.0 Schieramento

D.3.1 L'ordine di schieramento su file è sorteggiato prima della prima prova di gara ed 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 regolamento particolare di gara.

D.4.0 Decollo e traino

D.4.1 Il decollo degli alianti avviene mediante traino aereo. Gli alianti motorizzati in grado di farlo, possono decollare autonomamente. Il costo dei traini è a carico dei concorrenti.

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, le zone e la quota di sgancio vengono comunicati al briefing o subito prima del lancio di ciascuna classe. I piloti di motoalianti che fanno uso del motore per portarsi alla quota di sgancio devono spegnerlo nella zona indicata giornalmente dalla DrG.

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'involo 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 modificato dal DrG in relazione all'evolversi della situazione meteo.

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 45 e un massimo di 90 secondi, prima del taglio del traguardo di partenza. Questa procedura rappresenta un obbligo solo durante il primo giorno di gara. Per i successivi giorni la DG controllerà esclusivamente che l'ENL del logger sia attivo.

D.4.10 I piloti di alianti motorizzati a decollo autonomo al termine del circuito di salita preventivamente assegnato e delle operazioni di rientro del motore, devono portarsi sul punto di sgancio della propria classe alla quota comunicata dal Direttore di Linea al momento del decollo.

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.

D.5.0 Partenze

D.5.1 L'aliante inizia la prova passando attraverso un punto o una linea di partenza fissata dalla DrG e specificata nelle NA, o nel foglio del tema e/o durante il briefing.

D.5.2 Il concorrente deve effettuare almeno una partenza valida. Il tempo di partenza utilizzato per lo scoring è quello dell'ultima partenza valida.

D.5.3 Partenze entro un massimo di 500 m dalla linea o dal limite dell'area di partenza sono valide, ma vengono penalizzate.

D.5.4 Le partenze vengono aperte 30 minuti dopo il decollo dell'ultimo aliante della classe che era nella propria regolare posizione di schieramento. E' 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.5.5 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 cinque e dieci minuti al taglio del traguardo, annuncia che il traguardo è aperto. L'ora ufficiale della gara è l'ora GPS.

D.5.6 Il traguardo di partenza rimane aperto fino alle effemeridi, il cui orario deve essere riportato sul foglio del tema di gara.

D.5.7 Possono essere previsti limiti di quota alla partenza espressi in QNH.

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 Può essere imposta una limitazione di quota e di velocità alla partenza. Il limite di quota può essere modificato o annullato al momento dell'apertura del traguardo. La velocità di riferimento è la velocità al suolo dell'aliante rilevata dal GNSS/FR.

D.5.10 Partenze non corrette saranno penalizzate.

D.5.11 Se una prova viene annullata per motivi di sicurezza dopo che alcuni concorrenti hanno già effettuato la partenza, il DrG provvede ad informare i concorrenti già partiti via radio e chiede conferma della ricezione del messaggio attraverso la sua ripetizione.
D.5.12 Se non è provato che il concorrente sia partito dopo l'apertura del traguardo di partenza per la sua classe, lo stesso è considerato non partito.

D.6.0 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.
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. Il DrG può assegnare la partenza simultanea esclusivamente nelle giornate in cui le condizioni meteorologiche sono compatibili con la sicurezza del volo.
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 sanzioni 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 (espressa in QNH) consentita è ..... m, velocità massima al taglio del traguardo è ..... Km/h"*;
b) **cinque minuti prima** dell'apertura del traguardo: *"il traguardo aprirà tra cinque minuti, massima altitudine* (espressa in QNH) *consentita è ..... m, 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 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 partenza è valida se il GNSS FR mostra un fix valido o una linea retta tra due successivi FR fixes che attraversano la linea di partenza nella direzione del primo pilone 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. Al pilota che vola con direzione contraria per riposizionarsi dietro alla linea di partenza saranno dati dieci minuti di penalità, per l'estrema pericolosità della manovra.
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. Al pilota che vola con direzione parallela alla linea del traguardo a una distanza inferiore a 1 km da essa, saranno dati tre minuti di penalità, per la pericolosità della manovra.

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 deve raggiungere i PV specificati dalla DrG nell'ordine richiesto.
D.7.3 Il non corretto aggiramento dei PV viene penalizzato.

D.8.0 Arrivo

D.8.1 La DrG può scegliere per ogni tema di giornata una delle seguenti procedure di taglio traguardo:

a) Linea di arrivo;
b) Linea di arrivo remota;
c) Cerchio di arrivo.

Le procedure di arrivo scelte per la competizione devono essere specificate nel Regolamento particolare di gara. La DrG dovrà sempre indicare la quota minima di sorvolo per il taglio del traguardo di arrivo.

D.8.2 I concorrenti annunciano il loro arrivo sulla frequenza del traguardo comunicando il numero di gara ed i minuti mancanti all'atterraggio. Il Regolamento particolare di gara disciplina le procedure di circuito ed 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 traguardo viene chiuso alle effemeridi, ovvero quando tutti i concorrenti sono atterrati.

D.8.5 Il concorrente che alle effemeridi non abbia ancora completato il percorso di gara, viene considerato atterrato fuoricampo nel punto in cui si trova al momento delle effemeridi stesse.

D.9.0 Linea di arrivo

D.9.1 Per completare una prova il concorrente deve attraversare il Traguardo di Arrivo (TA), nella direzione indicata, a bordo del proprio aliante e senza aiuti.

D.9.2 Il TA ha una lunghezza di 1000 m per parte, per un totale di m 2000 m, sulle coordinate di arrivo ortogonali all'ultimo lato ad una quota stabilita.

D.9.3 Il TA è posizionato in modo che gli alianti possano atterrare in sicurezza dopo l'attraversamento. Il TA deve essere sorvolato ad una quota massima di 500 metri (AGL) e ad una quota minima, salvo il caso degli atterraggi in diretta, di 15 metri (AGL).

D.10.0 Linea di arrivo remota

D.10.1 La linea di arrivo può essere remota, ossia non posizionata sull'aeroporto di atterraggio.

D.10.1 Nel caso di traguardo remoto la DrG deve prevederne il sorvolo ad un'altezza minima tale da consentire il rientro in campo in sicurezza.

D.10.2 Il concorrente che attraversa la linea di arrivo remota al di sotto della quota minima prevista, viene penalizzato con l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.11.0 Cerchio di arrivo

D.11.1 Può essere previsto come traguardo di arrivo un cerchio di raggio predefinito dalla DzG comprendente al suo interno l'aeroporto.

D.11.2 La DrG indica l'altitudine, espressa in QNH, massima e minima per l'attraversamento del cerchio.

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.11.5 Il cerchio di arrivo permette ai piloti di impostare una discesa lenta e di concentrarsi sulla propria procedura di atterraggio, nonché di mantenere la necessaria separazione dagli altri alianti in discesa. Il cerchio di arrivo può quindi essere previsto dalla DrG al fine di permettere la separazione degli alianti in territori montagnosi ovvero in caso di aeroporti dotati di un'unica pista di atterraggio.

D.12.0 Atterraggio

D.12.1 Le procedure di atterraggio sono definite nel Regolamento particolare di gara.

D.12.2 Manovre pericolose nell'avvicinamento e dopo l'attraversamento del traguardo sono penalizzate. Dopo l'attraversamento del traguardo gli alianti devono atterrare senza indugio.

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

D.13.0 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.13.1 In caso di atterraggio fuori campo, l'aliante può essere recuperato via terra oppure per via aerea.

D.13.2 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.13.3 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.13.4 La posizione dell'aliante dopo l'atterraggio fuori campo sarà quella calcolata dal software See You Competition.

D.14.0 Atterraggio virtuale
Per ridurre il rischio dei fuori campo, è consentito concludere un volo con procedura GNSS/FR, nel punto più favorevole al concorrente ai fini della distanza valida che verrà rilevato dall'FR. Se la distanza valida fino a quel punto è maggiore della distanza valida relativa al punto di atterraggio, essa verrà utilizzata per la classifica.

D.15.0 Area di gara e limite massimo di quota
D.15.1 La DrG definisce con coordinate geografiche l'area della competizione e al suo interno 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 sforamento 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.16.0 Spazi aerei vietati
D.16.1 L'ingresso negli spazi aerei vietati verticali ed orizzontali viene considerato, atterraggio fuori campo all'ingresso della zona vietata. Eventuali violazioni successive sono sanzionate con le penalità previste nell'ALLEGATO C.
D.16.2 La valutazione dell'ingresso negli spazi aerei vietati viene effettuata esclusivamente con il software See You Competition.
D.16.3 In caso di ingresso in spazi aerei vietati è consentito al concorrente fornire alla DrG il GNSS/FR secondario, purché regolarmente dichiarato all'atto dell'iscrizione, al fine di verificare la correttezza della registrazione del GNSS/FR primario. In caso di discrepanza tra le due registrazioni, verrà considerata solo una registrazione di volo, quella più favorevole per il concorrente nella sua interezza. **Non potranno in nessun caso essere presi in considerazioni altri Flight Recorders oltre il primario e secondario regolarmente dichiarati prima dell'inizio della gara.**
D.16.4 La violazione dello spazio aereo invalida la prova di giornata del concorrente sia nel caso in cui venga commessa prima del taglio del traguardo, sia nel caso in cui il pilota, accortosi della violazione, riatterri e riparta per un altro volo. Per ogni giornata di volo, il concorrente è obbligato a consegnare alla DrG le registrazioni di tutti i voli effettuati in ogni giornata di volo. La mancata consegna di tutte le registrazioni impedisce alla DrG l'accertamento dell'eventuale sforamento degli spazi aerei vietati e comporta pertanto per il concorrente la squalifica di giornata. **Il DrG ha la facoltà di scaricare autonomamente i file da tutti i Flight Recorder presenti a bordo dell'aliante.**

D.17.0 Consegna del GNSS/FR
Entro 45 minuti dall'atterraggio in aeroporto i concorrenti devono consegnare su supporto informatico alla DrG tutti i file in formato IGC dei voli effettuati nella giornata di gara. Eventuali ritardi verranno sanzionati con l'applicazione delle penalità di cui all'ALLEGATO C.

SEZIONE E
CLASSIFICHE

E.1.0 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 DzG 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.2.0 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.2.1 La "classifica generale provvisoria" tiene conto dei risultati di tutte le classifiche di giornata, anche se non ufficiali.

E.2.2 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.2.3 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 cosi via finché vi sia un pareggio.

SEZIONE F
PENALITA', CSO E CONTENZIOSO

F.1.0 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.

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 Regolamento Sportivo Nazionale e del Regolamento Particolare di Gara. All'atto dell'iscrizione, i suddetti regolamenti si intendono implicitamente accettati dai concorrenti.

F.2.0 Commissione Sportiva Operante

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

F.3.0 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 ovvero 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.4.0 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.5.0 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.6.0 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.7.0 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.8.0 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 L' ente organizzatore della competizione italiane deve trasmettere all' IGC Ranking System Administrator (igcrankings@fai.org), entro 15 giorni dalla conclusione della gara, le classifiche definitive nel formato indicato al seguente indirizzo : http://www.fai.org/gliding/rankings/submit_results.php

SEZIONE G
PROCEDURE PER LA VALUTAZIONE DEI VOLI

G.1.0 Strumenti di controllo
G.1.1 Ogni aliante deve essere dotato di almeno un'unità GNSS/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 il concorrente deve indicare marca e sigla di identificazione del GNSS/FR primario e del GNSS/FR secondario, se intende servirsene. **La DrG non potrà in nessun caso prendere in considerazione, neppure come registrazione di back-up, GNSS/FR secondari che non siano stati predichiarati all'atto dell'iscrizione o, in caso di malfunzionamento del GNSS/FR primario o secondario, registrato prima della relativa prova di giornata.**
G.1.4 Il Prima dell'inizio della competizione, il concorrente deve fornire alla DrG un file contenente un volo registrato con i GNSS/FR primario e secondario che intende utilizzare nel corso della competizione.
G.1.5 Prima del taglio della linea di partenza, gli alianti con sostentamento e con decollo autonomo, se trainati, devono accendere il motore per un massimo di 90" al fine di evidenziare sul FR il corretto funzionamento del sensore di registrazione del livello di rumore.
G.1.6 La zona di osservazione (ZO) per la partenza con FR è indicata nel Regolamento particolare di gara.
G.1.7 Una partenza con FR è valida se la registrazione evidenzia che c'è almeno un rilevamento nella ZO o che una retta congiungente due rilevamenti validi consecutivi passa attraverso la ZO stessa.
G.1.8 Il FR deve dimostrare l'aggiramento dei punti di virata (PV) previsti per la prova della giornata.
G.1.9 La ZO è un cilindro di 500 m di raggio con centro sul PV.
G.1.10 Per gli area task (AAT) il raggio del cilindro viene specificato nel tema di gara.
G.1.11 E' valido l'aggiramento di un PV se la registrazione dell'FR indica un rilevamento valido nella ZO o se una retta che congiunge due rilevamenti validi successivi passa attraverso la ZO. Se non viene soddisfatta nessuna delle ipotesi precedenti viene applicata una penalità di 50 punti a condizione che esista un fix ad una distanza non superiore a 1000 m dal PV.
G.1.12 Entrambi i GNSS/FR primario e secondario devono essere settati per la registrazione di un fix ogni massimo 5 secondi. Eventuali maggiori settaggi GNSS/FR verranno sanzionati come da ALLEGATO C.

G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli

Per le gare con formula 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 See You Competition della società Naviter d.o.o.

G.3.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

G.3.1 Il tempo di partenza è quello dell'ultimo rilevamento nella ZO di partenza.

G.3.2 Il tempo di arrivo è quello dell'attraversamento del traguardo di arrivo (TA).

G.3.3 Per le quote di partenza, di volo e di arrivo si considerano validi i valori barometrici corretti registrati dal FR.

SEZIONE H
NORME DI SICUREZZA

H.1.0 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.2.0 Volo in nube

H.2.1 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.3.0 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.4.0 Comunicazioni radio

H.4.1 Un solo apparecchio radio ricetrasmittente può essere imbarcato a bordo dell'aliante. Ad eccezione delle procedure di decollo ed atterraggio, l'uso della radio è consentito sulla sola frequenza obbligatoria di volo assegnata dalla DrG.

H.4.2 Sono vietate comunicazioni fra concorrenti ed altri aeromobili in volo, se non per ragioni di sicurezza.

H.4.3 Le comunicazioni tra concorrenti devono essere contenute ed avere ad oggetto motivi di sicurezza.

H.4.4 La DrG effettua controlli a campione anche attraverso l'utilizzo in volo di aeromobili per verificare che tutti i concorrenti siano in ascolto sulla frequenza di gara.

H.4.6 La DrG può prevedere uno o più "appelli" durante lo svolgimento della gara per ragioni di sicurezza.

H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso

H.5.1 Il DrG assegna una penalità tra quelle previste nel presente regolamento ai piloti che si rendessero responsabili di comportamenti che possano compromettere la loro stessa sicurezza ovvero quella di altri piloti o di altre persone.

H.6.0 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. Limitatamente alla classe 13,5m, è consentito l'uso del solo paracadute balistico.

SEZIONE I
CALCOLO DEI PUNTEGGI

I.1.0 Generalità

I.1.1 Per ciascuna prova il punteggio assegnato ad ogni concorrente è arrotondato al numero intero più vicino; il valore 0,5 è arrotondato verso l'alto.

I.1.2 I punti di penalizzazione vengono dedotti dopo il calcolo dei punteggi di ogni prova e non influiscono sul fattore di giornata. 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 almeno pari a Dm (dopo che ogni handicap è stato applicato). Dm è definito al successivo punto I.2.1.

I.1.3 Ai voli penalizzati con la squalifica vengono attribuiti zero punti, ma essi vengono considerati nei calcoli dei punteggi.

I.2 Punteggi e classifiche

I.2.1 Parametri per il calcolo dei punteggi

I.2.1.1 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).
Dm: Distanza minima per validare la prova di giornata. Dm = 100 km.
n1: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm.
n2: Numero di concorrenti che hanno chiuso il tema (concorrenti arrivati) la cui velocità media corretta con handicap (Vh) eccede i 2/3 della più alta velocità corretta con handicap della giornata (Vo).
n3: Numero di arrivati, indipendentemente dalla loro velocità.
n4: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm/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 (Dh) più alta del giorno.
Vo: Velocità corretta con handicap (Vh) più alta tra i concorrenti arrivati del giorno.
To: Tempo (T) impiegato dal concorrente la cui Vh = Vo. In caso di parità di Vo, 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.2.1.2. 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 (Dh = D x Ho / 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 (Vh = D / T x Ho / H).
Pv: Punti per la Velocità del concorrente arrivato.
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 ≥ Dm e Vh = Vo, ma questi non devono apparire nella classifica.

I.2.2 Calcolo dei punteggi di giornata

I.2.2.1 Parametri di Giornata:
Pm è uguale al minore dei seguenti tre valori: 1000; (5 x Do) – 250; (400 x To) – 200.
F è uguale al più piccolo tra 1 e (1.25 x n1 / N).
Fcr è uguale al più piccolo tra 1 e (1.2 x (n2/n1) + 0,6).
Pvm = 2/3 (n2 / N) x Pm
Pdm = Pm – Pvm

I punti massimi per la Giornata saranno inferiori di 1000 punti se la Distanza del Tema è inferiore a 250 km o se il tempo del vincitore è minore di 3 ore, con la conseguenza che la distanza percorsa può essere limitata al massimo a 4 punti per chilometro mentre il tempo impiegato può essere limitato al massimo a 11 punti per ogni minuto in meno.

Se non ci sono arrivati, allora Pm è uguale al minore tra 1000 e (5 x Do) – 250.

I.2.2.2 Punteggio del Concorrente:
(i) Per ogni concorrente che ha chiuso il tema:
Pv = Pvm x (Vh – 2/3 Vo) / (1/3 Vo)
Pd = Pdm
Eccetto il caso in cui Vh < 2/3 Vo, in tal caso Pv = 0
(ii) Per ogni concorrente che non ha chiuso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dh / Do)
(iii) **S = F x Fcr x (Pv + Pd)**

Se quasi tutti i concorrenti chiudono il tema, un pilota con 2/3 della velocità del vincitore otterrà circa 1/3 del punteggio del vincitore. I concorrenti che non chiudono il tema avranno un punteggio più basso, proporzionale alla loro distanza.

I.3.0 Validità delle competizioni

I.3.1 Tutte le gare organizzate in Italia e iscritte al Calendario Nazionale dell'AeCI sono considerate valide ed assegnano punti per l'Algoritmo Nazionale se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

a) Sono state effettuate almeno tre prove valide;
b) Almeno sei concorrenti hanno realizzato un punteggio valido in almeno tre delle prove valide disputate.

I.3.2 Per il numero minimo dei concorrenti necessari per la validità dei Campionati Italiani si tiene conto esclusivamente dei piloti di nazionalità italiana.

I.4.0 Titolo di Campione Italiano

I.4.1 Il titolo di Campione Italiano viene assegnato dall'Aero Club d'Italia al primo pilota e/o al primo equipaggio italiano classificato se sono soddisfatte le condizioni di cui all'art. I.8.0. Per poter concorrere al titolo di Campione Italiano, entrambi i piloti dell'equipaggio dovranno essere di nazionalità Italiana.

I.4.2 I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi di ogni singola giornata, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano. A stralcio della classifica generale viene redatta la classifica dei soli piloti italiani, la quale viene presa a riferimento per l'attribuzione dei punteggi per la GNC, con la conseguenza che il punteggio massimo della competizione ai fini della GNC viene assegnato al primo pilota di nazionalità italiana classificato.

SEZIONE L
NORME DI RINVIO

L.1 Rinvio ad altre fonti normative

Per tutto quanto non espressamente 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.

CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA DI VOLO A VELA

Regolamento tecnico

1. ENTE ORGANIZZATORE E DIREZIONE DI GARA

L'Aero Club d'Italia indice il Campionato Italiano di Distanza (CID) per l'anno in corso. Il Consiglio Federale può affidare l'organizzazione del Campionato a un Aero Club Federato, nominando altresì, su proposta del predetto Aero Club, il direttore di gara (DrG), la Segretaria e la Commissione Sportiva Operante (CSO).

2. CATEGORIA MANIFESTAZIONE E ALIANTI

Il CID è una competizione di categoria nazionale ad handicap (handicap OLC) con classifiche suddivise in 3 classi in funzione dell'aliante usato: club (alianti fino a 1,07 di hp), 15 m (alianti con hp maggiore di 1,07 e apertura alare fino a 15 m) e libera (tutti gli alianti che non rientrano nelle prime due classi).
Sono ammessi tutti i tipi di alianti e alianti motorizzati, mono e biposto.

3. SCOPO E TITOLI ASSEGNATI

Il CID ha lo scopo di promuovere e incrementare il volo a vela di distanza sul territorio italiano e designare i Campioni Italiani di distanza delle classi libera, 15 metri e club e la Campionessa Italiana di distanza nella categoria femminile.

4. PARTECIPANTI

Possono partecipare al CID tutti i piloti con cittadinanza italiana e con la licenza sportiva FAI in regola per l'anno di riferimento rilasciata dall'AeCI.

5. ISCRIZIONI

L'iscrizione al CID è gratuita e deve essere effettuata compilando e inviando l'apposita form di iscrizione sul sito acao.it (Attività Sportiva -> CID). **Sarà possibile iscriversi dal 1 febbraio al 15 settembre dell'anno di riferimento, ma solo dopo aver ricevuto dall'AeCI la licenza sportiva FAI dell'anno in corso (o provveduto al suo rinnovo).** In fase di iscrizione il pilota deve indicare a quale Aeroclub appartiene (per Aeroclub di appartenenza si deve intendere quello al quale il pilota ha fatto richiesta di rilascio/rinnovo della licenza sportiva FAI).
L'iscrizione di un pilota al CID presuppone l'accettazione incondizionata di questo regolamento, dei regolamenti pubblicati sul sito OnLine Contest (OLC) sotto richiamati e del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI, ai quali si rimanda per tutto quanto non contemplato in questo documento. I piloti che desiderano partecipare al CID devono quindi registrarsi al sito OLC e prendere visione dei relativi regolamenti.
I piloti che si iscrivono al CID accettano che i propri dati di volo e tracciati siano pubblicati in Internet sul sito www.onlinecontest.org e sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è stata affidata l'organizzazione.
Il diritto all'uso dei file dei tracciati di volo è non esclusivo e viene concesso in modo irrevocabile e incondizionato agli organizzatori del CID e agli organizzatori dell'OLC.

6. VOLI VALIDI

I **voli validi** per il CID devono essere effettuati da un aeroporto di partenza situato sul territorio italiano **tra il 1 marzo – o la data di iscrizione al CID se successiva – e il 15 settembre dell'anno di riferimento** (se un pilota si iscrive al CID successivamente al 1 marzo, non saranno considerati validi gli eventuali voli effettuati

dal pilota tra il 1 marzo e la data della sua iscrizione al CID). Si possono presentare anche i voli effettuati nel corso di gare di velocità o di altre gare di distanza.

I voli devono essere documentati tramite registratori di volo GNSS in formato IGC, approvati IGC o comunque accettati dal sistema OLC. Il decollo deve essere registrato nel file IGC. Non è richiesta la pre dichiarazione elettronica o cartacea del tema di volo. I file di volo degli alianti motorizzati devono essere generati da logger con funzione ENL attiva per dimostrare che il motore non è stato azionato durante la prestazione volovelistica (tra il punto di partenza e il punto di arrivo). I file IGC originali dei voli non devono essere modificati (non bisogna cambiare il nome del file e non bisogna salvare eventuali modifiche da programmi di visualizzazione e analisi del file) e devono essere conservati dal pilota titolare del volo fino alla fine del campionato (almeno fino a 30 giorni successivi alla data della premiazione).

Per la catalogazione dei voli, l'attribuzione dei punteggi ai voli validi e la formazione delle classifiche, l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione utilizza la piattaforma web OLC. Il file IGC di ogni volo deve quindi essere inviato al sistema OLC **entro 48 ore dall'atterraggio**.
Nel caso di biposto, indipendentemente dalla posizione occupata dai 2 piloti nell'aliante, il volo deve essere inviato all'OLC a nome e per conto del pilota (Pilota Titolare) in possesso della prova di distanza di insegna FAI già omologata più alta (50 km, 300 km, 500 km, 750 km, 1000 km, 1250 km...) alla data del volo o, in caso di parità di insegna posseduta dai due piloti, del pilota con la posizione più alta nel Ranking Internazionale IGC. Se i piloti a bordo hanno la stessa insegna e non sono presenti nel Ranking Internazionale, il Pilota Titolare a cui attribuire il volo può essere liberamente scelto dall'equipaggio. Se il file di un volo effettuato in biposto dovesse essere, per qualunque motivo, attribuito dall'OLC al secondo pilota (non al Titolare), l'equipaggio dovrà segnalare la cosa appena possibile in forma scritta alla DrG per dargli modo di effettuare le rettifiche necessarie.

7. PUNTEGGI DEI VOLI

A ogni volo valido viene attribuito il punteggio previsto dal regolamento OLC disponibile online.

Una volta inviato il file del volo, il sistema OLC individua un punto di partenza, un punto di arrivo e fino a 5 punti di virata (massimo 6 lati) in modo che sia massima la distanza percorsa e che l'altezza del punto di partenza non sia superiore all'altezza del punto di arrivo di oltre 1000 m. La distanza risultante determina un punteggio pari a 1 punto al chilometro (punteggio OLC Classic).

Se possibile, il sistema individua anche nel file del volo i tre punti che rappresentano i vertici del triangolo FAI di perimetro maggiore intorno ai quali si è compiuto nel volo un percorso chiuso. La distanza risultante (perimetro del triangolo FAI) determina un punteggio pari a 0,3 punti al chilometro (punteggio OLC FAI).

Il **punteggio OLC** associato al volo è pari alla somma dei punteggi OLC Classic e OLC FAI corretta con l'handicap dell'aliante usato.

Si noti che, per le regole OLC, la distanza del triangolo alla quale cambiano i requisiti per essere FAI è pari a 500 km (e non 750 km come accade per le insegne sportive).

8. CLASSIFICHE E PREMIAZIONE

Ogni pilota può documentare qualsiasi numero di voli in ciascuna classe. La classifica di ciascuna classe viene compilata in base alla somma dei **3 punteggi OLC più alti** corrispondenti ai **3 migliori voli validi** presentati da ciascun concorrente nella rispettiva classe.

Il pilota di nazionalità italiana primo classificato in ciascuna classe sarà nominato dall'Aero Club d'Italia **Campione Italiano di Distanza dell'anno di riferimento** della relativa classe. In caso di parità tra due o più concorrenti, il vincitore sarà il pilota che avrà realizzato il volo accreditato del miglior punteggio. Il titolo non verrà assegnato se la relativa classe non avrà un minimo di sei concorrenti con punteggio superiore a 800 punti.

Le classifiche provvisorie saranno aggiornate periodicamente (circa una volta al mese a partire da fine marzo) e pubblicate sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione.

La premiazione, salvo comunicazione diversa, si terrà in occasione del Congresso Nazionale di Volo a Vela dell'anno di riferimento. Oltre ai primi 3 piloti di ciascuna delle classifiche di classe sopra menzionate, alla

premiazione sarà premiato anche il pilota che avrà realizzato il **volo valido con il punteggio OLC più alto** (senza distinzione di classe), **i primi 3 piloti della classifica femminile** (senza distinzione di classe) e **l'Aeroclub primo classificato**.

La classifica di Aeroclub sarà ricavata attribuendo a ciascun club un punteggio pari alla somma dei punti di tutti i voli trasmessi dai propri piloti iscritti al CID, senza distinzione di classe e indipendentemente dal punto di decollo, a condizione che quest'ultimo si trovi sul territorio italiano. Nel caso in cui la classifica femminile dovesse essere composta da almeno 6 piloti, ciascuna con un punteggio di almeno 600 punti, il CID assegnerà anche il **titolo di Campione Italiano di distanza della categoria femminile**.

L'assegnazione dei premi si intende a titolo provvisorio fino all'avvenuta omologazione delle classifiche da parte della CCSA, con l'obbligo di restituzione nel caso di rettifiche alle classifiche.

9. LAGNANZE E RECLAMI

Si applica il Capitolo 5 del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la cauzione per presentare un reclamo è fissata in € 100,00.

10. PENALITÀ E RESPONSABILITÀ

Ogni pilota comandante che partecipa alla competizione ha il compito e la responsabilità di rispettare le regole dell'aria e la normativa sugli spazi aerei. La Direzione di Gara non ha il compito di verificare il rispetto di tali regole. L'AeCI e l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione declinano ogni responsabilità per eventuali malfunzionamenti del sito OLC e per danni che possano derivare a persone o a cose in conseguenza dello svolgimento della competizione, così come per l'eventuale mancato rispetto delle regole di volo da parte dei piloti partecipanti.

Per la convalida dei voli non è richiesta la certificazione di giudici sportivi. Il DrG si riserva tuttavia la facoltà di verificare a campione, anche attraverso l'ausilio di giudici sportivi o testimoni, la regolarità dei voli inviati e potrà applicare delle sanzioni, dal richiamo scritto alla squalifica del concorrente, in funzione della gravità delle eventuali irregolarità riscontrate.



Il sottoscritto sig. Antonio Di Stasi, in qualità di componente della Sezione Tecnica di Specialità per la disciplina sportiva del Volo a Vela, giusta sua nomina;

- visto il Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

la conformità dei predetti Regolamenti, come rettificati e corretti dagli errori materiali, 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.

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 29 marzo 2018.

sig. Antonio Di Stasi
Componente della STS

CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA DI VOLO A VELA

Regolamento tecnico

1. ENTE ORGANIZZATORE E DIREZIONE DI GARA

L'Aero Club d'Italia indice il Campionato Italiano di Distanza (CID) per l'anno in corso. Il Consiglio Federale può affidare l'organizzazione del Campionato a un Aero Club Federato, nominando altresì, su proposta del predetto Aero Club, il direttore di gara (DrG), la Segretaria e la Commissione Sportiva Operante (CSO).

2. CATEGORIA MANIFESTAZIONE E ALIANTI

Il CID è una competizione di categoria nazionale ad handicap (handicap OLC) con classifiche suddivise in 3 classi in funzione dell'aliante usato: club (alianti fino a 1,07 di hp), 15 m (alianti con hp maggiore di 1,07 e apertura alare fino a 15 m) e libera (tutti gli alianti che non rientrano nelle prime due classi).
Sono ammessi tutti i tipi di alianti e alianti motorizzati, mono e biposto.

3. SCOPO E TITOLI ASSEGNATI

Il CID ha lo scopo di promuovere e incrementare il volo a vela di distanza sul territorio italiano e designare i Campioni Italiani di distanza delle classi libera, 15 metri e club e la Campionessa Italiana di distanza nella categoria femminile.

4. PARTECIPANTI

Possono partecipare al CID tutti i piloti con cittadinanza italiana e con la licenza sportiva FAI in regola per l'anno di riferimento rilasciata dall'AeCI.

5. ISCRIZIONI

L'iscrizione al CID è gratuita e deve essere effettuata compilando e inviando l'apposita form di iscrizione sul sito acao.it (Attività Sportiva -> CID). **Sarà possibile iscriversi dal 1 febbraio al 15 settembre dell'anno di riferimento, ma solo dopo aver ricevuto dall'AeCI la licenza sportiva FAI dell'anno in corso (o provveduto al suo rinnovo).** In fase di iscrizione il pilota deve indicare a quale Aeroclub appartiene (per Aeroclub di appartenenza si deve intendere quello al quale il pilota ha fatto richiesta di rilascio/rinnovo della licenza sportiva FAI).
L'iscrizione di un pilota al CID presuppone l'accettazione incondizionata di questo regolamento, dei regolamenti pubblicati sul sito OnLine Contest (OLC) sotto richiamati e del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI, ai quali si rimanda per tutto quanto non contemplato in questo documento. I piloti che desiderano partecipare al CID devono quindi registrarsi al sito OLC e prendere visione dei relativi regolamenti.
I piloti che si iscrivono al CID accettano che i propri dati di volo e tracciati siano pubblicati in Internet sul sito www.onlinecontest.org e sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è stata affidata l'organizzazione. Il diritto all'uso dei file dei tracciati di volo è non esclusivo e viene concesso in modo irrevocabile e incondizionato agli organizzatori del CID e agli organizzatori dell'OLC.

6. VOLI VALIDI

I **voli validi** per il CID devono essere effettuati da un aeroporto di partenza situato sul territorio italiano **tra il 1 marzo – o la data di iscrizione al CID se successiva – e il 15 settembre dell'anno di riferimento** (se un pilota si iscrive al CID successivamente al 1 marzo, non saranno considerati validi gli eventuali voli effettuati

dal pilota tra il 1 marzo e la data della sua iscrizione al CID). Si possono presentare anche i voli effettuati nel corso di gare di velocità o di altre gare di distanza.

I voli devono essere documentati tramite registratori di volo GNSS in formato IGC, approvati IGC o comunque accettati dal sistema OLC. Il decollo deve essere registrato nel file IGC. Non è richiesta la pre dichiarazione elettronica o cartacea del tema di volo. I file di volo degli alianti motorizzati devono essere generati da logger con funzione ENL attiva per dimostrare che il motore non è stato azionato durante la prestazione volovelistica (tra il punto di partenza e il punto di arrivo). I file IGC originali dei voli non devono essere modificati (non bisogna cambiare il nome del file e non bisogna salvare eventuali modifiche da programmi di visualizzazione e analisi del file) e devono essere conservati dal pilota titolare del volo fino alla fine del campionato (almeno fino a 30 giorni successivi alla data della premiazione).

Per la catalogazione dei voli, l'attribuzione dei punteggi ai voli validi e la formazione delle classifiche, l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione utilizza la piattaforma web OLC. Il file IGC di ogni volo deve quindi essere inviato al sistema OLC **entro 48 ore dall'atterraggio**.

Nel caso di biposto, indipendentemente dalla posizione occupata dai 2 piloti nell'aliante, il volo deve essere inviato all'OLC a nome e per conto del pilota (Pilota Titolare) in possesso della prova di distanza di insegna FAI già omologata più alta (50 km, 300 km, 500 km, 750 km, 1000 km, 1250 km...) alla data del volo o, in caso di parità di insegna posseduta dai due piloti, del pilota con la posizione più alta nel Ranking Internazionale IGC. Se i piloti a bordo hanno la stessa insegna e non sono presenti nel Ranking Internazionale, il Pilota Titolare a cui attribuire il volo può essere liberamente scelto dall'equipaggio. Se il file di un volo effettuato in biposto dovesse essere, per qualunque motivo, attribuito dall'OLC al secondo pilota (non al Titolare), l'equipaggio dovrà segnalare la cosa appena possibile in forma scritta alla DrG per dargli modo di effettuare le rettifiche necessarie.

7. PUNTEGGI DEI VOLI

A ogni volo valido viene attribuito il punteggio previsto dal regolamento OLC disponibile online.

Una volta inviato il file del volo, il sistema OLC individua un punto di partenza, un punto di arrivo e fino a 5 punti di virata (massimo 6 lati) in modo che sia massima la distanza percorsa e che l'altezza del punto di partenza non sia superiore all'altezza del punto di arrivo di oltre 1000 m. La distanza risultante determina un punteggio pari a 1 punto al chilometro (punteggio OLC Classic).

Se possibile, il sistema individua anche nel file del volo i tre punti che rappresentano i vertici del triangolo FAI di perimetro maggiore intorno ai quali si è compiuto nel volo un percorso chiuso. La distanza risultante (perimetro del triangolo FAI) determina un punteggio pari a 0,3 punti al chilometro (punteggio OLC FAI).

Il **punteggio OLC** associato al volo è pari alla somma dei punteggi OLC Classic e OLC FAI corretta con l'handicap dell'aliante usato.

Si noti che, per le regole OLC, la distanza del triangolo alla quale cambiano i requisiti per essere FAI è pari a 500 km (e non 750 km come accade per le insegne sportive).

8. CLASSIFICHE E PREMIAZIONE

Ogni pilota può documentare qualsiasi numero di voli in ciascuna classe. La classifica di ciascuna classe viene compilata in base alla somma dei **3 punteggi OLC più alti** corrispondenti ai **3 migliori voli validi** presentati da ciascun concorrente nella rispettiva classe.

Il pilota di nazionalità italiana primo classificato in ciascuna classe sarà nominato dall'Aero Club d'Italia **Campione Italiano di Distanza dell'anno di riferimento** della relativa classe. In caso di parità tra due o più concorrenti, il vincitore sarà il pilota che avrà realizzato il volo accreditato del miglior punteggio. Il titolo non verrà assegnato se la relativa classe non avrà un minimo di sei concorrenti con punteggio superiore a 800 punti.

Le classifiche provvisorie saranno aggiornate periodicamente (circa una volta al mese a partire da fine marzo) e pubblicate sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione.

La premiazione, salvo comunicazione diversa, si terrà in occasione del Congresso Nazionale di Volo a Vela dell'anno di riferimento. Oltre ai primi 3 piloti di ciascuna delle classifiche di classe sopra menzionate, alla

premiazione sarà premiato anche il pilota che avrà realizzato il **volo valido con il punteggio OLC più alto** (senza distinzione di classe), **i primi 3 piloti della classifica femminile** (senza distinzione di classe) e **l'Aeroclub primo classificato**.

La classifica di Aeroclub sarà ricavata attribuendo a ciascun club un punteggio pari alla somma dei punti di tutti i voli trasmessi dai propri piloti iscritti al CID, senza distinzione di classe e indipendentemente dal punto di decollo, a condizione che quest'ultimo si trovi sul territorio italiano. Nel caso in cui la classifica femminile dovesse essere composta da almeno 6 piloti, ciascuna con un punteggio di almeno 600 punti, il CID assegnerà anche il **titolo di Campione Italiano di distanza della categoria femminile**.

L'assegnazione dei premi si intende a titolo provvisorio fino all'avvenuta omologazione delle classifiche da parte della CCSA, con l'obbligo di restituzione nel caso di rettifiche alle classifiche.

9. LAGNANZE E RECLAMI

Si applica il Capitolo 5 del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la cauzione per presentare un reclamo è fissata in € 100,00.

10. PENALITÀ E RESPONSABILITÀ

Ogni pilota comandante che partecipa alla competizione ha il compito e la responsabilità di rispettare le regole dell'aria e la normativa sugli spazi aerei. La Direzione di Gara non ha il compito di verificare il rispetto di tali regole. L'AeCI e l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione declinano ogni responsabilità per eventuali malfunzionamenti del sito OLC e per danni che possano derivare a persone o a cose in conseguenza dello svolgimento della competizione, così come per l'eventuale mancato rispetto delle regole di volo da parte dei piloti partecipanti.

Per la convalida dei voli non è richiesta la certificazione di giudici sportivi. Il DrG si riserva tuttavia la facoltà di verificare a campione, anche attraverso l'ausilio di giudici sportivi o testimoni, la regolarità dei voli inviati e potrà applicare delle sanzioni, dal richiamo scritto alla squalifica del concorrente, in funzione della gravità delle eventuali irregolarità riscontrate.

Aero Club d'Italia
Volo a Vela

REGOLAMENTO TECNICO
VOLO A VELA
PER LE GARE DI VELOCITA'

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) (Verbale n. 1 del 1 marzo 2017) e successivamente modificato con Decreto del Commissario straordinario n. ____ del _____ 2018

INDICE

Sezione A - TIPOLOGIA DELLE COMPETIZIONI E CLASSI DI ALIANTI
A.1.0 Tipologia delle competizioni
A.2.0 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali – gare di velocità
A.3.0 Definizione classi Alianti
A.4.0 Massa degli alianti
A.5.0 Ammissione degli alianti alle competizione riservate a classi specifiche
A.6.0 Alianti motorizzati
A.7.0 Alianti biposto

Sezione B - ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE
B.1.0 Durata della gara
B.2.0 Giornata di prova di riserva
B.3.0 Giornata di riposo
B.4.0 Giornata di allenamento
B.5.0 Briefing di presentazione della gara
B.6.0 Rappresentante dei piloti
B.7.0 Briefing di giornata
B.8.0 Norme aggiuntive ed altre disposizioni adottate dal DrG
B.9.0 Premiazione
B.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione
B.11.0 Compiti della Direzione di gara
B.12.0 Iscrizioni ed eventuale cancellazione della competizione

Sezione C - REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO
C.1.0 Piloti
C.2.0 Alianti ed equipaggiamenti di sicurezza
C.3.0 Sigle di gara
C.4.0 Ispezione alianti
C.5.0 Riparazioni e sostituzioni parti alianti

Sezione D - PROCEDURE DI GARA
D.1.0 Temi di gara
D.2.0 Informazioni sul tema di giornata
D.3.0 Schieramento
D.4.0 Decollo e traino

D.5.0 Partenze
D.6.0 Partenze simultanee
D.7.0 Punti di virata
D.8.0 Arrivo
D.9.0 Linea di arrivo
D.10.0 Linea di arrivo remota
D.11.0 Cerchio di arrivo
D.12.0 Atterraggio
D.13.0 Atterraggio fuori campo
D.14.0 Atterraggio virtuale
D.15.0 Area di gara
D.16.0 Spazi aerei vietati
D.17.0 Consegna dei GNSS/FR

Sezione E - CLASSIFICHE
E.1.0 Classifiche di giornata: preliminare, non ufficiale, ufficiale
E.2.0 Classifiche generali: provvisoria, definitiva

Sezione F - PENALITA', CSO E CONTENZIOSO
F.1.0 Penalità e Squalifiche
F.2.0 Commissione Sportiva Operante
F.3.0 Esposto
F.4.0 Lagnanza
F.5.0 Reclamo
F.6.0 Appello alla CCSA
F.7.0 Ricorso al Consiglio Federale dell'AeCI
F.8.0 Omologazione della competizione

Sezione G - PROCEDURE PER IL CONTROLLO DEL VOLO
G.1.0 Strumenti di controllo
G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli
G.2.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

Sezione H - NORME DI SICUREZZA
H.1.0 Certificato di navigabilità
H.2.0 Volo in nube
H.3.0 Incidenti di volo
H.4.0 Comunicazioni radio
H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso
H.5.0 Uso del paracadute

Sezione I - CALCOLO DEI PUNTEGGI
I.1.0 Generalità
I.2.0 Punteggi e Classifiche
I.3.0 Validità delle Competizioni
I.4.0 Titolo di Campione Italiano

Sezione L – RINVIO AD ALTRE FONTI NORMATIVE
L.1.0 Norme di rinvio

ALLEGATO A Fattori correttivi
ALLEGATO B Fattori correttivi Classe Club

ALLEGATO C 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
DL: Direttore di linea
DrG: Direttore di gara
DdG: Direzione di gara
EO: Ente Organizzatore
FAI: Federazione Aeronautica Internazionale
GNC: Graduatoria Nazionale di Classe
GNSS/FR: Registratore di Volo (Flight Recorder)
MTOM: Peso massimo al decollo della massa.
NA: Norme Aggiuntive
PP: Punto di Partenza
PV: Punto di Virata
RSN: Regolamento Sportivo Nazionale
TA: Traguardo di Arrivo
TS: Task Setter (Responsabile scelta temi)
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'ente organizzatore, che si accolla la gestione, l'invio dei risultati e spese di iscrizione.

A.1.2 Le **gare nazionali** sono quelle inserite nel Calendario Sportivo Nazionale con tale definizione e obbligano l'ente organizzatore, 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 caso vi sia la richiesta di iscrizione da parte di piloti stranieri sarà facoltà della STS dell'AeCI decidere, almeno un mese prima dell'inizio della competizione, la partecipazione a tale evento.

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) I Piloti Nazionali – come definito nei criteri di selezione
b) I piloti stranieri classificati nel ranking IGC con un punteggio superiore a zero.

A.1.7 Possono partecipare alle **Gare di Promozione** i piloti di nazionalità italiana non appartenenti alla Categoria nazionale gare di velocità, in possesso dell'insegna FAI C argento e che abbiano almeno un'esperienza di 150 ore da solisti. Il **Campionato di Classe Unica femminile** si intende valido per la promozione dei piloti di sesso femminile, 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 è possibile accorpare una o più classi al fine di aumentare il valore di ranking IGC della competizione. In particolare quando in una determinata classe non si raggiunga il numero minimo di 6 concorrenti, l'accorpamento ad altre classi è raccomandato.

A.1.9 I Campionati Italiani e le gare Nazionali riservate alle classi FAI standard, 15 metri e 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'AeCI per la formale autorizzazione. 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 nel Ranking List. **I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi sia delle singole prove di giornata, sia della classifica generale**, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano, qualora la gara sia valida come Campionato Nazionale.

A.1.10 I **Campionati Italiani** possono essere organizzati annualmente per ciascuna classe di aliante senza handicap, ad eccezione delle classi Club, 20 metri biposto, dove è sempre prevista l'applicazione degli handicap.

E' inoltre possibile per la DG, accorpare una o più classi di Campionato Italiano con una classe unica di "gara Nazionale" al fine di ottenere una gara di valore ranking IGC più elevato. In questo caso la gara sarà organizzata ad Handicap e il titolo di campione Italiano (qualora si raggiungano i requisiti per l'assegnazione) verrà assegnato al primo classificato della propria classe.

A.1.11 Le **Gare Nazionali** possono essere organizzate per classi separate ovvero ad handicap. La DrG specificherà la tipologia di gara nel regolamento particolare di gara.

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 prescrizione della casa costruttrice, per quanto concerne il peso minimo a bordo.

A.1.14 Tutte le gare di categoria Promozione e di classe Club si svolgono senza l'uso della zavorra scaricabile.

A.1.15 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 – gare di velocità
Accedono alla Categoria Nazionale i piloti che partecipano alle Gare di Promozione ottengono un punteggio finale uguale o superiore all'80% del punteggio del vincitore del Campionato. Si specifica che la partecipazione al Campionato Italiano Classe Unica femminile è valida solo ed esclusivamente quale promozione per le gare riservate ai piloti di sesso femminile organizzate sul territorio nazionale e non potrà mai in nessun caso essere valida per accedere alla Categoria Piloti Nazionali.

A.3.0 Definizione classi Alianti
Gli alianti sono divisi nelle seguenti classi:

a) **Standard:** alianti di apertura alare non superiore a 15 m senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
b) **15 metri:** alianti di apertura alare non superiore a 15 m, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
c) **18 metri:** alianti di apertura alare non superiore a 18 m, con peso massimo al decollo non superiore a 600 Kg.
d) **20 metri biposto:** alianti biposto di apertura alare non superiore a 20 m, con peso massimo al decollo non superiore a 800 Kg.
e) **Libera:** alianti di apertura alare qualsiasi con e senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 850 Kg.
f) **Club:** alianti elencati nell'ALLEGATO B (IGC index list).
g) **13,5mt:** alianti di apertura alare non superiore a 13,5mt con MTOM max. 35 Kg/mq

A.4.0 Massa degli alianti
A.4.1 La massa massima al decollo degli alianti deve essere inferiore o uguale al limite previsto per la relativa classe di cui all'art. A.3.0.
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
A.4.3 Il DrG può imporre 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 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 Regolamento particolare di gara se la pesatura degli alianti viene effettuata obbligatoriamente per ogni giornata di gara ovvero a campione.
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, salvo il caso di violazioni ripetute. In ogni caso il concorrente deve riportare la massa del proprio aliante entro il peso massimo consentito. E' 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 competizione riservate a classi specifiche
A.5.1 Fatti salvi i requisiti delle categorie di alianti di cui all'art. A.3.1, è consentita la partecipazione alle competizione riservate a specifiche classi con alianti dalle caratteristiche sotto elencate:
Club: esclusivamente gli alianti elencati nell'**ALLEGATO B** (IGC Index List) con handicap minino 0,98, indipendentemente dal mezzo utilizzato. **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.**
13,5m: alianti con apertura alare non superiore a 13,5m e MTOM massima 35 Kg/mq.
Standard: alianti con apertura alare non superiore ai 15m e senza flap.
15m: alianti con apertura alare non superiore a 15m.
18m: alianti con apertura alare non superiore a 18m.

20m Biposto: alianti biposto con apertura alare non superiore a 20m 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 In tutte le gare di classe unica, la Direzione di Gara potrà dividere i partecipanti in due o più classi e indicherà nel regolamento particolare di gara i criteri e le modalità. L'obiettivo sarà sempre quello di ottenere il massimo coefficiente possibile per il Ranking List IGC.

A.6 Alianti motorizzati

A.6.1 E' consentita la partecipazione di alianti motorizzati purché dotati di sistemi di rilevamento del funzionamento del motore accettati dalla DrG.

A.6.2 Gli alianti motorizzati possono utilizzare il motore per:

a) Il decollo;
b) Evitare il fuori campo;
c) Il rientro dopo un fuori campo su un aeroporto, un'aviosuperficie o dopo un atterraggio virtuale.

A.7.0 Alianti biposto

A.7.1 Definizioni generali

La partecipazione alle gare svolte sul territorio italiano è riservata ai possessori di Licenza di Pilota di Volo a Vela in corso di validità e di Licenza Sportiva FAI in corso di validità.

- **"Equipaggio":** è costituito da due piloti a bordo di categoria nazionale, titolari di licenza di pilota di volo a vela e di Licenza Sportiva FAI, entrambe in corso di validità, i quali per nessun motivo possono essere sostituiti durante la competizione;
- **"Primo pilota + copilota:** si intende l'equipaggio composto da due piloti titolari di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI, entrambe in corso di validità. Il secondo pilota può essere sostituito nel corso della competizione, ma non potrà in ogni caso avere una posizione nel ranking IGC migliore del primo pilota fisso. **Tutti i nominativi dovranno obbligatoriamente essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione gara.**
- **"Pilota unico"**: solo pilota titolare di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI in corso di validità. Non è consentita la presenza a bordo di un secondo pilota.

A.7.2 Classe 20 m biposto

Nelle competizioni espressamente riservate alla classe 20m biposto non è ammessa la partecipazione di alianti con un solo pilota a bordo. È invece ammessa l'iscrizione come:
- "equipaggio";
- "primo pilota + copilota".

A.7.3 Campionati Italiani

Ai campionati italiani classe 20m biposto o dove sono ammessi alianti biposto (campionato italiano classe libera e campionato italiano classe unica ad handicap) l'iscrizione come equipaggio è subordinata al possesso da parte di entrambi i piloti della nazionalità italiana e della Licenza Sportiva FAI rilasciata dall'Aero Club d'Italia.
Quanto sopra vale anche nel caso in cui il Campionato Italiano sia ad estrapolazione di altra gara.

A.7.4 Altre competizioni

Nelle gare di classe unica ad handicap e nelle altre gare nelle quali sono ammessi alianti biposto, l'iscrizione alla competizione con un aliante biposto può essere fatta come "equipaggio", come "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico". In ogni caso, tutti i nominativi dovranno essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione.

A.7.5 Criteri per l'applicazione del punteggio per l'AN

Nel caso di competizione disputata da un "equipaggio", "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico" il punteggio ottenuto ai fini dell'AN viene assegnato nella misura del 100% al pilota con la migliore posizione nell'AN vigente (primo pilota)

SEZIONE B
ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

B.1.0 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.2.0 Giornata di prova di riserva

B.2 Giornata di riserva

L'EO ha la facoltà di prevedere o meno la giornata di riserva, indicandola nel primo bollettino. Se prevista, alla giornata di riserva è dedicata l'ultima giornata di gara, salvo eccezioni appositamente indicate. Ove possibile, l'EO cercherà di fissare il calendario di gara in modo che l'eventuale giornata di riserva cada in un giorno festivo.

B.3.0 Giornata di riposo

B.3.1 Dopo lo svolgimento di sette prove in giornate consecutive, anche se non necessariamente valide per la classifica, il DrG deve concedere un giorno di riposo e deve comunicarlo nel corso del primo briefing generale dei piloti.

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 tre prove valide.

B.4.0 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 DzG decida di organizzare la giornata di allenamento, ne da comunicazione 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.5.0 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, nel corso del quale procede all'appello ed alla presentazione dei concorrenti, nomina il rappresentante degli stessi per ciascuna classe, illustra le procedure operative del campo di volo e la logistica.

B.5.2 E' obbligatoria la presenza del concorrente ovvero eccezionalmente di un suo delegato al briefing di presentazione della gara. L'assenza non giustificata è sanzionata dal DrG con uno specifico avvertimento. Un'eventuale seconda infrazione in gara successiva sarà sanzionata con la squalifica.

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.6.0 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 segreta 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.7.0 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 presenziare il concorrente deve farsi sostituire da un proprio rappresentante.

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

B.8.1 Il Regolamento particolare di Gara 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 nel Regolamento Nazionale Gare Velocità Volo a Vela o con il Regolamento Sportivo Nazionale dell'Aeroclub d'Italia.

B.8.2 Il regolamento particolare di gara deve essere pubblicato sul sito della competizione almeno 30 giorni prima della gara.

B.9.0 Premiazione

B.9.1 La premiazione è normalmente organizzata nella giornata di riserva. Tuttavia il DrG può anticipare la premiazione nella stessa giornata dell'ultima prova dandone comunicazione formale ai concorrenti almeno con due giorni di 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.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione

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

B.11.0 Organizzazione della competizione

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'ente organizzatore 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'ente organizzatore adotta il presente regolamento quale Regolamento ufficiale della competizione e lo trasmette unitamente all'organigramma della competizione e al regolamento particolare di gara 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 La DzG predispone per tempo le infrastrutture necessarie per il regolare svolgimento della competizione: aula briefing, parcheggio per gli alianti, impianti di carico dell'acqua, hangar per il ricovero dei traini, toilette, campeggio.

B.11.5 Almeno **quattro mesi prima dell'inizio della competizione** la DrG:

1) Predispone 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** la 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. La 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** la 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 regolamento particolare di gara 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) Predispone 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) Nel caso di gara di classe unica non valida per il campionato italiano, se il numero degli iscritti è maggiore di quaranta, provvederà alla suddivisione della competizione in una o più classi come al punto A.5.2 del presente regolamento.

1) **B.11.9 Durante lo svolgimento della competizione la DrG:**
2) 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;
3) Pubblica sul sito i file IGC entro le 24 ore successive lo svolgimento di ciascuna prova;
4) Pubblica sul sito ogni mattina entro le ore 10.00 una breve relazione accompagnata da fotografie sull'andamento della prova del giorno precedente.

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 sei concorrenti iscritti nel termine suddetto, la DrG conferma all'EO 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 sei iscritti, la DrG ne dà immediata comunicazione al delegato per il volo a vela in CCSA e provvede ad informare tutti i concorrenti del rischio che la competizione possa non raggiungere il numero minimo necessario per la sua validità.

B.12.3 La DrG, in caso di numero insufficiente di iscritti, può fino al giorno prima dell'inizio della competizione chiedere alla STS dell'AeCI l'annullamento della stessa ovvero proporre l'accorpamento dell'eventuale classe che non avesse raggiunto il numero minimo di concorrenti con altra della stessa competizione. In questo caso la nuova classe potrà prevedere l'applicazione degli handicap. In ogni caso, la DrG dovrà quanto prima informare i piloti iscritti della possibilità eventuale dell'accorpamento.

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 Qualora fosse necessario limitare il numero dei concorrenti ad un Campionato Italiano o alle gare nazionali organizzate in Italia, vale la posizione nel Ranking List IGC, sia per i piloti italiani, sia stranieri.

SEZIONE C

REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO

C.1.0 Piloti

C.1.1 I concorrenti devono essere in possesso di:

a) Licenza di pilota di aliante in corso di validità;
b) Certificato medico in corso di validità;
c) Licenza sportiva FAI valida per l'anno in corso; nel caso di alianti biposto con due persone a bordo entrambi i componenti dell'equipaggio dovranno essere titolari di licenza di pilota di volo a vela in corso di validità ed in possesso della tessera FAI;
d) Polizza assicurativa morte e infortuni a norma di legge, ove non ricompresa nella tessera FAI.

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

a) Regolamento della competizione;
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.2.0 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.

C.2.2 E' obbligatorio l'installazione e l'uso di un sistema di segnalazione traffico di prossimità (Flarm, DSX o similare). La non conformità al punto C.2.2 comporta l'esclusione dalla gara.

C.2.3 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione per verificare l'installazione del dispositivo e verificarne il corretto uso.

C.2.4 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione e farsi consegnare il file del sistema di segnalazione traffico di prossimità in qualsiasi fase della competizione.

C.2.5 L'installazione a bordo di un ELT, PLB o similari è fortemente raccomandato.

C.2.6 La DrG 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.2.7 E' fortemente raccomandata la presenza a bordo di un kit di pronto soccorso.

C.3.0 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 Prima dell'inizio della competizione il DrG deve verificare la corrispondenza delle sigle di gara degli alianti ai requisiti di cui ai commi precedenti, e se ne accerta la non corrispondenza ne ordina l'immediata modifica.

C.3.6 Il mancato ottemperamento all'ordine del DrG ovvero, in ogni caso, l'accertamento successivo all'inizio della competizione dell'assenza dei requisiti delle sigle di gara di cui ai precedenti commi, comporta l'esclusione del concorrente dalla competizione.

C.4.0 Ispezione alianti

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

C.5.0 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 addebitati 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 sono:

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

D.1.2 I temi di gara vengono scelti dal DrG e/o dal Task Setter previa consultazione con il Responsabile del Servizio Meteorologico. 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 i temi di gara tra le tipologie di cui al punto D.1.1, ma nessuna delle due tipologie può essere utilizzata per più del 67% delle prove valide 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, ora dello schieramento, ora dei decolli previsti, quote e zone di sgancio, velocità massima al taglio del traguardo, effemeridi, zone operative vietate, 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.

D.3.0 Schieramento

D.3.1 L'ordine di schieramento su file è sorteggiato prima della prima prova di gara ed 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 regolamento particolare di gara.

D.4.0 Decollo e traino

D.4.1 Il decollo degli alianti avviene mediante traino aereo. Gli alianti motorizzati in grado di farlo, possono decollare autonomamente. Il costo dei traini è a carico dei concorrenti.

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, le zone e la quota di sgancio vengono comunicati al briefing o subito prima del lancio di ciascuna classe. I piloti di motoalianti che fanno uso del motore per portarsi alla quota di sgancio devono spegnerlo nella zona indicata giornalmente dalla DrG.

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'involo 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 modificato dal DrG in relazione all'evolversi della situazione meteo.

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 45 e un massimo di 90 secondi, prima del taglio del traguardo di partenza. Questa procedura rappresenta un obbligo solo durante il primo giorno di gara. Per i successivi giorni la DG controllerà esclusivamente che l'ENL del logger sia attivo.

D.4.10 I piloti di alianti motorizzati a decollo autonomo al termine del circuito di salita preventivamente assegnato e delle operazioni di rientro del motore, devono portarsi sul punto di sgancio della propria classe alla quota comunicata dal Direttore di Linea al momento del decollo.

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.

D.5.0 Partenze

D.5.1 L'aliante inizia la prova passando attraverso un punto o una linea di partenza fissata dalla DrG e specificata nelle NA, o nel foglio del tema e/o durante il briefing.

D.5.2 Il concorrente deve effettuare almeno una partenza valida. Il tempo di partenza utilizzato per lo scoring è quello dell'ultima partenza valida.

D.5.3 Partenze entro un massimo di 500 m dalla linea o dal limite dell'area di partenza sono valide, ma vengono penalizzate.

D.5.4 Le partenze vengono aperte 30 minuti dopo il decollo dell'ultimo aliante della classe che era nella propria regolare posizione di schieramento. E' 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.5.5 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 cinque e dieci minuti al taglio del traguardo, annuncia che il traguardo è aperto. L'ora ufficiale della gara è l'ora GPS.

D.5.6 Il traguardo di partenza rimane aperto fino alle effemeridi, il cui orario deve essere riportato sul foglio del tema di gara.

D.5.7 Possono essere previsti limiti di quota alla partenza espressi in QNH.

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 Può essere imposta una limitazione di quota e di velocità alla partenza. Il limite di quota può essere modificato o annullato al momento dell'apertura del traguardo. La velocità di riferimento è la velocità al suolo dell'aliante rilevata dal GNSS/FR.

D.5.10 Partenze non corrette saranno penalizzate.

D.5.11 Se una prova viene annullata per motivi di sicurezza dopo che alcuni concorrenti hanno già effettuato la partenza, il DrG provvede ad informare i concorrenti già partiti via radio e chiede conferma della ricezione del messaggio attraverso la sua ripetizione.
D.5.12 Se non è provato che il concorrente sia partito dopo l'apertura del traguardo di partenza per la sua classe, lo stesso è considerato non partito.

D.6.0 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.
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. Il DrG può assegnare la partenza simultanea esclusivamente nelle giornate in cui le condizioni meteorologiche sono compatibili con la sicurezza del volo.
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 sanzioni 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 (espressa in QNH) consentita è …..m, velocità massima al taglio del traguardo è ….Km/h";
b) **cinque minuti prima** dell'apertura del traguardo: "il traguardo aprirà tra cinque minuti, massima altitudine (espressa in QNH) consentita è …..m, 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 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 partenza è valida se il GNSS FR mostra un fix valido o una linea retta tra due successivi FR fixes che attraversano la linea di partenza nella direzione del primo pilone 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. Al pilota che vola con direzione contraria per riposizionarsi dietro alla linea di partenza saranno dati dieci minuti di penalità, per l'estrema pericolosità della manovra.
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. Al pilota che vola con direzione parallela alla linea del traguardo a una distanza inferiore a 1 km da essa, saranno dati tre minuti di penalità, per la pericolosità della manovra.

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 deve raggiungere i PV specificati dalla DrG nell'ordine richiesto.
D.7.3 Il non corretto aggiramento dei PV viene penalizzato.

D.8.0 Arrivo

D.8.1 La DrG può scegliere per ogni tema di giornata una delle seguenti procedure di taglio traguardo:

a) Linea di arrivo;
b) Linea di arrivo remota;
c) Cerchio di arrivo.

Le procedure di arrivo scelte per la competizione devono essere specificate nel Regolamento particolare di gara. La DrG dovrà sempre indicare la quota minima di sorvolo per il taglio del traguardo di arrivo.

D.8.2 I concorrenti annunciano il loro arrivo sulla frequenza del traguardo comunicando il numero di gara ed i minuti mancanti all'atterraggio. Il Regolamento particolare di gara disciplina le procedure di circuito ed 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 traguardo viene chiuso alle effemeridi, ovvero quando tutti i concorrenti sono atterrati.

D.8.5 Il concorrente che alle effemeridi non abbia ancora completato il percorso di gara, viene considerato atterrato fuoricampo nel punto in cui si trova al momento delle effemeridi stesse.

D.9.0 Linea di arrivo

D.9.1 Per completare una prova il concorrente deve attraversare il Traguardo di Arrivo (TA), nella direzione indicata, a bordo del proprio aliante e senza aiuti.

D.9.2 Il TA ha una lunghezza di 1000 m per parte, per un totale di m 2000 m, sulle coordinate di arrivo ortogonali all'ultimo lato ad una quota stabilita.

D.9.3 Il TA è posizionato in modo che gli alianti possano atterrare in sicurezza dopo l'attraversamento. Il TA deve essere sorvolato ad una quota massima di 500 metri (AGL) e ad una quota minima, salvo il caso degli atterraggi in diretta, di 15 metri (AGL).

D.10.0 Linea di arrivo remota

D.10.1 La linea di arrivo può essere remota, ossia non posizionata sull'aeroporto di atterraggio.

D.10.1 Nel caso di traguardo remoto la DrG deve prevederne il sorvolo ad un'altezza minima tale da consentire il rientro in campo in sicurezza.

D.10.2 Il concorrente che attraversa la linea di arrivo remota al di sotto della quota minima prevista, viene penalizzato con l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.11.0 Cerchio di arrivo

D.11.1 Può essere previsto come traguardo di arrivo un cerchio di raggio predefinito dalla DzG comprendente al suo interno l'aeroporto.

D.11.2 La DrG indica l'altitudine, espressa in QNH, massima e minima per l'attraversamento del cerchio.

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.11.5 Il cerchio di arrivo permette ai piloti di impostare una discesa lenta e di concentrarsi sulla propria procedura di atterraggio, nonché di mantenere la necessaria separazione dagli altri alianti in discesa. Il cerchio di arrivo può quindi essere previsto dalla DrG al fine di permettere la separazione degli alianti in territori montagnosi ovvero in caso di aeroporti dotati di un'unica pista di atterraggio.

D.12.0 Atterraggio

D.12.1 Le procedure di atterraggio sono definite nel Regolamento particolare di gara.

D.12.2 Manovre pericolose nell'avvicinamento e dopo l'attraversamento del traguardo sono penalizzate. Dopo l'attraversamento del traguardo gli alianti devono atterrare senza indugio.

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

D.13.0 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.13.1 In caso di atterraggio fuori campo, l'aliante può essere recuperato via terra oppure per via aerea.

D.13.2 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.13.3 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.13.4 La posizione dell'aliante dopo l'atterraggio fuori campo sarà quella calcolata dal software See You Competition.

D.14.0 Atterraggio virtuale
Per ridurre il rischio dei fuori campo, è consentito concludere un volo con procedura GNSS/FR, nel punto più favorevole al concorrente ai fini della distanza valida che verrà rilevato dall'FR. Se la distanza valida fino a quel punto è maggiore della distanza valida relativa al punto di atterraggio, essa verrà utilizzata per la classifica.

D.15.0 Area di gara e limite massimo di quota
D.15.1 La DrG definisce con coordinate geografiche l'area della competizione e al suo interno 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 sforamento 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.16.0 Spazi aerei vietati
D.16.1 L'ingresso negli spazi aerei vietati verticali ed orizzontali viene considerato, atterraggio fuori campo all'ingresso della zona vietata. Eventuali violazioni successive sono sanzionate con le penalità previste nell'ALLEGATO C.
D.16.2 La valutazione dell'ingresso negli spazi aerei vietati viene effettuata esclusivamente con il software See You Competition.
D.16.3 In caso di ingresso in spazi aerei vietati è consentito al concorrente fornire alla DrG il GNSS/FR secondario, purché regolarmente dichiarato all'atto dell'iscrizione, al fine di verificare la correttezza della registrazione del GNSS/FR primario. In caso di discrepanza tra le due registrazioni, verrà considerata solo una registrazione di volo, quella più favorevole per il concorrente nella sua interezza. **Non potranno in nessun caso essere presi in considerazioni altri Flight Recorders oltre il primario e secondario regolarmente dichiarati prima dell'inizio della gara.**
D.16.4 La violazione dello spazio aereo invalida la prova di giornata del concorrente sia nel caso in cui venga commessa prima del taglio del traguardo, sia nel caso in cui il pilota, accortosi della violazione, riatterri e riparta per un altro volo. Per ogni giornata di volo, il concorrente è obbligato a consegnare alla DrG le registrazioni di tutti i voli effettuati in ogni giornata di volo. La mancata consegna di tutte le registrazioni impedisce alla DrG l'accertamento dell'eventuale sforamento degli spazi aerei vietati e comporta pertanto per il concorrente la squalifica di giornata. **Il DrG ha la facoltà di scaricare autonomamente i file da tutti i Flight Recorder presenti a bordo dell'aliante.**

D.17.0 Consegna del GNSS/FR
Entro 45 minuti dall'atterraggio in aeroporto i concorrenti devono consegnare su supporto informatico alla DrG tutti i file in formato IGC dei voli effettuati nella giornata di gara. Eventuali ritardi verranno sanzionati con l'applicazione delle penalità di cui all'ALLEGATO C.

SEZIONE E
CLASSIFICHE

E.1.0 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 DzG 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.2.0 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.2.1 La "classifica generale provvisoria" tiene conto dei risultati di tutte le classifiche di giornata, anche se non ufficiali.

E.2.2 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.2.3 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 cosi via finché vi sia un pareggio.

SEZIONE F

PENALITA', CSO E CONTENZIOSO

F.1.0 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.

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 Regolamento Sportivo Nazionale e del Regolamento Particolare di Gara. All'atto dell'iscrizione, i suddetti regolamenti si intendono implicitamente accettati dai concorrenti.

F.2.0 Commissione Sportiva Operante

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

F.3.0 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 ovvero 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.4.0 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.5.0 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.6.0 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.7.0 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.8.0 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 L' ente organizzatore della competizione italiane deve trasmettere all' IGC Ranking System Administrator (igcrankings@fai.org), entro 15 giorni dalla conclusione della gara, le classifiche definitive nel formato indicato al seguente indirizzo : http://www.fai.org/gliding/rankings/submit_results.php

SEZIONE G
PROCEDURE PER LA VALUTAZIONE DEI VOLI

G.1.0 Strumenti di controllo
G.1.1 Ogni aliante deve essere dotato di almeno un'unità GNSS/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 il concorrente deve indicare marca e sigla di identificazione del GNSS/FR primario e del GNSS/FR secondario, se intende servirsene. **La DrG non potrà in nessun caso prendere in considerazione, neppure come registrazione di back-up, GNSS/FR secondari che non siano stati predichiarati all'atto dell'iscrizione o, in caso di malfunzionamento del GNSS/FR primario o secondario, registrato prima della relativa prova di giornata.**
G.1.4 Il Prima dell'inizio della competizione, il concorrente deve fornire alla DrG un file contenente un volo registrato con i GNSS/FR primario e secondario che intende utilizzare nel corso della competizione.
G.1.5 Prima del taglio della linea di partenza, gli alianti con sostentamento e con decollo autonomo, se trainati, devono accendere il motore per un massimo di 90" al fine di evidenziare sul FR il corretto funzionamento del sensore di registrazione del livello di rumore.
G.1.6 La zona di osservazione (ZO) per la partenza con FR è indicata nel Regolamento particolare di gara.
G.1.7 Una partenza con FR è valida se la registrazione evidenzia che c'è almeno un rilevamento nella ZO o che una retta congiungente due rilevamenti validi consecutivi passa attraverso la ZO stessa.
G.1.8 Il FR deve dimostrare l'aggiramento dei punti di virata (PV) previsti per la prova della giornata.
G.1.9 La ZO è un cilindro di 500 m di raggio con centro sul PV.
G.1.10 Per gli area task (AAT) il raggio del cilindro viene specificato nel tema di gara.
G.1.11 E' valido l'aggiramento di un PV se la registrazione dell'FR indica un rilevamento valido nella ZO o se una retta che congiunge due rilevamenti validi successivi passa attraverso la ZO. Se non viene soddisfatta nessuna delle ipotesi precedenti viene applicata una penalità di 50 punti a condizione che esista un fix ad una distanza non superiore a 1000 m dal PV.
G.1.12 Entrambi i GNSS/FR primario e secondario devono essere settati per la registrazione di un fix ogni massimo 5 secondi. Eventuali maggiori settaggi GNSS/FR verranno sanzionati come da ALLEGATO C.

G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli

Per le gare con formula 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 See You Competition della società Naviter d.o.o.

G.3.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

G.3.1 Il tempo di partenza è quello dell'ultimo rilevamento nella ZO di partenza.

G.3.2 Il tempo di arrivo è quello dell'attraversamento del traguardo di arrivo (TA).

G.3.3 Per le quote di partenza, di volo e di arrivo si considerano validi i valori barometrici corretti registrati dal FR.

SEZIONE H
NORME DI SICUREZZA

H.1.0 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.2.0 Volo in nube

H.2.1 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.3.0 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.4.0 Comunicazioni radio

H.4.1 Un solo apparecchio radio ricetrasmittente può essere imbarcato a bordo dell'aliante. Ad eccezione delle procedure di decollo ed atterraggio, l'uso della radio è consentito sulla sola frequenza obbligatoria di volo assegnata dalla DrG.

H.4.2 Sono vietate comunicazioni fra concorrenti ed altri aeromobili in volo, se non per ragioni di sicurezza.

H.4.3 Le comunicazioni tra concorrenti devono essere contenute ed avere ad oggetto motivi di sicurezza.

H.4.4 La DrG effettua controlli a campione anche attraverso l'utilizzo in volo di aeromobili per verificare che tutti i concorrenti siano in ascolto sulla frequenza di gara.

H.4.6 La DrG può prevedere uno o più "appelli" durante lo svolgimento della gara per ragioni di sicurezza.

H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso

H.5.1 Il DrG assegna una penalità tra quelle previste nel presente regolamento ai piloti che si rendessero responsabili di comportamenti che possano compromettere la loro stessa sicurezza ovvero quella di altri piloti o di altre persone.

H.6.0 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. Limitatamente alla classe 13,5m, è consentito l'uso del solo paracadute balistico.

SEZIONE I
CALCOLO DEI PUNTEGGI

I.1.0 Generalità

I.1.1 Per ciascuna prova il punteggio assegnato ad ogni concorrente è arrotondato al numero intero più vicino; il valore 0,5 è arrotondato verso l'alto.

I.1.2 I punti di penalizzazione vengono dedotti dopo il calcolo dei punteggi di ogni prova e non influiscono sul fattore di giornata. 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 almeno pari a Dm (dopo che ogni handicap è stato applicato). Dm è definito al successivo punto I.2.1.

I.1.3 Ai voli penalizzati con la squalifica vengono attribuiti zero punti, ma essi vengono considerati nei calcoli dei punteggi.

I.2.0 Distanza valida

I.2.1 La distanza valida d è la somma delle lunghezze dei lati regolarmente completati dell'area di [illegible] la distanza valida dell'eventuale lato iniziato ma non completato.

I.2 Punteggi e classifiche

I.2.1 Parametri per il calcolo dei punteggi

I.2.1.1 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).
Dm: Distanza minima per validare la prova di giornata. Dm = 100 km.
n1: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm.
n2: Numero di concorrenti che hanno chiuso il tema (concorrenti arrivati) la cui velocità media corretta con handicap (Vh) eccede i 2/3 della più alta velocità corretta con handicap della giornata (Vo).
n3: Numero di arrivati, indipendentemente dalla loro velocità.
n4: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm/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 (Dh) più alta del giorno.
Vo: Velocità corretta con handicap (Vh) più alta tra i concorrenti arrivati del giorno.
To: Tempo (T) impiegato dal concorrente la cui Vh = Vo. In caso di parità di Vo, 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.2.1.2. 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 (Dh = D x Ho / 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 (Vh = D / T x Ho / H).
Pv: Punti per la Velocità del concorrente arrivato.
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 ≥ Dm e Vh = Vo, ma questi non devono apparire nella classifica.

I.2.2 Calcolo dei punteggi di giornata

I.2.2.1 Parametri di Giornata:
Pm è uguale al minore dei seguenti tre valori: 1000; (5 x Do) – 250; (400 x To) – 200.
F è uguale al più piccolo tra 1 e (1.25 x n1 / N).
Fcr è uguale al più piccolo tra 1 e (1.2 x (n2/n1) + 0,6).
Pvm = 2/3 (n2 / N) x Pm
Pdm = Pm – Pvm

I punti massimi per la Giornata saranno inferiori di 1000 punti se la Distanza del Tema è inferiore a 250 km o se il tempo del vincitore è minore di 3 ore, con la conseguenza che la distanza percorsa può essere limitata al massimo a 4 punti per chilometro mentre il tempo impiegato può essere limitato al massimo a 11 punti per ogni minuto in meno.

Se non ci sono arrivati, allora Pm è uguale al minore tra 1000 e (5 x Do) – 250.

I.2.2.2 Punteggio del Concorrente:
(i) Per ogni concorrente che ha chiuso il tema:
Pv = Pvm x (Vh – 2/3 Vo) / (1/3 Vo)
Pd = Pdm
Eccetto il caso in cui Vh < 2/3 Vo, in tal caso Pv = 0
(ii) Per ogni concorrente che non ha chiuso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dh / Do)
(iii) S = F x Fcr x (Pv + Pd)

Se quasi tutti i concorrenti chiudono il tema, un pilota con 2/3 della velocità del vincitore otterrà circa 1/3 del punteggio del vincitore. I concorrenti che non chiudono il tema avranno un punteggio più basso, proporzionale alla loro distanza.

[redacted]

In cui: Vmc la velocità del concorrente divisa per il suo handicap
Vc = la velocità corretta con l'handicap più alto della giornata
Esempio: se Vc = 2/3 x Vp, allora Pv = 0
Pd = punti
I.6.2 Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno compiuto il tema:
Pv = 0
Dc = distanza/DC / Do
Dc = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap
Do = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata
I.6.3 Il punteggio totale di giornata di ciascun pilota (score) sarà:
S = Df x (Pv + Pd)

I.7.0 Il fattore di giornata
Il punteggio S (score) di ogni pilota è composto dalla somma dei punti di velocità e da quelli di distanza ottenuti, il cui risultato viene moltiplicato per il fattore di giornata **Df** (day factor) **Df = 1,25 x nd/ni**
nd = numero concorrenti che coprono una distanza effettiva di almeno **100** km.
ni = numero concorrenti che hanno avuto un decollo regolare.
Df è un numero di forma decimale.

I.3.0 Validità delle competizioni

I.3.1 Tutte le gare organizzate in Italia e iscritte al Calendario Nazionale dell'AeCI sono considerate valide ed assegnano punti per l'Algoritmo Nazionale se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

a) Sono state effettuate almeno tre prove valide;
b) Almeno sei concorrenti hanno realizzato un punteggio valido in almeno tre delle prove valide disputate.

I.3.2 Per il numero minimo dei concorrenti necessari per la validità dei Campionati Italiani si tiene conto esclusivamente dei piloti di nazionalità italiana.

I.4.0 Titolo di Campione Italiano

I.4.1 Il titolo di Campione Italiano viene assegnato dall'Aero Club d'Italia al primo pilota e/o al primo equipaggio italiano classificato se sono soddisfatte le condizioni di cui all'art. I.8.0. Per poter concorrere al titolo di Campione Italiano, entrambi i piloti dell'equipaggio dovranno essere di nazionalità Italiana.

I.4.2 I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi di ogni singola giornata, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano. A stralcio della classifica generale viene redatta la classifica dei soli piloti italiani, la quale viene presa a riferimento per l'attribuzione dei punteggi per la GNC, con la conseguenza che il punteggio massimo della competizione ai fini della GNC viene assegnato al primo pilota di nazionalità italiana classificato.

SEZIONE L
NORME DI RINVIO

L.1 Rinvio ad altre fonti normative

Per tutto quanto non espressamente 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.

regolamento ,sts gare volo a vela

antonio di stasi <distasi1952@gmail.com>

gio 29/03/2018 22:55

A:Pierluigi Matera <segreteriacommissario@aeroclubitalia.it>;

Cc:Marco Scarafoni <scarafonimarco@gmail.com>;

3 allegati (23 MB)

regolamento volo a vela distasi29032018.pdf; dicharazione distasi29032018.pdf; campionato distanza distasi29032018.pdf;

Il sottoscritto sig. Romeo Monti, in qualità di componente della Sezione Tecnica di Specialità per la disciplina sportiva del Volo a Vela, giusta sua nomina,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

la conformità dei predetti Regolamenti, come rettificati e corretti dagli errori materiali, 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.

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 29 marzo 2018.

sig. Romeo Monti
Componente della STS

CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA DI VOLO A VELA

Regolamento tecnico

1. ENTE ORGANIZZATORE E DIREZIONE DI GARA

L'Aero Club d'Italia indice il Campionato Italiano di Distanza (CID) per l'anno in corso. Il Consiglio Federale può affidare l'organizzazione del Campionato a un Aero Club Federato, nominando altresì, su proposta del predetto Aero Club, il direttore di gara (DrG), la Segretaria e la Commissione Sportiva Operante (CSO).

2. CATEGORIA MANIFESTAZIONE E ALIANTI

Il CID è una competizione di categoria nazionale ad handicap (handicap OLC) con classifiche suddivise in 3 classi in funzione dell'aliante usato: club (alianti fino a 1,07 di hp), 15 m (alianti con hp maggiore di 1,07 e apertura alare fino a 15 m) e libera (tutti gli alianti che non rientrano nelle prime due classi).
Sono ammessi tutti i tipi di alianti e alianti motorizzati, mono e biposto.

3. SCOPO E TITOLI ASSEGNATI

Il CID ha lo scopo di promuovere e incrementare il volo a vela di distanza sul territorio italiano e designare i Campioni Italiani di distanza delle classi libera, 15 metri e club e la Campionessa Italiana di distanza nella categoria femminile.

4. PARTECIPANTI

Possono partecipare al CID tutti i piloti con cittadinanza italiana e con la licenza sportiva FAI in regola per l'anno di riferimento rilasciata dall'AeCI.

5. ISCRIZIONI

L'iscrizione al CID è gratuita e deve essere effettuata compilando e inviando l'apposita form di iscrizione sul sito acao.it (Attività Sportiva -> CID). **Sarà possibile iscriversi dal 1 febbraio al 15 settembre dell'anno di riferimento, ma solo dopo aver ricevuto dall'AeCI la licenza sportiva FAI dell'anno in corso (o provveduto al suo rinnovo).** In fase di iscrizione il pilota deve indicare a quale Aeroclub appartiene (per Aeroclub di appartenenza si deve intendere quello al quale il pilota ha fatto richiesta di rilascio/rinnovo della licenza sportiva FAI).
L'iscrizione di un pilota al CID presuppone l'accettazione incondizionata di questo regolamento, dei regolamenti pubblicati sul sito OnLine Contest (OLC) sotto richiamati e del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI, ai quali si rimanda per tutto quanto non contemplato in questo documento. I piloti che desiderano partecipare al CID devono quindi registrarsi al sito OLC e prendere visione dei relativi regolamenti.
I piloti che si iscrivono al CID accettano che i propri dati di volo e tracciati siano pubblicati in Internet sul sito www.onlinecontest.org e sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è stata affidata l'organizzazione. Il diritto all'uso dei file dei tracciati di volo è non esclusivo e viene concesso in modo irrevocabile e incondizionato agli organizzatori del CID e agli organizzatori dell'OLC.

6. VOLI VALIDI

I **voli validi** per il CID devono essere effettuati da un aeroporto di partenza situato sul territorio italiano **tra il 1 marzo – o la data di iscrizione al CID se successiva – e il 15 settembre dell'anno di riferimento** (se un pilota si iscrive al CID successivamente al 1 marzo, non saranno considerati validi gli eventuali voli effettuati

dal pilota tra il 1 marzo e la data della sua iscrizione al CID). Si possono presentare anche i voli effettuati nel corso di gare di velocità o di altre gare di distanza.

I voli devono essere documentati tramite registratori di volo GNSS in formato IGC, approvati IGC o comunque accettati dal sistema OLC. Il decollo deve essere registrato nel file IGC. Non è richiesta la pre dichiarazione elettronica o cartacea del tema di volo. I file di volo degli alianti motorizzati devono essere generati da logger con funzione ENL attiva per dimostrare che il motore non è stato azionato durante la prestazione volovelistica (tra il punto di partenza e il punto di arrivo). I file IGC originali dei voli non devono essere modificati (non bisogna cambiare il nome del file e non bisogna salvare eventuali modifiche da programmi di visualizzazione e analisi del file) e devono essere conservati dal pilota titolare del volo fino alla fine del campionato (almeno fino a 30 giorni successivi alla data della premiazione).

Per la catalogazione dei voli, l'attribuzione dei punteggi ai voli validi e la formazione delle classifiche, l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione utilizza la piattaforma web OLC. Il file IGC di ogni volo deve quindi essere inviato al sistema OLC **entro 48 ore dall'atterraggio**.
Nel caso di biposto, indipendentemente dalla posizione occupata dai 2 piloti nell'aliante, il volo deve essere inviato all'OLC a nome e per conto del pilota (Pilota Titolare) in possesso della prova di distanza di insegna FAI già omologata più alta (50 km, 300 km, 500 km, 750 km, 1000 km, 1250 km...) alla data del volo o, in caso di parità di insegna posseduta dai due piloti, del pilota con la posizione più alta nel Ranking Internazionale IGC. Se i piloti a bordo hanno la stessa insegna e non sono presenti nel Ranking Internazionale, il Pilota Titolare a cui attribuire il volo può essere liberamente scelto dall'equipaggio. Se il file di un volo effettuato in biposto dovesse essere, per qualunque motivo, attribuito dall'OLC al secondo pilota (non al Titolare), l'equipaggio dovrà segnalare la cosa appena possibile in forma scritta alla DrG per dargli modo di effettuare le rettifiche necessarie.

7. PUNTEGGI DEI VOLI

A ogni volo valido viene attribuito il punteggio previsto dal regolamento OLC disponibile online.

Una volta inviato il file del volo, il sistema OLC individua un punto di partenza, un punto di arrivo e fino a 5 punti di virata (massimo 6 lati) in modo che sia massima la distanza percorsa e che l'altezza del punto di partenza non sia superiore all'altezza del punto di arrivo di oltre 1000 m. La distanza risultante determina un punteggio pari a 1 punto al chilometro (punteggio OLC Classic).

Se possibile, il sistema individua anche nel file del volo i tre punti che rappresentano i vertici del triangolo FAI di perimetro maggiore intorno ai quali si è compiuto nel volo un percorso chiuso. La distanza risultante (perimetro del triangolo FAI) determina un punteggio pari a 0,3 punti al chilometro (punteggio OLC FAI).

Il **punteggio OLC** associato al volo è pari alla somma dei punteggi OLC Classic e OLC FAI corretta con l'handicap dell'aliante usato.

Si noti che, per le regole OLC, la distanza del triangolo alla quale cambiano i requisiti per essere FAI è pari a 500 km (e non 750 km come accade per le insegne sportive).

8. CLASSIFICHE E PREMIAZIONE

Ogni pilota può documentare qualsiasi numero di voli in ciascuna classe. La classifica di ciascuna classe viene compilata in base alla somma dei **3 punteggi OLC più alti** corrispondenti ai **3 migliori voli validi** presentati da ciascun concorrente nella rispettiva classe.

Il pilota di nazionalità italiana primo classificato in ciascuna classe sarà nominato dall'Aero Club d'Italia **Campione Italiano di Distanza dell'anno di riferimento** della relativa classe. In caso di parità tra due o più concorrenti, il vincitore sarà il pilota che avrà realizzato il volo accreditato del miglior punteggio. Il titolo non verrà assegnato se la relativa classe non avrà un minimo di sei concorrenti con punteggio superiore a 800 punti.

Le classifiche provvisorie saranno aggiornate periodicamente (circa una volta al mese a partire da fine marzo) e pubblicate sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione.

La premiazione, salvo comunicazione diversa, si terrà in occasione del Congresso Nazionale di Volo a Vela dell'anno di riferimento. Oltre ai primi 3 piloti di ciascuna delle classifiche di classe sopra menzionate, alla

premiazione sarà premiato anche il pilota che avrà realizzato il **volo valido con il punteggio OLC più alto** (senza distinzione di classe), **i primi 3 piloti della classifica femminile** (senza distinzione di classe) e **l'Aeroclub primo classificato**.

La classifica di Aeroclub sarà ricavata attribuendo a ciascun club un punteggio pari alla somma dei punti di tutti i voli trasmessi dai propri piloti iscritti al CID, senza distinzione di classe e indipendentemente dal punto di decollo, a condizione che quest'ultimo si trovi sul territorio italiano. Nel caso in cui la classifica femminile dovesse essere composta da almeno 6 piloti, ciascuna con un punteggio di almeno 600 punti, il CID assegnerà anche il **titolo di Campione Italiano di distanza della categoria femminile**.

L'assegnazione dei premi si intende a titolo provvisorio fino all'avvenuta omologazione delle classifiche da parte della CCSA, con l'obbligo di restituzione nel caso di rettifiche alle classifiche.

9. LAGNANZE E RECLAMI

Si applica il Capitolo 5 del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la cauzione per presentare un reclamo è fissata in € 100,00.

10. PENALITÀ E RESPONSABILITÀ

Ogni pilota comandante che partecipa alla competizione ha il compito e la responsabilità di rispettare le regole dell'aria e la normativa sugli spazi aerei. La Direzione di Gara non ha il compito di verificare il rispetto di tali regole. L'AeCI e l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione declinano ogni responsabilità per eventuali malfunzionamenti del sito OLC e per danni che possano derivare a persone o a cose in conseguenza dello svolgimento della competizione, così come per l'eventuale mancato rispetto delle regole di volo da parte dei piloti partecipanti.

Per la convalida dei voli non è richiesta la certificazione di giudici sportivi. Il DrG si riserva tuttavia la facoltà di verificare a campione, anche attraverso l'ausilio di giudici sportivi o testimoni, la regolarità dei voli inviati e potrà applicare delle sanzioni, dal richiamo scritto alla squalifica del concorrente, in funzione della gravità delle eventuali irregolarità riscontrate.

Aero Club d'Italia
Volo a Vela

REGOLAMENTO TECNICO
VOLO A VELA
PER LE GARE DI VELOCITA'

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) (Verbale n. 1 del 1 marzo 2017) e successivamente modificato con Decreto del Commissario straordinario n. ____ del _____ 2018

INDICE

Sezione A - TIPOLOGIA DELLE COMPETIZIONI E CLASSI DI ALIANTI
A.1.0 Tipologia delle competizioni
A.2.0 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali – gare di velocità
A.3.0 Definizione classi Alianti
A.4.0 Massa degli alianti
A.5.0 Ammissione degli alianti alle competizione riservate a classi specifiche
A.6.0 Alianti motorizzati
A.7.0 Alianti biposto

Sezione B - ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE
B.1.0 Durata della gara
B.2.0 Giornata di prova di riserva
B.3.0 Giornata di riposo
B.4.0 Giornata di allenamento
B.5.0 Briefing di presentazione della gara
B.6.0 Rappresentante dei piloti
B.7.0 Briefing di giornata
B.8.0 Norme aggiuntive ed altre disposizioni adottate dal DrG
B.9.0 Premiazione
B.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione
B.11.0 Compiti della Direzione di gara
B.12.0 Iscrizioni ed eventuale cancellazione della competizione

Sezione C - REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO
C.1.0 Piloti
C.2.0 Alianti ed equipaggiamenti di sicurezza
C.3.0 Sigle di gara
C.4.0 Ispezione alianti
C.5.0 Riparazioni e sostituzioni parti alianti

Sezione D - PROCEDURE DI GARA
D.1.0 Temi di gara
D.2.0 Informazioni sul tema di giornata
D.3.0 Schieramento
D.4.0 Decollo e traino
D.5.0 Partenze

D.6.0 Partenze simultanee
D.7.0 Punti di virata
D.8.0 Arrivo
D.9.0 Linea di arrivo
D.10.0 Linea di arrivo remota
D.11.0 Cerchio di arrivo
D.12.0 Atterraggio
D.13.0 Atterraggio fuori campo
D.14.0 Atterraggio virtuale
D.15.0 Area di gara
D.16.0 Spazi aerei vietati
D.17.0 Consegna dei GNSS/FR

Sezione E - CLASSIFICHE
E.1.0 Classifiche di giornata: preliminare, non ufficiale, ufficiale
E.2.0 Classifiche generali: provvisoria, definitiva

Sezione F - PENALITA', CSO E CONTENZIOSO
F.1.0 Penalità e Squalifiche
F.2.0 Commissione Sportiva Operante
F.3.0 Esposto
F.4.0 Lagnanza
F.5.0 Reclamo
F.6.0 Appello alla CCSA
F.7.0 Ricorso al Consiglio Federale dell'AeCI
F.8.0 Omologazione della competizione

Sezione G - PROCEDURE PER IL CONTROLLO DEL VOLO
G.1.0 Strumenti di controllo
G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli
G.2.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

Sezione H - NORME DI SICUREZZA
H.1.0 Certificato di navigabilità
H.2.0 Volo in nube
H.3.0 Incidenti di volo
H.4.0 Comunicazioni radio
H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso
H.5.0 Uso del paracadute

Sezione I - CALCOLO DEI PUNTEGGI
I.1.0 Generalità
I.2.0 Punteggi e Classifiche
I.3.0 Validità delle Competizioni
I.4.0 Titolo di Campione Italiano

Sezione L – RINVIO AD ALTRE FONTI NORMATIVE
L.1.0 Norme di rinvio

ALLEGATO A Fattori correttivi
ALLEGATO B Fattori correttivi Classe Club
ALLEGATO C 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
DL: Direttore di linea
DrG: Direttore di gara
DzG: Direzione di gara
EO: Ente Organizzatore
FAI: Federazione Aeronautica Internazionale
GNC: Graduatoria Nazionale di Classe
GNSS/FR: Registratore di Volo (Flight Recorder)
MTOM: Peso massimo al decollo della massa.
NA: Norme Aggiuntive
PP: Punto di Partenza
PV: Punto di Virata
RSN: Regolamento Sportivo Nazionale
TA: Traguardo di Arrivo
TS: Task Setter (Responsabile scelta temi)
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'ente organizzatore, che si accolla la gestione, l'invio dei risultati e spese di iscrizione.

A.1.2 Le **gare nazionali** sono quelle inserite nel Calendario Sportivo Nazionale con tale definizione e obbligano l'ente organizzatore, 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 caso vi sia la richiesta di iscrizione da parte di piloti stranieri sarà facoltà della STS dell'AeCI decidere, almeno un mese prima dell'inizio della competizione, la partecipazione a tale evento.

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) I Piloti Nazionali – come definito nei criteri di selezione
b) I piloti stranieri classificati nel ranking IGC con un punteggio superiore a zero.

A.1.7 Possono partecipare alle **Gare di Promozione** i piloti di nazionalità italiana non appartenenti alla Categoria nazionale gare di velocità, in possesso dell'insegna FAI C argento e che abbiano almeno un'esperienza di 150 ore da solisti. Il **Campionato di Classe Unica femminile** si intende valido per la promozione dei piloti di sesso femminile, 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 è possibile accorpare una o più classi al fine di aumentare il valore di ranking IGC della competizione. In particolare quando in una determinata classe non si raggiunga il numero minimo di 6 concorrenti, l'accorpamento ad altre classi è raccomandato.

A.1.9 I Campionati Italiani e le gare Nazionali riservate alle classi FAI standard, 15 metri e 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'AeCI per la formale autorizzazione. 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 nel Ranking List. **I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi sia delle singole prove di giornata, sia della classifica generale**, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano, qualora la gara sia valida come Campionato Nazionale.

A.1.10 I **Campionati Italiani** possono essere organizzati annualmente per ciascuna classe di aliante senza handicap, ad eccezione delle classi Club, 20 metri biposto, dove è sempre prevista l'applicazione degli handicap.

E' inoltre possibile per la DG, accorpare una o più classi di Campionato Italiano con una classe unica di "gara Nazionale" al fine di ottenere una gara di valore ranking IGC più elevato. In questo caso la gara sarà organizzata ad Handicap e il titolo di campione Italiano (qualora si raggiungano i requisiti per l'assegnazione) verrà assegnato al primo classificato della propria classe.

A.1.11 Le **Gare Nazionali** possono essere organizzate per classi separate ovvero ad handicap. La DrG specificherà la tipologia di gara nel regolamento particolare di gara.

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 prescrizione della casa costruttrice, per quanto concerne il peso minimo a bordo.

A.1.14 Tutte le gare di categoria Promozione e di classe Club si svolgono senza l'uso della zavorra scaricabile.

A.1.15 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 – gare di velocità
Accedono alla Categoria Nazionale i piloti che partecipando alle Gare di Promozione ottengono un punteggio finale uguale o superiore all'80% del punteggio del vincitore del Campionato. Si specifica che la partecipazione al Campionato Italiano Classe Unica femminile è valida solo ed esclusivamente quale promozione per le gare riservate ai piloti di sesso femminile organizzate sul territorio nazionale e non potrà mai in nessun caso essere valida per accedere alla Categoria Piloti Nazionali.

A.3.0 Definizione classi Alianti
Gli alianti sono divisi nelle seguenti classi:

a) **Standard**: alianti di apertura alare non superiore a 15 m senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
b) **15 metri**: alianti di apertura alare non superiore a 15 m, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
c) **18 metri**: alianti di apertura alare non superiore a 18 m, con peso massimo al decollo non superiore a 600 Kg.
d) **20 metri biposto**: alianti biposto di apertura alare non superiore a 20 m, con peso massimo al decollo non superiore a 800 Kg.
e) **Libera**: alianti di apertura alare qualsiasi con e senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 850 Kg.
f) **Club**: alianti elencati nell'ALLEGATO B (IGC index list).
g) **13,5mt**: alianti di apertura alare non superiore a 13,5mt con MTOM max. 35 Kg/mq

A.4.0 Massa degli alianti
A.4.1 La massa massima al decollo degli alianti deve essere inferiore o uguale al limite previsto per la relativa classe di cui all'art. A.3.0.
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
A.4.3 Il DrG può imporre 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 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 Regolamento particolare di gara se la pesatura degli alianti viene effettuata obbligatoriamente per ogni giornata di gara ovvero a campione.
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, salvo il caso di violazioni ripetute. In ogni caso il concorrente deve riportare la massa del proprio aliante entro il peso massimo consentito. E' 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 competizione riservate a classi specifiche
A.5.1 Fatti salvi i requisiti delle categorie di alianti di cui all'art. A.3.1, è consentita la partecipazione alle competizione riservate a specifiche classi con alianti dalle caratteristiche sotto elencate:
Club: esclusivamente gli alianti elencati nell'**ALLEGATO B** (IGC Index List) con handicap minino 0,98, indipendentemente dal mezzo utilizzato. **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.**
13,5m: alianti con apertura alare non superiore a 13,5m e MTOM massima 35 Kg/mq.
Standard: alianti con apertura alare non superiore ai 15m e senza flap.
15m: alianti con apertura alare non superiore a 15m.
18m: alianti con apertura alare non superiore a 18m.

20m Biposto: alianti biposto con apertura alare non superiore a 20m 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 In tutte le gare di classe unica, la Direzione di Gara potrà dividere i partecipanti in due o più classi e indicherà nel regolamento particolare di gara i criteri e le modalità. L'obiettivo sarà sempre quello di ottenere il massimo coefficiente possibile per il Ranking List IGC.

A.6 Alianti motorizzati

A.6.1 E' consentita la partecipazione di alianti motorizzati purché dotati di sistemi di rilevamento del funzionamento del motore accettati dalla DrG.

A.6.2 Gli alianti motorizzati possono utilizzare il motore per:

a) Il decollo;
b) Evitare il fuori campo;
c) Il rientro dopo un fuori campo su un aeroporto, un'aviosuperficie o dopo un atterraggio virtuale.

A.7.0 Alianti biposto

A.7.1 Definizioni generali

La partecipazione alle gare svolte sul territorio italiano è riservata ai possessori di Licenza di Pilota di Volo a Vela in corso di validità e di Licenza Sportiva FAI in corso di validità.

- **"Equipaggio":** è costituito da due piloti a bordo di categoria nazionale, titolari di licenza di pilota di volo a vela e di Licenza Sportiva FAI, entrambe in corso di validità, i quali per nessun motivo possono essere sostituiti durante la competizione;
- **"Primo pilota + copilota:** si intende l'equipaggio composto da due piloti titolari di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI, entrambe in corso di validità. Il secondo pilota può essere sostituito nel corso della competizione, ma non potrà in ogni caso avere una posizione nel ranking IGC migliore del primo pilota fisso. **Tutti i nominativi dovranno obbligatoriamente essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione gara.**
- **"Pilota unico"**: solo pilota titolare di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI in corso di validità. Non è consentita la presenza a bordo di un secondo pilota.

A.7.2 Classe 20 m biposto

Nelle competizioni espressamente riservate alla classe 20m biposto non è ammessa la partecipazione di alianti con un solo pilota a bordo. È invece ammessa l'iscrizione come:
- "equipaggio";
- "primo pilota + copilota".

A.7.3 Campionati Italiani

Ai campionati italiani classe 20m biposto o dove sono ammessi alianti biposto (campionato italiano classe libera e campionato italiano classe unica ad handicap) l'iscrizione come equipaggio è subordinata al possesso da parte di entrambi i piloti della nazionalità italiana e della Licenza Sportiva FAI rilasciata dall'Aero Club d'Italia.
Quanto sopra vale anche nel caso in cui il Campionato Italiano sia ad estrapolazione di altra gara.

A.7.4 Altre competizioni

Nelle gare di classe unica ad handicap e nelle altre gare nelle quali sono ammessi alianti biposto, l'iscrizione alla competizione con un aliante biposto può essere fatta come "equipaggio", come "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico". In ogni caso, tutti i nominativi dovranno essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione.

A.7.5 Criteri per l'applicazione del punteggio per l'AN

Nel caso di competizione disputata da un "equipaggio", "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico" il punteggio ottenuto ai fini dell'AN viene assegnato nella misura del 100% al pilota con la migliore posizione nell'AN vigente (primo pilota)

SEZIONE B
ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

B.1.0 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.2.0 Giornata di prova di riserva

B.2 Giornata di riserva

L'EO ha la facoltà di prevedere o meno la giornata di riserva, indicandola nel primo bollettino. Se prevista, alla giornata di riserva è dedicata l'ultima giornata di gara, salvo eccezioni appositamente indicate. Ove possibile, l'EO cercherà di fissare il calendario di gara in modo che l'eventuale giornata di riserva cada in un giorno festivo.

B.3.0 Giornata di riposo

B.3.1 Dopo lo svolgimento di sette prove in giornate consecutive, anche se non necessariamente valide per la classifica, il DrG deve concedere un giorno di riposo e deve comunicarlo nel corso del primo briefing generale dei piloti.

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 tre prove valide.

B.4.0 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 DzG decida di organizzare la giornata di allenamento, ne dà comunicazione 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.5.0 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, nel corso del quale procede all'appello ed alla presentazione dei concorrenti, nomina il rappresentante degli stessi per ciascuna classe, illustra le procedure operative del campo di volo e la logistica.

B.5.2 E' obbligatoria la presenza del concorrente ovvero eccezionalmente di un suo delegato al briefing di presentazione della gara. L'assenza non giustificata è sanzionata dal DrG con uno specifico avvertimento. Un'eventuale seconda infrazione in gara successiva sarà sanzionata con la squalifica.

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.6.0 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 segreta 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.7.0 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 presenziare il concorrente deve farsi sostituire da un proprio rappresentante.

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

B.8.1 Il Regolamento particolare di Gara 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 nel Regolamento Nazionale Gare Velocità Volo a Vela o con il Regolamento Sportivo Nazionale dell'Aeroclub d'Italia.

B.8.2 Il regolamento particolare di gara deve essere pubblicato sul sito della competizione almeno 30 giorni prima della gara.

B.9.0 Premiazione

B.9.1 La premiazione è normalmente organizzata nella giornata di riserva. Tuttavia il DrG può anticipare la premiazione nella stessa giornata dell'ultima prova dandone comunicazione formale ai concorrenti almeno con due giorni di 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.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione

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

B.11.0 Organizzazione della competizione

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'ente organizzatore 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'ente organizzatore adotta il presente regolamento quale Regolamento ufficiale della competizione e lo trasmette unitamente all'organigramma della competizione e al regolamento particolare di gara 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 La DzG predispone per tempo le infrastrutture necessarie per il regolare svolgimento della competizione: aula briefing, parcheggio per gli alianti, impianti di carico dell'acqua, hangar per il ricovero dei traini, toilette, campeggio.

B.11.5 Almeno **quattro mesi prima dell'inizio della competizione** la DrG:

1) Predispone 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** la 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. La 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** la 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 regolamento particolare di gara 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) Predispone 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) Nel caso di gara di classe unica non valida per il campionato italiano, se il numero degli iscritti è maggiore di quaranta, provvederà alla suddivisione della competizione in una o più classi come al punto A.5.2 del presente regolamento.

1) **B.11.9 Durante lo svolgimento della competizione la DrG:**
2) 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;
3) Pubblica sul sito i file IGC entro le 24 ore successive lo svolgimento di ciascuna prova;
4) Pubblica sul sito ogni mattina entro le ore 10.00 una breve relazione accompagnata da fotografie sull'andamento della prova del giorno precedente.

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 sei concorrenti iscritti nel termine suddetto, la DrG conferma all'EO 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 sei iscritti, la DrG ne dà immediata comunicazione al delegato per il volo a vela in CCSA e provvede ad informare tutti i concorrenti del rischio che la competizione possa non raggiungere il numero minimo necessario per la sua validità.

B.12.3 La DrG, in caso di numero insufficiente di iscritti, può fino al giorno prima dell'inizio della competizione chiedere alla STS dell'AeCI l'annullamento della stessa ovvero proporre l'accorpamento dell'eventuale classe che non avesse raggiunto il numero minimo di concorrenti con altra della stessa competizione. In questo caso la nuova classe potrà prevedere l'applicazione degli handicap. In ogni caso, la DrG dovrà quanto prima informare i piloti iscritti della possibilità eventuale dell'accorpamento.

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 Qualora fosse necessario limitare il numero dei concorrenti ad un Campionato Italiano o alle gare nazionali organizzate in Italia, vale la posizione nel Ranking List IGC, sia per i piloti italiani, sia stranieri.

SEZIONE C
REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO

C.1.0 Piloti

C.1.1 I concorrenti devono essere in possesso di:

a) Licenza di pilota di aliante in corso di validità;
b) Certificato medico in corso di validità;
c) Licenza sportiva FAI valida per l'anno in corso; nel caso di alianti biposto con due persone a bordo entrambi i componenti dell'equipaggio dovranno essere titolari di licenza di pilota di volo a vela in corso di validità ed in possesso della tessera FAI;
d) Polizza assicurativa morte e infortuni a norma di legge, ove non ricompresa nella tessera FAI.

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

a) Regolamento della competizione;
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.2.0 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.

C.2.2 E' obbligatorio l'installazione e l'uso di un sistema di segnalazione traffico di prossimità (Flarm, DSX o similare). La non conformità al punto C.2.2 comporta l'esclusione dalla gara.

C.2.3 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione per verificare l'installazione del dispositivo e verificarne il corretto uso.

C.2.4 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione e farsi consegnare il file del sistema di segnalazione traffico di prossimità in qualsiasi fase della competizione.

C.2.5 L'installazione a bordo di un ELT, PLB o similari è fortemente raccomandato.

C.2.6 La DrG 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.2.7 E' fortemente raccomandata la presenza a bordo di un kit di pronto soccorso.

C.3.0 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 Prima dell'inizio della competizione il DrG deve verificare la corrispondenza delle sigle di gara degli alianti ai requisiti di cui ai commi precedenti, e se ne accerta la non corrispondenza ne ordina l'immediata modifica.

C.3.6 Il mancato ottemperamento all'ordine del DrG ovvero, in ogni caso, l'accertamento successivo all'inizio della competizione dell'assenza dei requisiti delle sigle di gara di cui ai precedenti commi, comporta l'esclusione del concorrente dalla competizione.

C.4.0 Ispezione alianti

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

C.5.0 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 addebitati 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 sono:

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

D.1.2 I temi di gara vengono scelti dal DrG e/o dal Task Setter previa consultazione con il Responsabile del Servizio Meteorologico. 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 i temi di gara tra le tipologie di cui al punto D.1.1, ma nessuna delle due tipologie può essere utilizzata per più del 67% delle prove valide 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, ora dello schieramento, ora dei decolli previsti, quote e zone di sgancio, velocità massima al taglio del traguardo, effemeridi, zone operative vietate, 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.

D.3.0 Schieramento

D.3.1 L'ordine di schieramento su file è sorteggiato prima della prima prova di gara ed 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 regolamento particolare di gara.

D.4.0 Decollo e traino

D.4.1 Il decollo degli alianti avviene mediante traino aereo. Gli alianti motorizzati in grado di farlo, possono decollare autonomamente. Il costo dei traini è a carico dei concorrenti.

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, le zone e la quota di sgancio vengono comunicati al briefing o subito prima del lancio di ciascuna classe. I piloti di motoalianti che fanno uso del motore per portarsi alla quota di sgancio devono spegnerlo nella zona indicata giornalmente dalla DrG.

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'involo 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 modificato dal DrG in relazione all'evolversi della situazione meteo.

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 45 e un massimo di 90 secondi, prima del taglio del traguardo di partenza. Questa procedura rappresenta un obbligo solo durante il primo giorno di gara. Per i successivi giorni la DG controllerà esclusivamente che l'ENL del logger sia attivo.

D.4.10 I piloti di alianti motorizzati a decollo autonomo al termine del circuito di salita preventivamente assegnato e delle operazioni di rientro del motore, devono portarsi sul punto di sgancio della propria classe alla quota comunicata dal Direttore di Linea al momento del decollo.

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.

D.5.0 Partenze

D.5.1 L'aliante inizia la prova passando attraverso un punto o una linea di partenza fissata dalla DrG e specificata nelle NA, o nel foglio del tema e/o durante il briefing.

D.5.2 Il concorrente deve effettuare almeno una partenza valida. Il tempo di partenza utilizzato per lo scoring è quello dell'ultima partenza valida.

D.5.3 Partenze entro un massimo di 500 m dalla linea o dal limite dell'area di partenza sono valide, ma vengono penalizzate.

D.5.4 Le partenze vengono aperte 30 minuti dopo il decollo dell'ultimo aliante della classe che era nella propria regolare posizione di schieramento. E' 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.5.5 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 cinque e dieci minuti al taglio del traguardo, annuncia che il traguardo è aperto. L'ora ufficiale della gara è l'ora GPS.

D.5.6 Il traguardo di partenza rimane aperto fino alle effemeridi, il cui orario deve essere riportato sul foglio del tema di gara.

D.5.7 Possono essere previsti limiti di quota alla partenza espressi in QNH.

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 Può essere imposta una limitazione di quota e di velocità alla partenza. Il limite di quota può essere modificato o annullato al momento dell'apertura del traguardo. La velocità di riferimento è la velocità al suolo dell'aliante rilevata dal GNSS/FR.

D.5.10 Partenze non corrette saranno penalizzate.

D.5.11 Se una prova viene annullata per motivi di sicurezza dopo che alcuni concorrenti hanno già effettuato la partenza, il DrG provvede ad informare i concorrenti già partiti via radio e chiede conferma della ricezione del messaggio attraverso la sua ripetizione.
D.5.12 Se non è provato che il concorrente sia partito dopo l'apertura del traguardo di partenza per la sua classe, lo stesso è considerato non partito.

D.6.0 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.
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. Il DrG può assegnare la partenza simultanea esclusivamente nelle giornate in cui le condizioni meteorologiche sono compatibili con la sicurezza del volo.
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 sanzioni 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 (espressa in QNH) consentita è ..... m, velocità massima al taglio del traguardo è ..... Km/h"*;
b) **cinque minuti prima** dell'apertura del traguardo: *"il traguardo aprirà tra cinque minuti, massima altitudine* (espressa in QNH) *consentita è ..... m, 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 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 partenza è valida se il GNSS FR mostra un fix valido o una linea retta tra due successivi FR fixes che attraversano la linea di partenza nella direzione del primo pilone 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. Al pilota che vola con direzione contraria per riposizionarsi dietro alla linea di partenza saranno dati dieci minuti di penalità, per l'estrema pericolosità della manovra.
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. Al pilota che vola con direzione parallela alla linea del traguardo a una distanza inferiore a 1 km da essa, saranno dati tre minuti di penalità, per la pericolosità della manovra.

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 deve raggiungere i PV specificati dalla DrG nell'ordine richiesto.
D.7.3 Il non corretto aggiramento dei PV viene penalizzato.

D.8.0 Arrivo

D.8.1 La DrG può scegliere per ogni tema di giornata una delle seguenti procedure di taglio traguardo:

a) Linea di arrivo;
b) Linea di arrivo remota;
c) Cerchio di arrivo.

Le procedure di arrivo scelte per la competizione devono essere specificate nel Regolamento particolare di gara. La DrG dovrà sempre indicare la quota minima di sorvolo per il taglio del traguardo di arrivo.

D.8.2 I concorrenti annunciano il loro arrivo sulla frequenza del traguardo comunicando il numero di gara ed i minuti mancanti all'atterraggio. Il Regolamento particolare di gara disciplina le procedure di circuito ed 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 traguardo viene chiuso alle effemeridi, ovvero quando tutti i concorrenti sono atterrati.

D.8.5 Il concorrente che alle effemeridi non abbia ancora completato il percorso di gara, viene considerato atterrato fuoricampo nel punto in cui si trova al momento delle effemeridi stesse.

D.9.0 Linea di arrivo

D.9.1 Per completare una prova il concorrente deve attraversare il Traguardo di Arrivo (TA), nella direzione indicata, a bordo del proprio aliante e senza aiuti.

D.9.2 Il TA ha una lunghezza di 1000 m per parte, per un totale di m 2000 m, sulle coordinate di arrivo ortogonali all'ultimo lato ad una quota stabilita.

D.9.3 Il TA è posizionato in modo che gli alianti possano atterrare in sicurezza dopo l'attraversamento. Il TA deve essere sorvolato ad una quota massima di 500 metri (AGL) e ad una quota minima, salvo il caso degli atterraggi in diretta, di 15 metri (AGL).

D.10.0 Linea di arrivo remota

D.10.1 La linea di arrivo può essere remota, ossia non posizionata sull'aeroporto di atterraggio.

D.10.1 Nel caso di traguardo remoto la DrG deve prevederne il sorvolo ad un'altezza minima tale da consentire il rientro in campo in sicurezza.

D.10.2 Il concorrente che attraversa la linea di arrivo remota al di sotto della quota minima prevista, viene penalizzato con l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.11.0 Cerchio di arrivo

D.11.1 Può essere previsto come traguardo di arrivo un cerchio di raggio predefinito dalla DzG comprendente al suo interno l'aeroporto.

D.11.2 La DrG indica l'altitudine, espressa in QNH, massima e minima per l'attraversamento del cerchio.

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.11.5 Il cerchio di arrivo permette ai piloti di impostare una discesa lenta e di concentrarsi sulla propria procedura di atterraggio, nonché di mantenere la necessaria separazione dagli altri alianti in discesa. Il cerchio di arrivo può quindi essere previsto dalla DrG al fine di permettere la separazione degli alianti in territori montagnosi ovvero in caso di aeroporti dotati di un'unica pista di atterraggio.

D.12.0 Atterraggio

D.12.1 Le procedure di atterraggio sono definite nel Regolamento particolare di gara.

D.12.2 Manovre pericolose nell'avvicinamento e dopo l'attraversamento del traguardo sono penalizzate. Dopo l'attraversamento del traguardo gli alianti devono atterrare senza indugio.

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

D.13.0 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.13.1 In caso di atterraggio fuori campo, l'aliante può essere recuperato via terra oppure per via aerea.

D.13.2 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.13.3 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.13.4 La posizione dell'aliante dopo l'atterraggio fuori campo sarà quella calcolata dal software See You Competition.

D.14.0 Atterraggio virtuale
Per ridurre il rischio dei fuori campo, è consentito concludere un volo con procedura GNSS/FR, nel punto più favorevole al concorrente ai fini della distanza valida che verrà rilevato dall'FR. Se la distanza valida fino a quel punto è maggiore della distanza valida relativa al punto di atterraggio, essa verrà utilizzata per la classifica.

D.15.0 Area di gara e limite massimo di quota
D.15.1 La DrG definisce con coordinate geografiche l'area della competizione e al suo interno 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 sforamento 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.16.0 Spazi aerei vietati
D.16.1 L'ingresso negli spazi aerei vietati verticali ed orizzontali viene considerato, atterraggio fuori campo all'ingresso della zona vietata. Eventuali violazioni successive sono sanzionate con le penalità previste nell'ALLEGATO C.
D.16.2 La valutazione dell'ingresso negli spazi aerei vietati viene effettuata esclusivamente con il software See You Competition.
D.16.3 In caso di ingresso in spazi aerei vietati è consentito al concorrente fornire alla DrG il GNSS/FR secondario, purché regolarmente dichiarato all'atto dell'iscrizione, al fine di verificare la correttezza della registrazione del GNSS/FR primario. In caso di discrepanza tra le due registrazioni, verrà considerata solo una registrazione di volo, quella più favorevole per il concorrente nella sua interezza. **Non potranno in nessun caso essere presi in considerazioni altri Flight Recorders oltre il primario e secondario regolarmente dichiarati prima dell'inizio della gara.**
D.16.4 La violazione dello spazio aereo invalida la prova di giornata del concorrente sia nel caso in cui venga commessa prima del taglio del traguardo, sia nel caso in cui il pilota, accortosi della violazione, riatterri e riparta per un altro volo. Per ogni giornata di volo, il concorrente è obbligato a consegnare alla DrG le registrazioni di tutti i voli effettuati in ogni giornata di volo. La mancata consegna di tutte le registrazioni impedisce alla DrG l'accertamento dell'eventuale sforamento degli spazi aerei vietati e comporta pertanto per il concorrente la squalifica di giornata. **Il DrG ha la facoltà di scaricare autonomamente i file da tutti i Flight Recorder presenti a bordo dell'aliante.**

D.17.0 Consegna del GNSS/FR
Entro 45 minuti dall'atterraggio in aeroporto i concorrenti devono consegnare su supporto informatico alla DrG tutti i file in formato IGC dei voli effettuati nella giornata di gara. Eventuali ritardi verranno sanzionati con l'applicazione delle penalità di cui all'ALLEGATO C.

SEZIONE E
CLASSIFICHE

E.1.0 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 DzG 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.2.0 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.2.1 La "classifica generale provvisoria" tiene conto dei risultati di tutte le classifiche di giornata, anche se non ufficiali.

E.2.2 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.2.3 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 cosi via finché vi sia un pareggio.

SEZIONE F
PENALITA', CSO E CONTENZIOSO

F.1.0 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.

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 Regolamento Sportivo Nazionale e del Regolamento Particolare di Gara. All'atto dell'iscrizione, i suddetti regolamenti si intendono implicitamente accettati dai concorrenti.

F.2.0 Commissione Sportiva Operante

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

F.3.0 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 ovvero 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.4.0 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.5.0 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.6.0 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.7.0 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.8.0 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 L' ente organizzatore della competizione italiane deve trasmettere all' IGC Ranking System Administrator (igcrankings@fai.org), entro 15 giorni dalla conclusione della gara, le classifiche definitive nel formato indicato al seguente indirizzo : http://www.fai.org/gliding/rankings/submit_results.php

SEZIONE G
PROCEDURE PER LA VALUTAZIONE DEI VOLI

G.1.0 Strumenti di controllo
G.1.1 Ogni aliante deve essere dotato di almeno un'unità GNSS/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 il concorrente deve indicare marca e sigla di identificazione del GNSS/FR primario e del GNSS/FR secondario, se intende servirsene. **La DrG non potrà in nessun caso prendere in considerazione, neppure come registrazione di back-up, GNSS/FR secondari che non siano stati predichiarati all'atto dell'iscrizione o, in caso di malfunzionamento del GNSS/FR primario o secondario, registrato prima della relativa prova di giornata.**
G.1.4 Il Prima dell'inizio della competizione, il concorrente deve fornire alla DrG un file contenente un volo registrato con i GNSS/FR primario e secondario che intende utilizzare nel corso della competizione.
G.1.5 Prima del taglio della linea di partenza, gli alianti con sostentamento e con decollo autonomo, se trainati, devono accendere il motore per un massimo di 90" al fine di evidenziare sul FR il corretto funzionamento del sensore di registrazione del livello di rumore.
G.1.6 La zona di osservazione (ZO) per la partenza con FR è indicata nel Regolamento particolare di gara.
G.1.7 Una partenza con FR è valida se la registrazione evidenzia che c'è almeno un rilevamento nella ZO o che una retta congiungente due rilevamenti validi consecutivi passa attraverso la ZO stessa.
G.1.8 Il FR deve dimostrare l'aggiramento dei punti di virata (PV) previsti per la prova della giornata.
G.1.9 La ZO è un cilindro di 500 m di raggio con centro sul PV.
G.1.10 Per gli area task (AAT) il raggio del cilindro viene specificato nel tema di gara.
G.1.11 E' valido l'aggiramento di un PV se la registrazione dell'FR indica un rilevamento valido nella ZO o se una retta che congiunge due rilevamenti validi successivi passa attraverso la ZO. Se non viene soddisfatta nessuna delle ipotesi precedenti viene applicata una penalità di 50 punti a condizione che esista un fix ad una distanza non superiore a 1000 m dal PV.
G.1.12 Entrambi i GNSS/FR primario e secondario devono essere settati per la registrazione di un fix ogni massimo 5 secondi. Eventuali maggiori settaggi GNSS/FR verranno sanzionati come da ALLEGATO C.

G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli
Per le gare con formula 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 See You Competition della società Naviter d.o.o.

G.3.0 Tempi e quote di partenza e arrivo
G.3.1 Il tempo di partenza è quello dell'ultimo rilevamento nella ZO di partenza.
G.3.2 Il tempo di arrivo è quello dell'attraversamento del traguardo di arrivo (TA).
G.3.3 Per le quote di partenza, di volo e di arrivo si considerano validi i valori barometrici corretti registrati dal FR.

SEZIONE H
NORME DI SICUREZZA

H.1.0 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.2.0 Volo in nube

H.2.1 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.3.0 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.4.0 Comunicazioni radio

H.4.1 Un solo apparecchio radio ricetrasmittente può essere imbarcato a bordo dell'aliante. Ad eccezione delle procedure di decollo ed atterraggio, l'uso della radio è consentito sulla sola frequenza obbligatoria di volo assegnata dalla DrG.

H.4.2 Sono vietate comunicazioni fra concorrenti ed altri aeromobili in volo, se non per ragioni di sicurezza.

H.4.3 Le comunicazioni tra concorrenti devono essere contenute ed avere ad oggetto motivi di sicurezza.

H.4.4 La DrG effettua controlli a campione anche attraverso l'utilizzo in volo di aeromobili per verificare che tutti i concorrenti siano in ascolto sulla frequenza di gara.

H.4.6 La DrG può prevedere uno o più "appelli" durante lo svolgimento della gara per ragioni di sicurezza.

H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso

H.5.1 Il DrG assegna una penalità tra quelle previste nel presente regolamento ai piloti che si rendessero responsabili di comportamenti che possano compromettere la loro stessa sicurezza ovvero quella di altri piloti o di altre persone.

H.6.0 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. Limitatamente alla classe 13,5m, è consentito l'uso del solo paracadute balistico.

SEZIONE I
CALCOLO DEI PUNTEGGI

I.1.0 Generalità

I.1.1 Per ciascuna prova il punteggio assegnato ad ogni concorrente è arrotondato al numero intero più vicino; il valore 0,5 è arrotondato verso l'alto.

I.1.2 I punti di penalizzazione vengono dedotti dopo il calcolo dei punteggi di ogni prova e non influiscono sul fattore di giornata. 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 almeno pari a Dm (dopo che ogni handicap è stato applicato). Dm è definito al successivo punto I.2.1.

I.1.3 Ai voli penalizzati con la squalifica vengono attribuiti zero punti, ma essi vengono considerati nei calcoli dei punteggi.

I.2.0 Distanza valida

I.2.1 La distanza valida d è la somma delle lunghezze dei lati regolarmente completati nell'ordine stabilito più la distanza valida dell'eventuale lato iniziato ma non completato.

I.2.2 La distanza valida del lato non completato è la lunghezza del lato meno la distanza tra il punto più favorevole ed il successivo punto di virata, o di arrivo nel caso dell'ultimo lato. Se la distanza valida per l'ultimo lato risulta meno di zero essa si considera zero.

I.2.3 Ad un concorrente che ha regolarmente aggirato un punto di virata non può essere attribuita una distanza valida inferiore a quella fino a quel punto, purché i punti di virata precedenti siano stati passati regolarmente nell'ordine prestabilito.

I.3.0 Validità della prova

I.3.1 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 3 e 6.

Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 3 e 6, la prova è valida se almeno 1 pilota supera la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se il pilota supera una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

I.3.2 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 7 e 11.

Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 7 e 11, la prova è valida se almeno 2 piloti superano la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se entrambi i piloti superano una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

I.3.3 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero uguale o superiore a 12.

Una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

La percentuale ottenuta tra piloti che hanno coperto la distanza minima con quelli decollati è arrotondabile all'intero superiore. Esempio: il 24,1 % è arrotondabile al 25%, che significa gara valida. Il 23,9% è arrotondabile al 24%: gara non valida. Il 24% dà gara non valida.

I.3.4 Nel caso in cui il numero dei piloti decollati e che abbiano superato il percorso minimo come sopra esposto sia inferiore a 3, la prova è da considerarsi non valida.

I.2 Punteggi e classifiche

I.2.1 Parametri per il calcolo dei punteggi

I.2.1.1 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).
- Dm: Distanza minima per validare la prova di giornata. Dm = 100 km.
- n1: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm.
- n2: Numero di concorrenti che hanno chiuso il tema (concorrenti arrivati) la cui velocità media corretta con handicap (Vh) eccede i 2/3 della più alta velocità corretta con handicap della giornata (Vo).
- n3: Numero di arrivati, indipendentemente dalla loro velocità.
- n4: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm/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 (Dh) più alta del giorno.
- Vo: Velocità corretta con handicap (Vh) più alta tra i concorrenti arrivati del giorno.
- To: Tempo (T) impiegato dal concorrente la cui Vh = Vo. In caso di parità di Vo, 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.2.1.2. 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 (Dh = D x Ho / 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 (Vh = D / T x Ho / H).
Pv: Punti per la Velocità del concorrente arrivato.
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 ≥ Dm e Vh = Vo, ma questi non devono apparire nella classifica.

I.2.2 Calcolo dei punteggi di giornata

I.2.2.1 Parametri di Giornata:
Pm è uguale al minore dei seguenti tre valori: 1000; (5 x Do) – 250; (400 x To) – 200.
F è uguale al più piccolo tra 1 e (1.25 x n1 / N).
Fcr è uguale al più piccolo tra 1 e (1.2 x (n2/n1) + 0,6).
Pvm = 2/3 (n2 / N) x Pm
Pdm = Pm – Pvm

I punti massimi per la Giornata saranno inferiori di 1000 punti se la Distanza del Tema è inferiore a 250 km o se il tempo del vincitore è minore di 3 ore, con la conseguenza che la distanza percorsa può essere limitata al massimo a 4 punti per chilometro mentre il tempo impiegato può essere limitato al massimo a 11 punti per ogni minuto in meno.

Se non ci sono arrivati, allora Pm è uguale al minore tra 1000 e (5 x Do) – 250.

I.2.2.2 Punteggio del Concorrente:
(i) Per ogni concorrente che ha chiuso il tema:
Pv = Pvm x (Vh – 2/3 Vo) / (1/3 Vo)
Pd = Pdm
Eccetto il caso in cui Vh < 2/3 Vo, in tal caso Pv = 0
(ii) Per ogni concorrente che non ha chiuso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dh / Do)
(iii) S = F x Fcr x (Pv + Pd)

Se quasi tutti i concorrenti chiudono il tema, un pilota con 2/3 della velocità del vincitore otterrà circa 1/3 del punteggio del vincitore. I concorrenti che non chiudono il tema avranno un punteggio più basso, proporzionale alla loro distanza.

I.5.0 Prove di velocità' (Racing Task)
I.5.1 Per i concorrenti rientrati in campo:
Pv (punti per la velocità) = Pvm x (Vh – 2/3 x Vo) / (1/3 x Vo)
Vh = la velocità del concorrente divisa per il suo handicap
Vo è la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata
Eccetto per Vh < 2/3 x Vo, allora Pv = 0
Pd = Pdm
I.5.2 Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno concluso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dc / Do)
Dc = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap
Do = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata
I.5.3 Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà:
S = Df x (Pv + Pd)

I.6.0 Prove di velocità ad area assegnata (AAT)
I.6.1 Per i concorrenti rientrati in campo:

Pv (punti per la velocità) = Pvm x (Vh – 2/3 x Vo) / (1/3 x Vo)
In cui: Vh è la velocità del concorrente divisa per il suo handicap
Vo è la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata
Eccetto per Vh < 2/3 x Vo, allora Pv = 0
Pd = Pdm
I.6.2 Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno concluso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dc / Do)
Dc = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap
Do = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata
I.6.3 Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà:
S = Df x (Pv + Pd)

I.7.0 Fattore di giornata
Il punteggio S (score) di ogni pilota è composto dalla somma dei punti di velocità e da quelli di distanza ottenuti, il cui risultato viene moltiplicato per il fattore di giornata Df (day factor) Df = 1,25 x nd/N
nd = numero concorrenti che coprono una distanza effettiva di almeno 100 km.
N = numero concorrenti che hanno avuto un decollo regolare.
Se Df è maggiore di 1 è considerato 1.

I.3.0 Validità delle competizioni

I.3.1 Tutte le gare organizzate in Italia e iscritte al Calendario Nazionale dell'AeCI sono considerate valide ed assegnano punti per l'Algoritmo Nazionale se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

a) Sono state effettuate almeno tre prove valide;
b) Almeno sei concorrenti hanno realizzato un punteggio valido in almeno tre delle prove valide disputate.

I.3.2 Per il numero minimo dei concorrenti necessari per la validità dei Campionati Italiani si tiene conto esclusivamente dei piloti di nazionalità italiana.

I.4.0 Titolo di Campione Italiano

I.4.1 Il titolo di Campione Italiano viene assegnato dall'Aero Club d'Italia al primo pilota e/o al primo equipaggio italiano classificato se sono soddisfatte le condizioni di cui all'art. I.8.0. Per poter concorrere al titolo di Campione Italiano, entrambi i piloti dell'equipaggio dovranno essere di nazionalità Italiana.

I.4.2 I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi di ogni singola giornata, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano. A stralcio della classifica generale viene redatta la classifica dei soli piloti italiani, la quale viene presa a riferimento per l'attribuzione dei punteggi per la GNC, con la conseguenza che il punteggio massimo della competizione ai fini della GNC viene assegnato al primo pilota di nazionalità italiana classificato.

SEZIONE L
NORME DI RINVIO

L.1 Rinvio ad altre fonti normative

Per tutto quanto non espressamente 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.

Fwd: Regolamenti gara VV 2018 Velocità e CID per decreto di rettifica

Romeo Monti <romeomonti@gmail.com>

ven 30/03/2018 09:33

A:Pierluigi Matera <segreteriacommissario@aeroclubitalia.it>;

Cc:Marco Scarafoni <scarafonimarco@gmail.com>;

3 allegati (13 MB)

Dichiarazione Romeo Monti.pdf; Regolamento Cid.pdf; Regolamento gare di Volo a Vela.pdf;

Auguri di Buona Pasqua

Romeo Monti

---------- Messaggio inoltrato ----------
Da: Romeo Monti <romeomonti@gmail.com>
Date: 30 marzo 2018 09:28
Oggetto: Re: Regolamenti gara VV 2018 Velocità e CID per decreto di rettifica
A: Marco Scarafoni <scarafonimarco@gmail.com>
Cc: Margherita Acquaderni <presidente@acao.it>, marina vigorito <marina_vigorito@yahoo.it>, Luca Frigerio <lucay7@icloud.com>, Antonio Di Stasi <distasi@farmed.it>

Ciao Marco,
ti giro i documenti firmati e scansionati
Buona Pasqua

Romeo

Il 29 marzo 2018 21:14, Marco Scarafoni <scarafonimarco@gmail.com> ha scritto:
> Buona sera a tutti,
>
> vi chiedo un ultimo sforzo, si spera, per completare il decreto di rettifica
> dei regolamenti di gara VV 2018 Velocità e CID, più le vostre singole
> dichiarazioni, come per la scorsa settimana, entro questa sera dovreste
> stampare, firmare, scannerizzare e inviare il tutto all'indirizzo
> segreteriacommissario@aeroclubitalia.it e in fine spedire gli originali a
> mezzo raccomandata alla segreteria Commissario Straordinario AeroClub Italia
> Via Cesare Beccaria 35 00196 Roma.
>
> Grazie per la vostra collaborazione.
>
>
>
>
>

> Marco Scarafoni
>
> Mobile +39 335 6320631
>
> Mail scarafonimarco@gmail.com
>
> INFORMAZIONI STRETTAMENTE CONFIDENZIALI
> Questa comunicazione e i suoi allegati, possono contenere informazioni
> confidenziali e riservate destinate esclusivamente alle persone sopra
> indicate. Se non siete i diretti destinatari o avete ricevuto questa e-mail
> per errore, vogliate cortesemente contattare al più presto il mittente ai
> recapiti sopra indicati e cancellare la presente e-mail dal vostro sistema.
> Le trasmissioni via E-mail non possono essere garantite in merito alla loro
> sicurezza o correttezza poiché mezzi di comunicazione che possono essere
> intercettati, corrotti, persi, distrutti, trasmessi in ritardo o in modo
> incompleto, nonché contenenti virus. Il mittente perciò non potrà accettare
> alcuna responsabilità per errori o omissioni nei contenuti del presente
> messaggio, quale conseguenza della sua trasmissione. Costituisce
> comportamento contrario ai principi del D.lgs. 196/2003 e quindi
> perseguibile nei termini di legge il trattenere il messaggio, diffonderne il
> contenuto, inviarlo ad altri soggetti, copiarlo in tutto od in parte,
> utilizzarlo da parte di soggetti diversi dal destinatario e per finalità
> diverse da quelle per cui il messaggio è destinato.
>
>
>
> This communication and its attachments may contain information which is
> confidential and/or privileged. The information is intended solely for the
> use of the person or entity to which it is addressed. If you are not the
> intended recipient and/or have received this E-mail in error, please
> immediately notify the sender, delete this mail and all of its contents from
> your system and take no other action based on it. You are advised that any
> unauthorised use, dissemination or copying of this communication is strictly
> prohibited. Thank you.
>
>
>
>

ALLEGATO N° 3

La sottoscritta Sig.ra Marina Vigorito, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del Volo a Vela, giusto Decreto commissariale n. 4 del 21 marzo 2018,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

la conformità dei predetti Regolamenti 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.

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 29 marzo 2018.

Marina Vigorito

Sig.ra Marina Vigorito
Esperto tecnico del Commissario straordinario

CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA DI VOLO A VELA

Regolamento tecnico

1. ENTE ORGANIZZATORE E DIREZIONE DI GARA

L'Aero Club d'Italia indice il Campionato Italiano di Distanza (CID) per l'anno in corso. Il Consiglio Federale può affidare l'organizzazione del Campionato a un Aero Club Federato, nominando altresì, su proposta del predetto Aero Club, il direttore di gara (DrG), la Segretaria e la Commissione Sportiva Operante (CSO).

2. CATEGORIA MANIFESTAZIONE E ALIANTI

Il CID è una competizione di categoria nazionale ad handicap (handicap OLC) con classifiche suddivise in 3 classi in funzione dell'aliante usato: club (alianti fino a 1,07 di hp), 15 m (alianti con hp maggiore di 1,07 e apertura alare fino a 15 m) e libera (tutti gli alianti che non rientrano nelle prime due classi).
Sono ammessi tutti i tipi di alianti e alianti motorizzati, mono e biposto.

3. SCOPO E TITOLI ASSEGNATI

Il CID ha lo scopo di promuovere e incrementare il volo a vela di distanza sul territorio italiano e designare i Campioni Italiani di distanza delle classi libera, 15 metri e club e la Campionessa Italiana di distanza nella categoria femminile.

4. PARTECIPANTI

Possono partecipare al CID tutti i piloti con cittadinanza italiana e con la licenza sportiva FAI in regola per l'anno di riferimento rilasciata dall'AeCI.

5. ISCRIZIONI

L'iscrizione al CID è gratuita e deve essere effettuata compilando e inviando l'apposita form di iscrizione sul sito acao.it (Attività Sportiva -> CID). **Sarà possibile iscriversi dal 1 febbraio al 15 settembre dell'anno di riferimento, ma solo dopo aver ricevuto dall'AeCI la licenza sportiva FAI dell'anno in corso (o provveduto al suo rinnovo).** In fase di iscrizione il pilota deve indicare a quale Aeroclub appartiene (per Aeroclub di appartenenza si deve intendere quello al quale il pilota ha fatto richiesta di rilascio/rinnovo della licenza sportiva FAI).
L'iscrizione di un pilota al CID presuppone l'accettazione incondizionata di questo regolamento, dei regolamenti pubblicati sul sito OnLine Contest (OLC) sotto richiamati e del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI, ai quali si rimanda per tutto quanto non contemplato in questo documento. I piloti che desiderano partecipare al CID devono quindi registrarsi al sito OLC e prendere visione dei relativi regolamenti.
I piloti che si iscrivono al CID accettano che i propri dati di volo e tracciati siano pubblicati in Internet sul sito www.onlinecontest.org e sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è stata affidata l'organizzazione. Il diritto all'uso dei file dei tracciati di volo è non esclusivo e viene concesso in modo irrevocabile e incondizionato agli organizzatori del CID e agli organizzatori dell'OLC.

6. VOLI VALIDI

I **voli validi** per il CID devono essere effettuati da un aeroporto di partenza situato sul territorio italiano **tra il 1 marzo – o la data di iscrizione al CID se successiva – e il 15 settembre dell'anno di riferimento** (se un pilota si iscrive al CID successivamente al 1 marzo, non saranno considerati validi gli eventuali voli effettuati

dal pilota tra il 1 marzo e la data della sua iscrizione al CID). Si possono presentare anche i voli effettuati nel corso di gare di velocità o di altre gare di distanza.

I voli devono essere documentati tramite registratori di volo GNSS in formato IGC, approvati IGC o comunque accettati dal sistema OLC. Il decollo deve essere registrato nel file IGC. Non è richiesta la pre dichiarazione elettronica o cartacea del tema di volo. I file di volo degli alianti motorizzati devono essere generati da logger con funzione ENL attiva per dimostrare che il motore non è stato azionato durante la prestazione volovelistica (tra il punto di partenza e il punto di arrivo). I file IGC originali dei voli non devono essere modificati (non bisogna cambiare il nome del file e non bisogna salvare eventuali modifiche da programmi di visualizzazione e analisi del file) e devono essere conservati dal pilota titolare del volo fino alla fine del campionato (almeno fino a 30 giorni successivi alla data della premiazione).

Per la catalogazione dei voli, l'attribuzione dei punteggi ai voli validi e la formazione delle classifiche, l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione utilizza la piattaforma web OLC. Il file IGC di ogni volo deve quindi essere inviato al sistema OLC **entro 48 ore dall'atterraggio**.
Nel caso di biposto, indipendentemente dalla posizione occupata dai 2 piloti nell'aliante, il volo deve essere inviato all'OLC a nome e per conto del pilota (Pilota Titolare) in possesso della prova di distanza di insegna FAI già omologata più alta (50 km, 300 km, 500 km, 750 km, 1000 km, 1250 km...) alla data del volo o, in caso di parità di insegna posseduta dai due piloti, del pilota con la posizione più alta nel Ranking Internazionale IGC. Se i piloti a bordo hanno la stessa insegna e non sono presenti nel Ranking Internazionale, il Pilota Titolare a cui attribuire il volo può essere liberamente scelto dall'equipaggio. Se il file di un volo effettuato in biposto dovesse essere, per qualunque motivo, attribuito dall'OLC al secondo pilota (non al Titolare), l'equipaggio dovrà segnalare la cosa appena possibile in forma scritta alla DrG per dargli modo di effettuare le rettifiche necessarie.

7. PUNTEGGI DEI VOLI

A ogni volo valido viene attribuito il punteggio previsto dal regolamento OLC disponibile online.

Una volta inviato il file del volo, il sistema OLC individua un punto di partenza, un punto di arrivo e fino a 5 punti di virata (massimo 6 lati) in modo che sia massima la distanza percorsa e che l'altezza del punto di partenza non sia superiore all'altezza del punto di arrivo di oltre 1000 m. La distanza risultante determina un punteggio pari a 1 punto al chilometro (punteggio OLC Classic).

Se possibile, il sistema individua anche nel file del volo i tre punti che rappresentano i vertici del triangolo FAI di perimetro maggiore intorno ai quali si è compiuto nel volo un percorso chiuso. La distanza risultante (perimetro del triangolo FAI) determina un punteggio pari a 0,3 punti al chilometro (punteggio OLC FAI).

Il **punteggio OLC** associato al volo è pari alla somma dei punteggi OLC Classic e OLC FAI corretta con l'handicap dell'aliante usato.

Si noti che, per le regole OLC, la distanza del triangolo alla quale cambiano i requisiti per essere FAI è pari a 500 km (e non 750 km come accade per le insegne sportive).

8. CLASSIFICHE E PREMIAZIONE

Ogni pilota può documentare qualsiasi numero di voli in ciascuna classe. La classifica di ciascuna classe viene compilata in base alla somma dei **3 punteggi OLC più alti** corrispondenti ai **3 migliori voli validi** presentati da ciascun concorrente nella rispettiva classe.

Il pilota di nazionalità italiana primo classificato in ciascuna classe sarà nominato dall'Aero Club d'Italia **Campione Italiano di Distanza dell'anno di riferimento** della relativa classe. In caso di parità tra due o più concorrenti, il vincitore sarà il pilota che avrà realizzato il volo accreditato del miglior punteggio. Il titolo non verrà assegnato se la relativa classe non avrà un minimo di sei concorrenti con punteggio superiore a 800 punti.

Le classifiche provvisorie saranno aggiornate periodicamente (circa una volta al mese a partire da fine marzo) e pubblicate sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione.

La premiazione, salvo comunicazione diversa, si terrà in occasione del Congresso Nazionale di Volo a Vela dell'anno di riferimento. Oltre ai primi 3 piloti di ciascuna delle classifiche di classe sopra menzionate, alla

premiazione sarà premiato anche il pilota che avrà realizzato il **volo valido con il punteggio OLC più alto** (senza distinzione di classe), **i primi 3 piloti della classifica femminile** (senza distinzione di classe) e **l'Aeroclub primo classificato**.

La classifica di Aeroclub sarà ricavata attribuendo a ciascun club un punteggio pari alla somma dei punti di tutti i voli trasmessi dai propri piloti iscritti al CID, senza distinzione di classe e indipendentemente dal punto di decollo, a condizione che quest'ultimo si trovi sul territorio italiano. Nel caso in cui la classifica femminile dovesse essere composta da almeno 6 piloti, ciascuna con un punteggio di almeno 600 punti, il CID assegnerà anche il **titolo di Campione Italiano di distanza della categoria femminile**.

L'assegnazione dei premi si intende a titolo provvisorio fino all'avvenuta omologazione delle classifiche da parte della CCSA, con l'obbligo di restituzione nel caso di rettifiche alle classifiche.

9. LAGNANZE E RECLAMI

Si applica il Capitolo 5 del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la cauzione per presentare un reclamo è fissata in € 100,00.

10. PENALITÀ E RESPONSABILITÀ

Ogni pilota comandante che partecipa alla competizione ha il compito e la responsabilità di rispettare le regole dell'aria e la normativa sugli spazi aerei. La Direzione di Gara non ha il compito di verificare il rispetto di tali regole. L'AeCI e l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione declinano ogni responsabilità per eventuali malfunzionamenti del sito OLC e per danni che possano derivare a persone o a cose in conseguenza dello svolgimento della competizione, così come per l'eventuale mancato rispetto delle regole di volo da parte dei piloti partecipanti.

Per la convalida dei voli non è richiesta la certificazione di giudici sportivi. Il DrG si riserva tuttavia la facoltà di verificare a campione, anche attraverso l'ausilio di giudici sportivi o testimoni, la regolarità dei voli inviati e potrà applicare delle sanzioni, dal richiamo scritto alla squalifica del concorrente, in funzione della gravità delle eventuali irregolarità riscontrate.

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
DL: Direttore di linea
DrG: Direttore di gara
DrG: Direttore di gara
EO: Ente Organizzatore
FAI: Federazione Aeronautica Internazionale
GNC: Graduatoria Nazionale di Classe
GNSS/FR: Registratore di Volo (Flight Recorder)
MTOM: Peso massimo al decollo della massa.
NA: Norme Aggiuntive
PP: Punto di Partenza
PV: Punto di Virata
RSN: Regolamento Sportivo Nazionale
TA: Traguardo di Arrivo
TS: Task Setter (Responsabile scelta temi)
ZO: Zona di Osservazione

Aero Club d'Italia
Volo a Vela

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

A.1.2 Le **gare nazionali** sono quelle inserite nel Calendario Sportivo Nazionale con tale definizione e obbligano l'ente organizzatore, 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 caso vi sia la richiesta di iscrizione da parte di piloti stranieri sarà facoltà della STS dell'AeCI decidere, almeno un mese prima dell'inizio della competizione, la partecipazione a tale evento.

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) I Piloti Nazionali – come definito nei criteri di selezione
b) I piloti stranieri classificati nel ranking IGC con un punteggio superiore a zero.

A.1.7 Possono partecipare alle **Gare di Promozione** i piloti di nazionalità italiana non appartenenti alla Categoria nazionale gare di velocità, in possesso dell'insegna FAI C argento e che abbiano almeno un'esperienza di 150 ore da solisti. Il **Campionato di Classe Unica femminile** si intende valido per la promozione dei piloti di sesso femminile, 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 è possibile accorpare una o più classi al fine di aumentare il valore di ranking IGC della competizione. In particolare quando in una determinata classe non si raggiunga il numero minimo di 6 concorrenti, l'accorpamento ad altre classi è raccomandato.

A.1.9 I Campionati Italiani e le gare Nazionali riservate alle classi FAI standard, 15 metri e 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'AeCI per la formale autorizzazione. 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 nel Ranking List. **I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi sia delle singole prove di giornata, sia della classifica generale**, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano, qualora la gara sia valida come Campionato Nazionale.

A.1.10 I **Campionati Italiani** possono essere organizzati annualmente per ciascuna classe di aliante senza handicap, ad eccezione delle classi Club, 20 metri biposto, dove è sempre prevista l'applicazione degli handicap.

E' inoltre possibile per la DG, accorpare una o più classi di Campionato Italiano con una classe unica di "gara Nazionale" al fine di ottenere una gara di valore ranking IGC più elevato. In questo caso la gara sarà organizzata ad Handicap e il titolo di campione Italiano (qualora si raggiungano i requisiti per l'assegnazione) verrà assegnato al primo classificato della propria classe.

A.1.11 Le **Gare Nazionali** possono essere organizzate per classi separate ovvero ad handicap. La DrG specificherà la tipologia di gara nel regolamento particolare di gara.

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 prescrizione della casa costruttrice, per quanto concerne il peso minimo a bordo.

A.1.14 Tutte le gare di categoria Promozione e di classe Club si svolgono senza l'uso della zavorra scaricabile.

A.1.15 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.

Aero Club d'Italia
Volo a Vela

REGOLAMENTO TECNICO
VOLO A VELA
PER LE GARE DI VELOCITA'

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) (Verbale n. 1 del 1 marzo 2017) e successivamente modificato con Decreto del Commissario straordinario n. ____ del _____ 2018

INDICE

Sezione A - TIPOLOGIA DELLE COMPETIZIONI E CLASSI DI ALIANTI
A.1.0 Tipologia delle competizioni
A.2.0 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali – gare di velocità
A.3.0 Definizione classi Alianti
A.4.0 Massa degli alianti
A.5.0 Ammissione degli alianti alle competizione riservate a classi specifiche
A.6.0 Alianti motorizzati
A.7.0 Alianti biposto

Sezione B - ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE
B.1.0 Durata della gara
B.2.0 Giornata di prova di riserva
B.3.0 Giornata di riposo
B.4.0 Giornata di allenamento
B.5.0 Briefing di presentazione della gara
B.6.0 Rappresentante dei piloti
B.7.0 Briefing di giornata
B.8.0 Norme aggiuntive ed altre disposizioni adottate dal DrG
B.9.0 Premiazione
B.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione
B.11.0 Compiti della Direzione di gara
B.12.0 Iscrizioni ed eventuale cancellazione della competizione

Sezione C - REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO
C.1.0 Piloti
C.2.0 Alianti ed equipaggiamenti di sicurezza
C.3.0 Sigle di gara
C.4.0 Ispezione alianti
C.5.0 Riparazioni e sostituzioni parti alianti

Sezione D - PROCEDURE DI GARA
D.1.0 Temi di gara
D.2.0 Informazioni sul tema di giornata
D.3.0 Schieramento
D.4.0 Decollo e traino
D.5.0 Partenze

D.6.0 Partenze simultanee
D.7.0 Punti di virata
D.8.0 Arrivo
D.9.0 Linea di arrivo
D.10.0 Linea di arrivo remota
D.11.0 Cerchio di arrivo
D.12.0 Atterraggio
D.13.0 Atterraggio fuori campo
D.14.0 Atterraggio virtuale
D.15.0 Area di gara
D.16.0 Spazi aerei vietati
D.17.0 Consegna dei GNSS/FR

Sezione E - CLASSIFICHE
E.1.0 Classifiche di giornata: preliminare, non ufficiale, ufficiale
E.2.0 Classifiche generali: provvisoria, definitiva

Sezione F - PENALITA', CSO E CONTENZIOSO
F.1.0 Penalità e Squalifiche
F.2.0 Commissione Sportiva Operante
F.3.0 Esposto
F.4.0 Lagnanza
F.5.0 Reclamo
F.6.0 Appello alla CCSA
F.7.0 Ricorso al Consiglio Federale dell'AeCI
F.8.0 Omologazione della competizione

Sezione G - PROCEDURE PER IL CONTROLLO DEL VOLO
G.1.0 Strumenti di controllo
G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli
G.2.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

Sezione H - NORME DI SICUREZZA
H.1.0 Certificato di navigabilità
H.2.0 Volo in nube
H.3.0 Incidenti di volo
H.4.0 Comunicazioni radio
H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso
H.5.0 Uso del paracadute

Sezione I - CALCOLO DEI PUNTEGGI
I.1.0 Generalità
I.2.0 Punteggi e Classifiche
I.3.0 Validità delle Competizioni
I.4.0 Titolo di Campione Italiano

Sezione L – RINVIO AD ALTRE FONTI NORMATIVE
L.1.0 Norme di rinvio

ALLEGATO A Fattori correttivi
ALLEGATO B Fattori correttivi Classe Club
ALLEGATO C Penalità principali

A.2 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali – gare di velocità
Accedono alla Categoria Nazionale i piloti che partecipando alle Gare di Promozione ottengono un punteggio finale uguale o superiore all'80% del punteggio del vincitore del Campionato. Si specifica che la partecipazione al Campionato Italiano Classe Unica femminile è valida solo ed esclusivamente quale promozione per le gare riservate ai piloti di sesso femminile organizzate sul territorio nazionale e non potrà mai in nessun caso essere valida per accedere alla Categoria Piloti Nazionali.

A.3.0 Definizione classi Alianti
Gli alianti sono divisi nelle seguenti classi:

a) **Standard**: alianti di apertura alare non superiore a 15 m senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
b) **15 metri**: alianti di apertura alare non superiore a 15 m, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
c) **18 metri**: alianti di apertura alare non superiore a 18 m, con peso massimo al decollo non superiore a 600 Kg.
d) **20 metri biposto**: alianti biposto di apertura alare non superiore a 20 m, con peso massimo al decollo non superiore a 800 Kg.
e) **Libera**: alianti di apertura alare qualsiasi con e senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 850 Kg.
f) **Club**: alianti elencati nell'ALLEGATO B (IGC index list).
g) **13,5mt**: alianti di apertura alare non superiore a 13,5mt con MTOM max. 35 Kg/mq

A.4.0 Massa degli alianti
A.4.1 La massa massima al decollo degli alianti deve essere inferiore o uguale al limite previsto per la relativa classe di cui all'art. A.3.0.
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
A.4.3 Il DrG può imporre 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 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 Regolamento particolare di gara se la pesatura degli alianti viene effettuata obbligatoriamente per ogni giornata di gara ovvero a campione.
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, salvo il caso di violazioni ripetute. In ogni caso il concorrente deve riportare la massa del proprio aliante entro il peso massimo consentito. E' 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 competizione riservate a classi specifiche
A.5.1 Fatti salvi i requisiti delle categorie di alianti di cui all'art. A.3.1, è consentita la partecipazione alle competizione riservate a specifiche classi con alianti dalle caratteristiche sotto elencate:
Club: esclusivamente gli alianti elencati nell'**ALLEGATO B** (IGC Index List) con handicap minino 0,98, indipendentemente dal mezzo utilizzato. **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.**
13,5m: alianti con apertura alare non superiore a 13,5m e MTOM massima 35 Kg/mq.
Standard: alianti con apertura alare non superiore ai 15m e senza flap.
15m: alianti con apertura alare non superiore a 15m.
18m: alianti con apertura alare non superiore a 18m.

20m Biposto: alianti biposto con apertura alare non superiore a 20m 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 In tutte le gare di classe unica, la Direzione di Gara potrà dividere i partecipanti in due o più classi e indicherà nel regolamento particolare di gara i criteri e le modalità. L'obiettivo sarà sempre quello di ottenere il massimo coefficiente possibile per il Ranking List IGC.

A.6 Alianti motorizzati

A.6.1 E' consentita la partecipazione di alianti motorizzati purché dotati di sistemi di rilevamento del funzionamento del motore accettati dalla DrG.

A.6.2 Gli alianti motorizzati possono utilizzare il motore per:

a) Il decollo;
b) Evitare il fuori campo;
c) Il rientro dopo un fuori campo su un aeroporto, un'aviosuperficie o dopo un atterraggio virtuale.

A.7.0 Alianti biposto

A.7.1 Definizioni generali

La partecipazione alle gare svolte sul territorio italiano è riservata ai possessori di Licenza di Pilota di Volo a Vela in corso di validità e di Licenza Sportiva FAI in corso di validità.

- "**Equipaggio**": è costituito da due piloti a bordo di categoria nazionale, titolari di licenza di pilota di volo a vela e di Licenza Sportiva FAI, entrambe in corso di validità, i quali per nessun motivo possono essere sostituiti durante la competizione;
- "**Primo pilota + copilota**: si intende l'equipaggio composto da due piloti titolari di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI, entrambe in corso di validità. Il secondo pilota può essere sostituito nel corso della competizione, ma non potrà in ogni caso avere una posizione nel ranking IGC migliore del primo pilota fisso. **Tutti i nominativi dovranno obbligatoriamente essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione gara.**
- "**Pilota unico**": solo pilota titolare di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI in corso di validità. Non è consentita la presenza a bordo di un secondo pilota.

A.7.2 Classe 20 m biposto

Nelle competizioni espressamente riservate alla classe 20m biposto non è ammessa la partecipazione di alianti con un solo pilota a bordo. È invece ammessa l'iscrizione come:
- "equipaggio";
- "primo pilota + copilota".

A.7.3 Campionati Italiani

Ai campionati italiani classe 20m biposto o dove sono ammessi alianti biposto (campionato italiano classe libera e campionato italiano classe unica ad handicap) l'iscrizione come equipaggio è subordinata al possesso da parte di entrambi i piloti della nazionalità italiana e della Licenza Sportiva FAI rilasciata dall'Aero Club d'Italia.
Quanto sopra vale anche nel caso in cui il Campionato Italiano sia ad estrapolazione di altra gara.

A.7.4 Altre competizioni

Nelle gare di classe unica ad handicap e nelle altre gare nelle quali sono ammessi alianti biposto, l'iscrizione alla competizione con un aliante biposto può essere fatta come "equipaggio", come "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico". In ogni caso, tutti i nominativi dovranno essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione.

A.7.5 Criteri per l'applicazione del punteggio per l'AN

Nel caso di competizione disputata da un "equipaggio", "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico" il punteggio ottenuto ai fini dell'AN viene assegnato nella misura del 100% al pilota con la migliore posizione nell'AN vigente (primo pilota)

SEZIONE B
ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

B.1.0 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.2.0 Giornata di prova di riserva

B.2 Giornata di riserva

L'EO ha la facoltà di prevedere o meno la giornata di riserva, indicandola nel primo bollettino. Se prevista, alla giornata di riserva è dedicata l'ultima giornata di gara, salvo eccezioni appositamente indicate. Ove possibile, l'EO cercherà di fissare il calendario di gara in modo che l'eventuale giornata di riserva cada in un giorno festivo.

B.3.0 Giornata di riposo

B.3.1 Dopo lo svolgimento di sette prove in giornate consecutive, anche se non necessariamente valide per la classifica, il DrG deve concedere un giorno di riposo e deve comunicarlo nel corso del primo briefing generale dei piloti.

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 tre prove valide.

B.4.0 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 DzG decida di organizzare la giornata di allenamento, ne dà comunicazione 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.5.0 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, nel corso del quale procede all'appello ed alla presentazione dei concorrenti, nomina il rappresentante degli stessi per ciascuna classe, illustra le procedure operative del campo di volo e la logistica.

B.5.2 E' obbligatoria la presenza del concorrente ovvero eccezionalmente di un suo delegato al briefing di presentazione della gara. L'assenza non giustificata è sanzionata dal DrG con uno specifico avvertimento. Un'eventuale seconda infrazione in gara successiva sarà sanzionata con la squalifica.

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.6.0 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 segreta 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.7.0 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 presenziare il concorrente deve farsi sostituire da un proprio rappresentante.

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

B.8.1 Il Regolamento particolare di Gara 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 nel Regolamento Nazionale Gare Velocità Volo a Vela o con il Regolamento Sportivo Nazionale dell'Aeroclub d'Italia.

B.8.2 Il regolamento particolare di gara deve essere pubblicato sul sito della competizione almeno 30 giorni prima della gara.

B.9.0 Premiazione

B.9.1 La premiazione è normalmente organizzata nella giornata di riserva. Tuttavia il DrG può anticipare la premiazione nella stessa giornata dell'ultima prova dandone comunicazione formale ai concorrenti almeno con due giorni di 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.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione

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

B.11.0 Organizzazione della competizione

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'ente organizzatore 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'ente organizzatore adotta il presente regolamento quale Regolamento ufficiale della competizione e lo trasmette unitamente all'organigramma della competizione e al regolamento particolare di gara 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 La DzG predispone per tempo le infrastrutture necessarie per il regolare svolgimento della competizione: aula briefing, parcheggio per gli alianti, impianti di carico dell'acqua, hangar per il ricovero dei traini, toilette, campeggio.

B.11.5 Almeno **quattro mesi prima dell'inizio della competizione** la DrG:

1) Predispone 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** la 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. La 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** la 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 regolamento particolare di gara 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) Predispone 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) Nel caso di gara di classe unica non valida per il campionato italiano, se il numero degli iscritti è maggiore di quaranta, provvederà alla suddivisione della competizione in una o più classi come al punto A.5.2 del presente regolamento.

1) **B.11.9 Durante lo svolgimento della competizione la DrG:**
2) 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;
3) Pubblica sul sito i file IGC entro le 24 ore successive lo svolgimento di ciascuna prova;
4) Pubblica sul sito ogni mattina entro le ore 10.00 una breve relazione accompagnata da fotografie sull'andamento della prova del giorno precedente.

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 sei concorrenti iscritti nel termine suddetto, la DrG conferma all'EO 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 sei iscritti, la DrG ne dà immediata comunicazione al delegato per il volo a vela in CCSA e provvede ad informare tutti i concorrenti del rischio che la competizione possa non raggiungere il numero minimo necessario per la sua validità.
B.12.3 La DrG, in caso di numero insufficiente di iscritti, può fino al giorno prima dell'inizio della competizione chiedere alla STS dell'AeCI l'annullamento della stessa ovvero proporre l'accorpamento dell'eventuale classe che non avesse raggiunto il numero minimo di concorrenti con altra della stessa competizione. In questo caso la nuova classe potrà prevedere l'applicazione degli handicap. In ogni caso, la DrG dovrà quanto prima informare i piloti iscritti della possibilità eventuale dell'accorpamento.

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 Qualora fosse necessario limitare il numero dei concorrenti ad un Campionato Italiano o alle gare nazionali organizzate in Italia, vale la posizione nel Ranking List IGC, sia per i piloti italiani, sia stranieri.

SEZIONE C

REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO

C.1.0 Piloti

C.1.1 I concorrenti devono essere in possesso di:

a) Licenza di pilota di aliante in corso di validità;
b) Certificato medico in corso di validità;
c) Licenza sportiva FAI valida per l'anno in corso; nel caso di alianti biposto con due persone a bordo entrambi i componenti dell'equipaggio dovranno essere titolari di licenza di pilota di volo a vela in corso di validità ed in possesso della tessera FAI;
d) Polizza assicurativa morte e infortuni a norma di legge, ove non ricompresa nella tessera FAI.

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

a) Regolamento della competizione;
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.2.0 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.

C.2.2 E' obbligatorio l'installazione e l'uso di un sistema di segnalazione traffico di prossimità (Flarm, DSX o similare). La non conformità al punto C.2.2 comporta l'esclusione dalla gara.

C.2.3 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione per verificare l'installazione del dispositivo e verificarne il corretto uso.

C.2.4 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione e farsi consegnare il file del sistema di segnalazione traffico di prossimità in qualsiasi fase della competizione.

C.2.5 L'installazione a bordo di un ELT, PLB o similari è fortemente raccomandato.

C.2.6 La DrG 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.2.7 E' fortemente raccomandata la presenza a bordo di un kit di pronto soccorso.

C.3.0 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 Prima dell'inizio della competizione il DrG deve verificare la corrispondenza delle sigle di gara degli alianti ai requisiti di cui ai commi precedenti, e se ne accerta la non corrispondenza ne ordina l'immediata modifica.

C.3.6 Il mancato ottemperamento all'ordine del DrG ovvero, in ogni caso, l'accertamento successivo all'inizio della competizione dell'assenza dei requisiti delle sigle di gara di cui ai precedenti commi, comporta l'esclusione del concorrente dalla competizione.

C.4.0 Ispezione alianti

Al fine di verificare la rispondenza degli alianti 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 alianti prima dell'inizio della competizione e, se lo ritiene necessario, anche in qualsiasi altro momento durante la competizione. *11

C.5.0 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 addebitati 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 sono:

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

D.1.2 I temi di gara vengono scelti dal DrG e/o dal Task Setter previa consultazione con il Responsabile del Servizio Meteorologico. 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 i temi di gara tra le tipologie di cui al punto D.1.1, ma nessuna delle due tipologie può essere utilizzata per più del 67% delle prove valide 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, ora dello schieramento, ora dei decolli previsti, quote e zone di sgancio, velocità massima al taglio del traguardo, effemeridi, zone operative vietate, 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.

D.3.0 Schieramento

D.3.1 L'ordine di schieramento su file è sorteggiato prima della prima prova di gara ed 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 regolamento particolare di gara.

D.4.0 Decollo e traino

D.4.1 Il decollo degli alianti avviene mediante traino aereo. Gli alianti motorizzati in grado di farlo, possono decollare autonomamente. Il costo dei traini è a carico dei concorrenti.

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, le zone e la quota di sgancio vengono comunicati al briefing o subito prima del lancio di ciascuna classe. I piloti di motoalianti che fanno uso del motore per portarsi alla quota di sgancio devono spegnerlo nella zona indicata giornalmente dalla DrG.

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'involo 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 modificato dal DrG in relazione all'evolversi della situazione meteo.

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 45 e un massimo di 90 secondi, prima del taglio del traguardo di partenza. Questa procedura rappresenta un obbligo solo durante il primo giorno di gara. Per i successivi giorni la DG controllerà esclusivamente che l'ENL del logger sia attivo.

D.4.10 I piloti di alianti motorizzati a decollo autonomo al termine del circuito di salita preventivamente assegnato e delle operazioni di rientro del motore, devono portarsi sul punto di sgancio della propria classe alla quota comunicata dal Direttore di Linea al momento del decollo.

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.

D.5.0 Partenze

D.5.1 L'aliante inizia la prova passando attraverso un punto o una linea di partenza fissata dalla DrG e specificata nelle NA, o nel foglio del tema e/o durante il briefing.

D.5.2 Il concorrente deve effettuare almeno una partenza valida. Il tempo di partenza utilizzato per lo scoring è quello dell'ultima partenza valida.

D.5.3 Partenze entro un massimo di 500 m dalla linea o dal limite dell'area di partenza sono valide, ma vengono penalizzate.

D.5.4 Le partenze vengono aperte 30 minuti dopo il decollo dell'ultimo aliante della classe che era nella propria regolare posizione di schieramento. E' 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.5.5 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 cinque e dieci minuti al taglio del traguardo, annuncia che il traguardo è aperto. L'ora ufficiale della gara è l'ora GPS.

D.5.6 Il traguardo di partenza rimane aperto fino alle effemeridi, il cui orario deve essere riportato sul foglio del tema di gara.

D.5.7 Possono essere previsti limiti di quota alla partenza espressi in QNH.

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 Può essere imposta una limitazione di quota e di velocità alla partenza. Il limite di quota può essere modificato o annullato al momento dell'apertura del traguardo. La velocità di riferimento è la velocità al suolo dell'aliante rilevata dal GNSS/FR.

D.5.10 Partenze non corrette saranno penalizzate.

D.5.11 Se una prova viene annullata per motivi di sicurezza dopo che alcuni concorrenti hanno già effettuato la partenza, il DrG provvede ad informare i concorrenti già partiti via radio e chiede conferma della ricezione del messaggio attraverso la sua ripetizione.
D.5.12 Se non è provato che il concorrente sia partito dopo l'apertura del traguardo di partenza per la sua classe, lo stesso è considerato non partito.

D.6.0 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.
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. Il DrG può assegnare la partenza simultanea esclusivamente nelle giornate in cui le condizioni meteorologiche sono compatibili con la sicurezza del volo.
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 sanzioni 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 (espressa in QNH) consentita è ..... m, velocità massima al taglio del traguardo è ..... Km/h"*;
b) **cinque minuti prima** dell'apertura del traguardo: *"il traguardo aprirà tra cinque minuti, massima altitudine* (espressa in QNH) *consentita è ..... m, 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 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 partenza è valida se il GNSS FR mostra un fix valido o una linea retta tra due successivi FR fixes che attraversano la linea di partenza nella direzione del primo pilone 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. Al pilota che vola con direzione contraria per riposizionarsi dietro alla linea di partenza saranno dati dieci minuti di penalità, per l'estrema pericolosità della manovra.
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. Al pilota che vola con direzione parallela alla linea del traguardo a una distanza inferiore a 1 km da essa, saranno dati tre minuti di penalità, per la pericolosità della manovra.

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 deve raggiungere i PV specificati dalla DrG nell'ordine richiesto.
D.7.3 Il non corretto aggiramento dei PV viene penalizzato.

D.8.0 Arrivo

D.8.1 La DrG può scegliere per ogni tema di giornata una delle seguenti procedure di taglio traguardo:

a) Linea di arrivo;
b) Linea di arrivo remota;
c) Cerchio di arrivo.

Le procedure di arrivo scelte per la competizione devono essere specificate nel Regolamento particolare di gara. La DrG dovrà sempre indicare la quota minima di sorvolo per il taglio del traguardo di arrivo.

D.8.2 I concorrenti annunciano il loro arrivo sulla frequenza del traguardo comunicando il numero di gara ed i minuti mancanti all'atterraggio. Il Regolamento particolare di gara disciplina le procedure di circuito ed 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 traguardo viene chiuso alle effemeridi, ovvero quando tutti i concorrenti sono atterrati.

D.8.5 Il concorrente che alle effemeridi non abbia ancora completato il percorso di gara, viene considerato atterrato fuoricampo nel punto in cui si trova al momento delle effemeridi stesse.

D.9.0 Linea di arrivo

D.9.1 Per completare una prova il concorrente deve attraversare il Traguardo di Arrivo (TA), nella direzione indicata, a bordo del proprio aliante e senza aiuti.

D.9.2 Il TA ha una lunghezza di 1000 m per parte, per un totale di m 2000 m, sulle coordinate di arrivo ortogonali all'ultimo lato ad una quota stabilita.

D.9.3 Il TA è posizionato in modo che gli alianti possano atterrare in sicurezza dopo l'attraversamento. Il TA deve essere sorvolato ad una quota massima di 500 metri (AGL) e ad una quota minima, salvo il caso degli atterraggi in diretta, di 15 metri (AGL).

D.10.0 Linea di arrivo remota

D.10.1 La linea di arrivo può essere remota, ossia non posizionata sull'aeroporto di atterraggio.

D.10.1 Nel caso di traguardo remoto la DrG deve prevederne il sorvolo ad un'altezza minima tale da consentire il rientro in campo in sicurezza.

D.10.2 Il concorrente che attraversa la linea di arrivo remota al di sotto della quota minima prevista, viene penalizzato con l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.11.0 Cerchio di arrivo

D.11.1 Può essere previsto come traguardo di arrivo un cerchio di raggio predefinito dalla DzG comprendente al suo interno l'aeroporto.

D.11.2 La DrG indica l'altitudine, espressa in QNH, massima e minima per l'attraversamento del cerchio.

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.11.5 Il cerchio di arrivo permette ai piloti di impostare una discesa lenta e di concentrarsi sulla propria procedura di atterraggio, nonché di mantenere la necessaria separazione dagli altri alianti in discesa. Il cerchio di arrivo può quindi essere previsto dalla DrG al fine di permettere la separazione degli alianti in territori montagnosi ovvero in caso di aeroporti dotati di un'unica pista di atterraggio.

D.12.0 Atterraggio

D.12.1 Le procedure di atterraggio sono definite nel Regolamento particolare di gara.

D.12.2 Manovre pericolose nell'avvicinamento e dopo l'attraversamento del traguardo sono penalizzate. Dopo l'attraversamento del traguardo gli alianti devono atterrare senza indugio.

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

D.13.0 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.13.1 In caso di atterraggio fuori campo, l'aliante può essere recuperato via terra oppure per via aerea.

D.13.2 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.13.3 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.13.4 La posizione dell'aliante dopo l'atterraggio fuori campo sarà quella calcolata dal software See You Competition.

D.14.0 Atterraggio virtuale
Per ridurre il rischio dei fuori campo, è consentito concludere un volo con procedura GNSS/FR, nel punto più favorevole al concorrente ai fini della distanza valida che verrà rilevato dall'FR. Se la distanza valida fino a quel punto è maggiore della distanza valida relativa al punto di atterraggio, essa verrà utilizzata per la classifica.

D.15.0 Area di gara e limite massimo di quota
D.15.1 La DrG definisce con coordinate geografiche l'area della competizione e al suo interno 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 sforamento 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.16.0 Spazi aerei vietati
D.16.1 L'ingresso negli spazi aerei vietati verticali ed orizzontali viene considerato, atterraggio fuori campo all'ingresso della zona vietata. Eventuali violazioni successive sono sanzionate con le penalità previste nell'ALLEGATO C.
D.16.2 La valutazione dell'ingresso negli spazi aerei vietati viene effettuata esclusivamente con il software See You Competition.
D.16.3 In caso di ingresso in spazi aerei vietati è consentito al concorrente fornire alla DrG il GNSS/FR secondario, purché regolarmente dichiarato all'atto dell'iscrizione, al fine di verificare la correttezza della registrazione del GNSS/FR primario. In caso di discrepanza tra le due registrazioni, verrà considerata solo una registrazione di volo, quella più favorevole per il concorrente nella sua interezza. **Non potranno in nessun caso essere presi in considerazioni altri Flight Recorders oltre il primario e secondario regolarmente dichiarati prima dell'inizio della gara.**
D.16.4 La violazione dello spazio aereo invalida la prova di giornata del concorrente sia nel caso in cui venga commessa prima del taglio del traguardo, sia nel caso in cui il pilota, accortosi della violazione, riatterri e riparta per un altro volo. Per ogni giornata di volo, il concorrente è obbligato a consegnare alla DrG le registrazioni di tutti i voli effettuati in ogni giornata di volo. La mancata consegna di tutte le registrazioni impedisce alla DrG l'accertamento dell'eventuale sforamento degli spazi aerei vietati e comporta pertanto per il concorrente la squalifica di giornata. Il **DrG ha la facoltà di scaricare autonomamente i file da tutti i Flight Recorder presenti a bordo dell'aliante.**

D.17.0 Consegna del GNSS/FR
Entro 45 minuti dall'atterraggio in aeroporto i concorrenti devono consegnare su supporto informatico alla DrG tutti i file in formato IGC dei voli effettuati nella giornata di gara. Eventuali ritardi verranno sanzionati con l'applicazione delle penalità di cui all'ALLEGATO C.

SEZIONE E
CLASSIFICHE

E.1.0 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 DzG 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.2.0 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.2.1 La **"classifica generale provvisoria"** tiene conto dei risultati di tutte le classifiche di giornata, anche se non ufficiali.

E.2.2 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.2.3 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 cosi via finché vi sia un pareggio.

SEZIONE F

PENALITA', CSO E CONTENZIOSO

F.1.0 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.

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 Regolamento Sportivo Nazionale e del Regolamento Particolare di Gara. All'atto dell'iscrizione, i suddetti regolamenti si intendono implicitamente accettati dai concorrenti.**

F.2.0 Commissione Sportiva Operante

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

F.3.0 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 ovvero 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.4.0 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.5.0 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.6.0 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.7.0 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.8.0 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: 18

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 L' ente organizzatore della competizione italiane deve trasmettere all' IGC Ranking System Administrator (igcrankings@fai.org), entro 15 giorni dalla conclusione della gara, le classifiche definitive nel formato indicato al seguente indirizzo : http://www.fai.org/gliding/rankings/submit_results.php

SEZIONE G
PROCEDURE PER LA VALUTAZIONE DEI VOLI

G.1.0 Strumenti di controllo
G.1.1 Ogni aliante deve essere dotato di almeno un'unità GNSS/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 il concorrente deve indicare marca e sigla di identificazione del GNSS/FR primario e del GNSS/FR secondario, se intende servirsene. **La DrG non potrà in nessun caso prendere in considerazione, neppure come registrazione di back-up, GNSS/FR secondari che non siano stati predichiarati all'atto dell'iscrizione o, in caso di malfunzionamento del GNSS/FR primario o secondario, registrato prima della relativa prova di giornata.**
G.1.4 Il Prima dell'inizio della competizione, il concorrente deve fornire alla DrG un file contenente un volo registrato con i GNSS/FR primario e secondario che intende utilizzare nel corso della competizione.
G.1.5 Prima del taglio della linea di partenza, gli alianti con sostentamento e con decollo autonomo, se trainati, devono accendere il motore per un massimo di 90" al fine di evidenziare sul FR il corretto funzionamento del sensore di registrazione del livello di rumore.
G.1.6 La zona di osservazione (ZO) per la partenza con FR è indicata nel Regolamento particolare di gara.
G.1.7 Una partenza con FR è valida se la registrazione evidenzia che c'è almeno un rilevamento nella ZO o che una retta congiungente due rilevamenti validi consecutivi passa attraverso la ZO stessa.
G.1.8 Il FR deve dimostrare l'aggiramento dei punti di virata (PV) previsti per la prova della giornata.
G.1.9 La ZO è un cilindro di 500 m di raggio con centro sul PV.
G.1.10 Per gli area task (AAT) il raggio del cilindro viene specificato nel tema di gara.
G.1.11 E' valido l'aggiramento di un PV se la registrazione dell'FR indica un rilevamento valido nella ZO o se una retta che congiunge due rilevamenti validi successivi passa attraverso la ZO. Se non viene soddisfatta nessuna delle ipotesi precedenti viene applicata una penalità di 50 punti a condizione che esista un fix ad una distanza non superiore a 1000 m dal PV.
G.1.12 Entrambi i GNSS/FR primario e secondario devono essere settati per la registrazione di un fix ogni massimo 5 secondi. Eventuali maggiori settaggi GNSS/FR verranno sanzionati come da ALLEGATO C.

G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli

Per le gare con formula 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 See You Competition della società Naviter d.o.o.

G.3.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

G.3.1 Il tempo di partenza è quello dell'ultimo rilevamento nella ZO di partenza.

G.3.2 Il tempo di arrivo è quello dell'attraversamento del traguardo di arrivo (TA).

G.3.3 Per le quote di partenza, di volo e di arrivo si considerano validi i valori barometrici corretti registrati dal FR.

SEZIONE H
NORME DI SICUREZZA

H.1.0 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.2.0 Volo in nube

H.2.1 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.3.0 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.4.0 Comunicazioni radio

H.4.1 Un solo apparecchio radio ricetrasmittente può essere imbarcato a bordo dell'aliante. Ad eccezione delle procedure di decollo ed atterraggio, l'uso della radio è consentito sulla sola frequenza obbligatoria di volo assegnata dalla DrG.

H.4.2 Sono vietate comunicazioni fra concorrenti ed altri aeromobili in volo, se non per ragioni di sicurezza.

H.4.3 Le comunicazioni tra concorrenti devono essere contenute ed avere ad oggetto motivi di sicurezza.

H.4.4 La DrG effettua controlli a campione anche attraverso l'utilizzo in volo di aeromobili per verificare che tutti i concorrenti siano in ascolto sulla frequenza di gara.

H.4.6 La DrG può prevedere uno o più "appelli" durante lo svolgimento della gara per ragioni di sicurezza.

H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso

H.5.1 Il DrG assegna una penalità tra quelle previste nel presente regolamento ai piloti che si rendessero responsabili di comportamenti che possano compromettere la loro stessa sicurezza ovvero quella di altri piloti o di altre persone.

H.6.0 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. Limitatamente alla classe 13,5m, è consentito l'uso del solo paracadute balistico.

SEZIONE I
CALCOLO DEI PUNTEGGI

I.1.0 Generalità

I.1.1 Per ciascuna prova il punteggio assegnato ad ogni concorrente è arrotondato al numero intero più vicino; il valore 0,5 è arrotondato verso l'alto.

I.1.2 I punti di penalizzazione vengono dedotti dopo il calcolo dei punteggi di ogni prova e non influiscono sul fattore di giornata. 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 almeno pari a Dm (dopo che ogni handicap è stato applicato). Dm è definito al successivo punto I.2.1.

I.1.3 Ai voli penalizzati con la squalifica vengono attribuiti zero punti, ma essi vengono considerati nei calcoli dei punteggi.

I.2.0 Distanza valida

I.2.1 La distanza valida d è la somma delle lunghezze dei lati regolarmente completati nell'ordine stabilito più la distanza valida dell'eventuale lato iniziato ma non completato.

I.2.2 La distanza valida del lato non completato è la lunghezza del lato meno la distanza tra il punto più favorevole ed il successivo punto di virata, o di arrivo nel caso dell'ultimo lato. Se la distanza valida per l'ultimo lato risulta meno di zero essa si considera zero.

I.2.3 Ad un concorrente che ha regolarmente aggirato un punto di virata non può essere attribuita una distanza valida inferiore a quella fino a quel punto, purché i punti di virata precedenti siano stati passati regolarmente nell'ordine prestabilito.

I.3.0 Validità della prova

I.3.1 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 3 e 6.

Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 3 e 6, la prova è valida se almeno 1 pilota supera la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se il pilota supera una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

I.3.2 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 7 e 11.

Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 7 e 11, la prova è valida se almeno 2 piloti superano la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se entrambi i piloti superano una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

I.3.3 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero uguale o superiore a 12.

Una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera la distanza effettiva di 100 Km. Se la competizione è ad handicap, una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

La per centuale di cifra tra piloti che hanno coperto la distanza minima con quelli decollati è arrotondabile all'intero superiore. Esempio: il 24,1 % è arrotondabile al 25%, che significa gara valida. Il 23,9% è arrotondabile al 24%: gara non valida; il 24% di gara non valida.

I.3.4 Nel caso in cui il numero dei piloti decollati e che abbiano superato il percorso minimo come sopra esposto sia inferiore a 3, la prova è da considerarsi non valida.

I.2 Punteggi e classifiche

I.2.1 Parametri per il calcolo dei punteggi

I.2.1.1 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).
- Dm: Distanza minima per validare la prova di giornata. Dm = 100 km.
- n1: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm.
- n2: Numero di concorrenti che hanno chiuso il tema (concorrenti arrivati) la cui velocità media corretta con handicap (Vh) eccede i 2/3 della più alta velocità corretta con handicap della giornata (Vo).
- n3: Numero di arrivati, indipendentemente dalla loro velocità.
- n4: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm/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 (Dh) più alta del giorno.
- Vo: Velocità corretta con handicap (Vh) più alta tra i concorrenti arrivati del giorno.
- To: Tempo (T) impiegato dal concorrente la cui Vh = Vo. In caso di parità di Vo, 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.2.1.2. 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 (Dh = D x Ho / 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 (Vh = D / T x Ho / H).
Pv: Punti per la Velocità del concorrente arrivato.
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 ≥ Dm e Vh = Vo, ma questi non devono apparire nella classifica.

I.2.2 Calcolo dei punteggi di giornata

I.2.2.1 Parametri di Giornata:
Pm è uguale al minore dei seguenti tre valori: 1000; (5 x Do) – 250; (400 x To) – 200.
F è uguale al più piccolo tra 1 e (1.25 x n1 / N).
Fcr è uguale al più piccolo tra 1 e (1.2 x (n2/n1) + 0,6).
Pvm = 2/3 (n2 / N) x Pm
Pdm = Pm – Pvm

I punti massimi per la Giornata saranno inferiori di 1000 punti se la Distanza del Tema è inferiore a 250 km o se il tempo del vincitore è minore di 3 ore, con la conseguenza che la distanza percorsa può essere limitata al massimo a 4 punti per chilometro mentre il tempo impiegato può essere limitato al massimo a 11 punti per ogni minuto in meno.

Se non ci sono arrivati, allora Pm è uguale al minore tra 1000 e (5 x Do) – 250.

I.2.2.2 Punteggio del Concorrente:

(i) Per ogni concorrente che ha chiuso il tema:
Pv = Pvm x (Vh – 2/3 Vo) / (1/3 Vo)
Pd = Pdm
Eccetto il caso in cui Vh < 2/3 Vo, in tal caso Pv = 0

(ii) Per ogni concorrente che non ha chiuso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dh / Do)

(iii) S = F x Fcr x (Pv + Pd)

Se quasi tutti i concorrenti chiudono il tema, un pilota con 2/3 della velocità del vincitore otterrà circa 1/3 del punteggio del vincitore. I concorrenti che non chiudono il tema avranno un punteggio più basso, proporzionale alla loro distanza.

I.3.0 Prove di velocità (Racing Task)
I.3.1 Per i concorrenti rientrati in campo:
Pv (punti per la velocità) = Pvm x (Vh – 2/3 x Vo) / (1/3 x Vo)
Vh = la velocità del concorrente divisa per il suo handicap
Vo = la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata
Eccetto per: Vh < 2/3 x Vo, allora Pv = 0
Pd = Pdm
I.3.2 Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno concluso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dh / Do)
Dh = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap
Do = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata
I.3.3 Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà:
S = Of x (Pv + Pd)

I.4.0 Prove di velocità ad area assegnata (AAT)
I.4.1 Per i concorrenti rientrati in campo:

Pv (punteggio velocità) = Pvm x (Vh - 2/3 x Vo) / (1/3 x Vo)
In cui: Vh è la velocità del concorrente divisa per il suo handicap
Vo è la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata
Eccetto per Vh < 2/3 x Vo: pilota Pv = 0
Pu = Punteggio distanza
L.6.2 Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno compiuto il percorso
Do = 0
Pd = Pdm x (Dc / Do)
Dc = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap
Do = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata
L.6.3 Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà
S = Df x (Pv + Pd)

L.7.0 Fattore di giornata
Il punteggio S (score) di ogni pilota è composto dalla somma dei punti di velocità e da quelli di distanza ottenuti. Il risultato viene moltiplicato per il fattore di giornata Df (day factor) Df = 1,25 x nd / N
nd = numero concorrenti che coprono una distanza effettiva di almeno 100 km
N = numero concorrenti che hanno avuto un decollo regolare
Se Df è maggiore di 1 è considerato 1

I.3.0 Validità delle competizioni

I.3.1 Tutte le gare organizzate in Italia e iscritte al Calendario Nazionale dell'AeCI sono considerate valide ed assegnano punti per l'Algoritmo Nazionale se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

a) Sono state effettuate almeno tre prove valide;
b) Almeno sei concorrenti hanno realizzato un punteggio valido in almeno tre delle prove valide disputate.

I.3.2 Per il numero minimo dei concorrenti necessari per la validità dei Campionati Italiani si tiene conto esclusivamente dei piloti di nazionalità italiana.

I.4.0 Titolo di Campione Italiano

I.4.1 Il titolo di Campione Italiano viene assegnato dall'Aero Club d'Italia al primo pilota e/o al primo equipaggio italiano classificato se sono soddisfatte le condizioni di cui all'art. I.8.0. Per poter concorrere al titolo di Campione Italiano, entrambi i piloti dell'equipaggio dovranno essere di nazionalità Italiana.

I.4.2 I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi di ogni singola giornata, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano. A stralcio della classifica generale viene redatta la classifica dei soli piloti italiani, la quale viene presa a riferimento per l'attribuzione dei punteggi per la GNC, con la conseguenza che il punteggio massimo della competizione ai fini della GNC viene assegnato al primo pilota di nazionalità italiana classificato.

SEZIONE L
NORME DI RINVIO

L.1 Rinvio ad altre fonti normative

Per tutto quanto non espressamente 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.

regolamenti volo a vela

marina vigorito <marina_vigorito@yahoo.it>

gio 29/03/2018 22:07

A:Pierluigi Matera <segreteriacommissario@aeroclubitalia.it>;

3 allegati (17 MB)

dichiarazione mv.pdf; regolamento gare velocità volo a vela mv.pdf; regolamento gare distanza volo a vela mv.pdf;

Buonasera, come d'accordo, invio i regolamenti e la dichiarazione. Gli originali seguiranno a mezzo raccomandata.
Un cordiale saluto
Marina Vigorito

La sottoscritta Dott.ssa Margherita Acquaderni Caraffini, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del Volo a Vela, giusto Decreto commissariale n. 4 del 21 marzo 2018,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

la conformità dei predetti Regolamenti 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.

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 29 marzo 2018.

Sig.ra Margherita Acquaderni Caraffini
Esperto tecnico del Commissario straordinario

CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA DI VOLO A VELA

Regolamento tecnico

1. ENTE ORGANIZZATORE E DIREZIONE DI GARA

L'Aero Club d'Italia indice il Campionato Italiano di Distanza (CID) per l'anno in corso. Il Consiglio Federale può affidare l'organizzazione del Campionato a un Aero Club Federato, nominando altresì, su proposta del predetto Aero Club, il direttore di gara (DrG), la Segretaria e la Commissione Sportiva Operante (CSO).

2. CATEGORIA MANIFESTAZIONE E ALIANTI

Il CID è una competizione di categoria nazionale ad handicap (handicap OLC) con classifiche suddivise in 3 classi in funzione dell'aliante usato: club (alianti fino a 1,07 di hp), 15 m (alianti con hp maggiore di 1,07 e apertura alare fino a 15 m) e libera (tutti gli alianti che non rientrano nelle prime due classi).
Sono ammessi tutti i tipi di alianti e alianti motorizzati, mono e biposto.

3. SCOPO E TITOLI ASSEGNATI

Il CID ha lo scopo di promuovere e incrementare il volo a vela di distanza sul territorio italiano e designare i Campioni Italiani di distanza delle classi libera, 15 metri e club e la Campionessa Italiana di distanza nella categoria femminile.

4. PARTECIPANTI

Possono partecipare al CID tutti i piloti con cittadinanza italiana e con la licenza sportiva FAI in regola per l'anno di riferimento rilasciata dall'AeCI.

5. ISCRIZIONI

L'iscrizione al CID è gratuita e deve essere effettuata compilando e inviando l'apposita form di iscrizione sul sito acao.it (Attività Sportiva -> CID). **Sarà possibile iscriversi dal 1 febbraio al 15 settembre dell'anno di riferimento, ma solo dopo aver ricevuto dall'AeCI la licenza sportiva FAI dell'anno in corso (o provveduto al suo rinnovo).** In fase di iscrizione il pilota deve indicare a quale Aeroclub appartiene (per Aeroclub di appartenenza si deve intendere quello al quale il pilota ha fatto richiesta di rilascio/rinnovo della licenza sportiva FAI).
L'iscrizione di un pilota al CID presuppone l'accettazione incondizionata di questo regolamento, dei regolamenti pubblicati sul sito OnLine Contest (OLC) sotto richiamati e del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI, ai quali si rimanda per tutto quanto non contemplato in questo documento. I piloti che desiderano partecipare al CID devono quindi registrarsi al sito OLC e prendere visione dei relativi regolamenti.
I piloti che si iscrivono al CID accettano che i propri dati di volo e tracciati siano pubblicati in Internet sul sito www.onlinecontest.org e sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è stata affidata l'organizzazione. Il diritto all'uso dei file dei tracciati di volo è non esclusivo e viene concesso in modo irrevocabile e incondizionato agli organizzatori del CID e agli organizzatori dell'OLC.

6. VOLI VALIDI

I **voli validi** per il CID devono essere effettuati da un aeroporto di partenza situato sul territorio italiano **tra il 1 marzo – o la data di iscrizione al CID se successiva – e il 15 settembre dell'anno di riferimento** (se un pilota si iscrive al CID successivamente al 1 marzo, non saranno considerati validi gli eventuali voli effettuati

dal pilota tra il 1 marzo e la data della sua iscrizione al CID). Si possono presentare anche i voli effettuati nel corso di gare di velocità o di altre gare di distanza.

I voli devono essere documentati tramite registratori di volo GNSS in formato IGC, approvati IGC o comunque accettati dal sistema OLC. Il decollo deve essere registrato nel file IGC. Non è richiesta la pre dichiarazione elettronica o cartacea del tema di volo. I file di volo degli alianti motorizzati devono essere generati da logger con funzione ENL attiva per dimostrare che il motore non è stato azionato durante la prestazione volovelistica (tra il punto di partenza e il punto di arrivo). I file IGC originali dei voli non devono essere modificati (non bisogna cambiare il nome del file e non bisogna salvare eventuali modifiche da programmi di visualizzazione e analisi del file) e devono essere conservati dal pilota titolare del volo fino alla fine del campionato (almeno fino a 30 giorni successivi alla data della premiazione).

Per la catalogazione dei voli, l'attribuzione dei punteggi ai voli validi e la formazione delle classifiche, l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione utilizza la piattaforma web OLC. Il file IGC di ogni volo deve quindi essere inviato al sistema OLC **entro 48 ore dall'atterraggio**.
Nel caso di biposto, indipendentemente dalla posizione occupata dai 2 piloti nell'aliante, il volo deve essere inviato all'OLC a nome e per conto del pilota (Pilota Titolare) in possesso della prova di distanza di insegna FAI già omologata più alta (50 km, 300 km, 500 km, 750 km, 1000 km, 1250 km...) alla data del volo o, in caso di parità di insegna posseduta dai due piloti, del pilota con la posizione più alta nel Ranking Internazionale IGC. Se i piloti a bordo hanno la stessa insegna e non sono presenti nel Ranking Internazionale, il Pilota Titolare a cui attribuire il volo può essere liberamente scelto dall'equipaggio. Se il file di un volo effettuato in biposto dovesse essere, per qualunque motivo, attribuito dall'OLC al secondo pilota (non al Titolare), l'equipaggio dovrà segnalare la cosa appena possibile in forma scritta alla DrG per dargli modo di effettuare le rettifiche necessarie.

7. PUNTEGGI DEI VOLI

A ogni volo valido viene attribuito il punteggio previsto dal regolamento OLC disponibile online.

Una volta inviato il file del volo, il sistema OLC individua un punto di partenza, un punto di arrivo e fino a 5 punti di virata (massimo 6 lati) in modo che sia massima la distanza percorsa e che l'altezza del punto di partenza non sia superiore all'altezza del punto di arrivo di oltre 1000 m. La distanza risultante determina un punteggio pari a 1 punto al chilometro (punteggio OLC Classic).

Se possibile, il sistema individua anche nel file del volo i tre punti che rappresentano i vertici del triangolo FAI di perimetro maggiore intorno ai quali si è compiuto nel volo un percorso chiuso. La distanza risultante (perimetro del triangolo FAI) determina un punteggio pari a 0,3 punti al chilometro (punteggio OLC FAI).

Il **punteggio OLC** associato al volo è pari alla somma dei punteggi OLC Classic e OLC FAI corretta con l'handicap dell'aliante usato.

Si noti che, per le regole OLC, la distanza del triangolo alla quale cambiano i requisiti per essere FAI è pari a 500 km (e non 750 km come accade per le insegne sportive).

8. CLASSIFICHE E PREMIAZIONE

Ogni pilota può documentare qualsiasi numero di voli in ciascuna classe. La classifica di ciascuna classe viene compilata in base alla somma dei **3 punteggi OLC più alti** corrispondenti ai **3 migliori voli validi** presentati da ciascun concorrente nella rispettiva classe.

Il pilota di nazionalità italiana primo classificato in ciascuna classe sarà nominato dall'Aero Club d'Italia **Campione Italiano di Distanza dell'anno di riferimento** della relativa classe. In caso di parità tra due o più concorrenti, il vincitore sarà il pilota che avrà realizzato il volo accreditato del miglior punteggio. Il titolo non verrà assegnato se la relativa classe non avrà un minimo di sei concorrenti con punteggio superiore a 800 punti.

Le classifiche provvisorie saranno aggiornate periodicamente (circa una volta al mese a partire da fine marzo) e pubblicate sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione.

La premiazione, salvo comunicazione diversa, si terrà in occasione del Congresso Nazionale di Volo a Vela dell'anno di riferimento. Oltre ai primi 3 piloti di ciascuna delle classifiche di classe sopra menzionate, alla

premiazione sarà premiato anche il pilota che avrà realizzato il **volo valido con il punteggio OLC più alto** (senza distinzione di classe), **i primi 3 piloti della classifica femminile** (senza distinzione di classe) e **l'Aeroclub primo classificato**.

La classifica di Aeroclub sarà ricavata attribuendo a ciascun club un punteggio pari alla somma dei punti di tutti i voli trasmessi dai propri piloti iscritti al CID, senza distinzione di classe e indipendentemente dal punto di decollo, a condizione che quest'ultimo si trovi sul territorio italiano. Nel caso in cui la classifica femminile dovesse essere composta da almeno 6 piloti, ciascuna con un punteggio di almeno 600 punti, il CID assegnerà anche il **titolo di Campione Italiano di distanza della categoria femminile**.

L'assegnazione dei premi si intende a titolo provvisorio fino all'avvenuta omologazione delle classifiche da parte della CCSA, con l'obbligo di restituzione nel caso di rettifiche alle classifiche.

9. LAGNANZE E RECLAMI

Si applica il Capitolo 5 del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la cauzione per presentare un reclamo è fissata in € 100,00.

10. PENALITÀ E RESPONSABILITÀ

Ogni pilota comandante che partecipa alla competizione ha il compito e la responsabilità di rispettare le regole dell'aria e la normativa sugli spazi aerei. La Direzione di Gara non ha il compito di verificare il rispetto di tali regole. L'AeCI e l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione declinano ogni responsabilità per eventuali malfunzionamenti del sito OLC e per danni che possano derivare a persone o a cose in conseguenza dello svolgimento della competizione, così come per l'eventuale mancato rispetto delle regole di volo da parte dei piloti partecipanti.

Per la convalida dei voli non è richiesta la certificazione di giudici sportivi. Il DrG si riserva tuttavia la facoltà di verificare a campione, anche attraverso l'ausilio di giudici sportivi o testimoni, la regolarità dei voli inviati e potrà applicare delle sanzioni, dal richiamo scritto alla squalifica del concorrente, in funzione della gravità delle eventuali irregolarità riscontrate.

Aero Club d'Italia
Volo a Vela

REGOLAMENTO TECNICO
VOLO A VELA
PER LE GARE DI VELOCITA'

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) (Verbale n. 1 del 1 marzo 2017) e successivamente modificato con Decreto del Commissario straordinario n. ____ del _____ 2018

INDICE

Sezione A - TIPOLOGIA DELLE COMPETIZIONI E CLASSI DI ALIANTI
A.1.0 Tipologia delle competizioni
A.2.0 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali – gare di velocità
A.3.0 Definizione classi Alianti
A.4.0 Massa degli alianti
A.5.0 Ammissione degli alianti alle competizione riservate a classi specifiche
A.6.0 Alianti motorizzati
A.7.0 Alianti biposto

Sezione B - ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE
B.1.0 Durata della gara
B.2.0 Giornata di prova di riserva
B.3.0 Giornata di riposo
B.4.0 Giornata di allenamento
B.5.0 Briefing di presentazione della gara
B.6.0 Rappresentante dei piloti
B.7.0 Briefing di giornata
B.8.0 Norme aggiuntive ed altre disposizioni adottate dal DrG
B.9.0 Premiazione
B.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione
B.11.0 Compiti della Direzione di gara
B.12.0 Iscrizioni ed eventuale cancellazione della competizione

Sezione C - REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO
C.1.0 Piloti
C.2.0 Alianti ed equipaggiamenti di sicurezza
C.3.0 Sigle di gara
C.4.0 Ispezione alianti
C.5.0 Riparazioni e sostituzioni parti alianti

Sezione D - PROCEDURE DI GARA
D.1.0 Temi di gara
D.2.0 Informazioni sul tema di giornata
D.3.0 Schieramento
D.4.0 Decollo e traino
D.5.0 Partenze

D.6.0 Partenze simultanee
D.7.0 Punti di virata
D.8.0 Arrivo
D.9.0 Linea di arrivo
D.10.0 Linea di arrivo remota
D.11.0 Cerchio di arrivo
D.12.0 Atterraggio
D.13.0 Atterraggio fuori campo
D.14.0 Atterraggio virtuale
D.15.0 Area di gara
D.16.0 Spazi aerei vietati
D.17.0 Consegna dei GNSS/FR

Sezione E - CLASSIFICHE
E.1.0 Classifiche di giornata: preliminare, non ufficiale, ufficiale
E.2.0 Classifiche generali: provvisoria, definitiva

Sezione F - PENALITA', CSO E CONTENZIOSO
F.1.0 Penalità e Squalifiche
F.2.0 Commissione Sportiva Operante
F.3.0 Esposto
F.4.0 Lagnanza
F.5.0 Reclamo
F.6.0 Appello alla CCSA
F.7.0 Ricorso al Consiglio Federale dell'AeCI
F.8.0 Omologazione della competizione

Sezione G - PROCEDURE PER IL CONTROLLO DEL VOLO
G.1.0 Strumenti di controllo
G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli
G.2.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

Sezione H - NORME DI SICUREZZA
H.1.0 Certificato di navigabilità
H.2.0 Volo in nube
H.3.0 Incidenti di volo
H.4.0 Comunicazioni radio
H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso
H.5.0 Uso del paracadute

Sezione I - CALCOLO DEI PUNTEGGI
I.1.0 Generalità
I.2.0 Punteggi e Classifiche
I.3.0 Validità delle Competizioni
I.4.0 Titolo di Campione Italiano

Sezione L – RINVIO AD ALTRE FONTI NORMATIVE
L.1.0 Norme di rinvio

ALLEGATO A Fattori correttivi
ALLEGATO B Fattori correttivi Classe Club
ALLEGATO C 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
DL: Direttore di linea
DrG: Direttore di gara
DzG: Direzione di gara
EO: Ente Organizzatore
FAI: Federazione Aeronautica Internazionale
GNC: Graduatoria Nazionale di Classe
GNSS/FR: Registratore di Volo (Flight Recorder)
MTOM: Peso massimo al decollo della massa.
NA: Norme Aggiuntive
PP: Punto di Partenza
PV: Punto di Virata
RSN: Regolamento Sportivo Nazionale
TA: Traguardo di Arrivo
TS: Task Setter (Responsabile scelta temi)
ZO: Zona di Osservazione

Aero Club d'Italia
Volo a Vela

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

A.1.2 Le **gare nazionali** sono quelle inserite nel Calendario Sportivo Nazionale con tale definizione e obbligano l'ente organizzatore, 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 caso vi sia la richiesta di iscrizione da parte di piloti stranieri sarà facoltà della STS dell'AeCI decidere, almeno un mese prima dell'inizio della competizione, la partecipazione a tale evento.

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) I Piloti Nazionali – come definito nei criteri di selezione
b) I piloti stranieri classificati nel ranking IGC con un punteggio superiore a zero.

A.1.7 Possono partecipare alle **Gare di Promozione** i piloti di nazionalità italiana non appartenenti alla Categoria nazionale gare di velocità, in possesso dell'insegna FAI C argento e che abbiano almeno un'esperienza di 150 ore da solisti. Il **Campionato di Classe Unica femminile** si intende valido per la promozione dei piloti di sesso femminile, 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 è possibile accorpare una o più classi al fine di aumentare il valore di ranking IGC della competizione. In particolare quando in una determinata classe non si raggiunga il numero minimo di 6 concorrenti, l'accorpamento ad altre classi è raccomandato.

A.1.9 I Campionati Italiani e le gare Nazionali riservate alle classi FAI standard, 15 metri e 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'AeCI per la formale autorizzazione. 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 nel Ranking List. **I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi sia delle singole prove di giornata, sia della classifica generale,** ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano, qualora la gara sia valida come Campionato Nazionale.

A.1.10 I **Campionati Italiani** possono essere organizzati annualmente per ciascuna classe di aliante senza handicap, ad eccezione delle classi Club, 20 metri biposto, dove è sempre prevista l'applicazione degli handicap.

E' inoltre possibile per la DG, accorpare una o più classi di Campionato Italiano con una classe unica di "gara Nazionale" al fine di ottenere una gara di valore ranking IGC più elevato. In questo caso la gara sarà organizzata ad Handicap e il titolo di campione Italiano (qualora si raggiungano i requisiti per l'assegnazione) verrà assegnato al primo classificato della propria classe.

A.1.11 Le **Gare Nazionali** possono essere organizzate per classi separate ovvero ad handicap. La DrG specificherà la tipologia di gara nel regolamento particolare di gara.

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 prescrizione della casa costruttrice, per quanto concerne il peso minimo a bordo.

A.1.14 Tutte le gare di categoria Promozione e di classe Club si svolgono senza l'uso della zavorra scaricabile.

A.1.15 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 – gare di velocità
Accedono alla Categoria Nazionale i piloti che partecipando alle Gare di Promozione ottengono un punteggio finale uguale o superiore all'80% del punteggio del vincitore del Campionato. Si specifica che la partecipazione al Campionato Italiano Classe Unica femminile è valida solo ed esclusivamente quale promozione per le gare riservate ai piloti di sesso femminile organizzate sul territorio nazionale e non potrà mai in nessun caso essere valida per accedere alla Categoria Piloti Nazionali.

A.3.0 Definizione classi Alianti
Gli alianti sono divisi nelle seguenti classi:

a) **Standard**: alianti di apertura alare non superiore a 15 m senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
b) **15 metri**: alianti di apertura alare non superiore a 15 m, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
c) **18 metri**: alianti di apertura alare non superiore a 18 m, con peso massimo al decollo non superiore a 600 Kg.
d) **20 metri biposto**: alianti biposto di apertura alare non superiore a 20 m, con peso massimo al decollo non superiore a 800 Kg.
e) **Libera**: alianti di apertura alare qualsiasi con e senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 850 Kg.
f) **Club**: alianti elencati nell'ALLEGATO B (IGC index list).
g) **13,5mt**: alianti di apertura alare non superiore a 13,5mt con MTOM max. 35 Kg/mq

A.4.0 Massa degli alianti
A.4.1 La massa massima al decollo degli alianti deve essere inferiore o uguale al limite previsto per la relativa classe di cui all'art. A.3.0.
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
A.4.3 Il DrG può imporre 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 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 Regolamento particolare di gara se la pesatura degli alianti viene effettuata obbligatoriamente per ogni giornata di gara ovvero a campione.
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, salvo il caso di violazioni ripetute. In ogni caso il concorrente deve riportare la massa del proprio aliante entro il peso massimo consentito. E' 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 competizione riservate a classi specifiche
A.5.1 Fatti salvi i requisiti delle categorie di alianti di cui all'art. A.3.1, è consentita la partecipazione alle competizione riservate a specifiche classi con alianti dalle caratteristiche sotto elencate:
Club: esclusivamente gli alianti elencati nell'**ALLEGATO B** (IGC Index List) con handicap minino 0,98, indipendentemente dal mezzo utilizzato. **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.**
13,5m: alianti con apertura alare non superiore a 13,5m e MTOM massima 35 Kg/mq.
Standard: alianti con apertura alare non superiore ai 15m e senza flap.
15m: alianti con apertura alare non superiore a 15m.
18m: alianti con apertura alare non superiore a 18m.

20m Biposto: alianti biposto con apertura alare non superiore a 20m 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 In tutte le gare di classe unica, la Direzione di Gara potrà dividere i partecipanti in due o più classi e indicherà nel regolamento particolare di gara i criteri e le modalità. L'obiettivo sarà sempre quello di ottenere il massimo coefficiente possibile per il Ranking List IGC.

A.6 Alianti motorizzati

A.6.1 E' consentita la partecipazione di alianti motorizzati purché dotati di sistemi di rilevamento del funzionamento del motore accettati dalla DrG.

A.6.2 Gli alianti motorizzati possono utilizzare il motore per:

a) Il decollo;
b) Evitare il fuori campo;
c) Il rientro dopo un fuori campo su un aeroporto, un'aviosuperficie o dopo un atterraggio virtuale.

A.7.0 Alianti biposto

A.7.1 Definizioni generali

La partecipazione alle gare svolte sul territorio italiano è riservata ai possessori di Licenza di Pilota di Volo a Vela in corso di validità e di Licenza Sportiva FAI in corso di validità.

- "**Equipaggio**": è costituito da due piloti a bordo di categoria nazionale, titolari di licenza di pilota di volo a vela e di Licenza Sportiva FAI, entrambe in corso di validità, i quali per nessun motivo possono essere sostituiti durante la competizione;
- "**Primo pilota + copilota**: si intende l'equipaggio composto da due piloti titolari di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI, entrambe in corso di validità. Il secondo pilota può essere sostituito nel corso della competizione, ma non potrà in ogni caso avere una posizione nel ranking IGC migliore del primo pilota fisso. **Tutti i nominativi dovranno obbligatoriamente essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione gara.**
- **"Pilota unico"**: solo pilota titolare di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI in corso di validità. Non è consentita la presenza a bordo di un secondo pilota.

A.7.2 Classe 20 m biposto

Nelle competizioni espressamente riservate alla classe 20m biposto non è ammessa la partecipazione di alianti con un solo pilota a bordo. È invece ammessa l'iscrizione come:
- "equipaggio";
- "primo pilota + copilota".

A.7.3 Campionati Italiani

Ai campionati italiani classe 20m biposto o dove sono ammessi alianti biposto (campionato italiano classe libera e campionato italiano classe unica ad handicap) l'iscrizione come equipaggio è subordinata al possesso da parte di entrambi i piloti della nazionalità italiana e della Licenza Sportiva FAI rilasciata dall'Aero Club d'Italia.
Quanto sopra vale anche nel caso in cui il Campionato Italiano sia ad estrapolazione di altra gara.

A.7.4 Altre competizioni

Nelle gare di classe unica ad handicap e nelle altre gare nelle quali sono ammessi alianti biposto, l'iscrizione alla competizione con un aliante biposto può essere fatta come "equipaggio", come "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico". In ogni caso, tutti i nominativi dovranno essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione.

A.7.5 Criteri per l'applicazione del punteggio per l'AN

Nel caso di competizione disputata da un "equipaggio", "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico" il punteggio ottenuto ai fini dell'AN viene assegnato nella misura del 100% al pilota con la migliore posizione nell'AN vigente (primo pilota)

SEZIONE B
ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

B.1.0 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.2.0 Giornata di prova di riserva

B.2 Giornata di riserva
L'EO ha la facoltà di prevedere o meno la giornata di riserva, indicandola nel primo bollettino. Se prevista, alla giornata di riserva è dedicata l'ultima giornata di gara, salvo eccezioni appositamente indicate. Ove possibile, l'EO cercherà di fissare il calendario di gara in modo che l'eventuale giornata di riserva cada in un giorno festivo.

B.3.0 Giornata di riposo
B.3.1 Dopo lo svolgimento di sette prove in giornate consecutive, anche se non necessariamente valide per la classifica, il DrG deve concedere un giorno di riposo e deve comunicarlo nel corso del primo briefing generale dei piloti.
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 tre prove valide.

B.4.0 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 DzG decida di organizzare la giornata di allenamento, ne dà comunicazione 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.5.0 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, nel corso del quale procede all'appello ed alla presentazione dei concorrenti, nomina il rappresentante degli stessi per ciascuna classe, illustra le procedure operative del campo di volo e la logistica.
B.5.2 E' obbligatoria la presenza del concorrente ovvero eccezionalmente di un suo delegato al briefing di presentazione della gara. L'assenza non giustificata è sanzionata dal DrG con uno specifico avvertimento. Un'eventuale seconda infrazione in gara successiva sarà sanzionata con la squalifica.
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.6.0 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 segreta 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.7.0 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 presenziare il concorrente deve farsi sostituire da un proprio rappresentante.

B.8.0 Regolamento Particolare di Gara (ex norme aggiuntive) ed altre disposizioni adottate dal DrG
B.8.1 Il Regolamento particolare di Gara 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 nel Regolamento Nazionale Gare Velocità Volo a Vela o con il Regolamento Sportivo Nazionale dell'Aeroclub d'Italia.

B.8.2 Il regolamento particolare di gara deve essere pubblicato sul sito della competizione almeno 30 giorni prima della gara.

B.9.0 Premiazione

B.9.1 La premiazione è normalmente organizzata nella giornata di riserva. Tuttavia il DrG può anticipare la premiazione nella stessa giornata dell'ultima prova dandone comunicazione formale ai concorrenti almeno con due giorni di 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.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione

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

B.11.0 Organizzazione della competizione

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'ente organizzatore 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'ente organizzatore adotta il presente regolamento quale Regolamento ufficiale della competizione e lo trasmette unitamente all'organigramma della competizione e al regolamento particolare di gara 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 La DzG predispone per tempo le infrastrutture necessarie per il regolare svolgimento della competizione: aula briefing, parcheggio per gli alianti, impianti di carico dell'acqua, hangar per il ricovero dei traini, toilette, campeggio.

B.11.5 Almeno **quattro mesi prima dell'inizio della competizione** la DrG:

1) Predispone 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** la 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. La 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** la 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 regolamento particolare di gara 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) Predispone 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) Nel caso di gara di classe unica non valida per il campionato italiano, se il numero degli iscritti è maggiore di quaranta, provvederà alla suddivisione della competizione in una o più classi come al punto A.5.2 del presente regolamento.

1) **B.11.9 Durante lo svolgimento della competizione la DrG:**
2) 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;
3) Pubblica sul sito i file IGC entro le 24 ore successive lo svolgimento di ciascuna prova;
4) Pubblica sul sito ogni mattina entro le ore 10.00 una breve relazione accompagnata da fotografie sull'andamento della prova del giorno precedente.

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 sei concorrenti iscritti nel termine suddetto, la DrG conferma all'EO 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 sei iscritti, la DrG ne dà immediata comunicazione al delegato per il volo a vela in CCSA e provvede ad informare tutti i concorrenti del rischio che la competizione possa non raggiungere il numero minimo necessario per la sua validità.

B.12.3 La DrG, in caso di numero insufficiente di iscritti, può fino al giorno prima dell'inizio della competizione chiedere alla STS dell'AeCI l'annullamento della stessa ovvero proporre l'accorpamento dell'eventuale classe che non avesse raggiunto il numero minimo di concorrenti con altra della stessa competizione. In questo caso la nuova classe potrà prevedere l'applicazione degli handicap. In ogni caso, la DrG dovrà quanto prima informare i piloti iscritti della possibilità eventuale dell'accorpamento.

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 Qualora fosse necessario limitare il numero dei concorrenti ad un Campionato Italiano o alle gare nazionali organizzate in Italia, vale la posizione nel Ranking List IGC, sia per i piloti italiani, sia stranieri.

SEZIONE C
REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO

C.1.0 Piloti

C.1.1 I concorrenti devono essere in possesso di:

a) Licenza di pilota di aliante in corso di validità;
b) Certificato medico in corso di validità;
c) Licenza sportiva FAI valida per l'anno in corso; nel caso di alianti biposto con due persone a bordo entrambi i componenti dell'equipaggio dovranno essere titolari di licenza di pilota di volo a vela in corso di validità ed in possesso della tessera FAI;
d) Polizza assicurativa morte e infortuni a norma di legge, ove non ricompresa nella tessera FAI.

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

a) Regolamento della competizione;
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.2.0 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.

C.2.2 E' obbligatorio l'installazione e l'uso di un sistema di segnalazione traffico di prossimità (Flarm, DSX o similare). La non conformità al punto C.2.2 comporta l'esclusione dalla gara.

C.2.3 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione per verificare l'installazione del dispositivo e verificarne il corretto uso.

C.2.4 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione e farsi consegnare il file del sistema di segnalazione traffico di prossimità in qualsiasi fase della competizione.

C.2.5 L'installazione a bordo di un ELT, PLB o similari è fortemente raccomandato.

C.2.6 La DrG 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.2.7 E' fortemente raccomandata la presenza a bordo di un kit di pronto soccorso.

C.3.0 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 Prima dell'inizio della competizione il DrG deve verificare la corrispondenza delle sigle di gara degli alianti ai requisiti di cui ai commi precedenti, e se ne accerta la non corrispondenza ne ordina l'immediata modifica.

C.3.6 Il mancato ottemperamento all'ordine del DrG ovvero, in ogni caso, l'accertamento successivo all'inizio della competizione dell'assenza dei requisiti delle sigle di gara di cui ai precedenti commi, comporta l'esclusione del concorrente dalla competizione.

C.4.0 Ispezione alianti

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

C.5.0 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 addebitati 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 sono:

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

D.1.2 I temi di gara vengono scelti dal DrG e/o dal Task Setter previa consultazione con il Responsabile del Servizio Meteorologico. 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 i temi di gara tra le tipologie di cui al punto D.1.1, ma nessuna delle due tipologie può essere utilizzata per più del 67% delle prove valide 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, ora dello schieramento, ora dei decolli previsti, quote e zone di sgancio, velocità massima al taglio del traguardo, effemeridi, zone operative vietate, 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.

D.3.0 Schieramento

D.3.1 L'ordine di schieramento su file è sorteggiato prima della prima prova di gara ed 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 regolamento particolare di gara.

D.4.0 Decollo e traino

D.4.1 Il decollo degli alianti avviene mediante traino aereo. Gli alianti motorizzati in grado di farlo, possono decollare autonomamente. Il costo dei traini è a carico dei concorrenti.

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, le zone e la quota di sgancio vengono comunicati al briefing o subito prima del lancio di ciascuna classe. I piloti di motoalianti che fanno uso del motore per portarsi alla quota di sgancio devono spegnerlo nella zona indicata giornalmente dalla DrG.

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'involo 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 modificato dal DrG in relazione all'evolversi della situazione meteo.

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 45 e un massimo di 90 secondi, prima del taglio del traguardo di partenza. Questa procedura rappresenta un obbligo solo durante il primo giorno di gara. Per i successivi giorni la DG controllerà esclusivamente che l'ENL del logger sia attivo.

D.4.10 I piloti di alianti motorizzati a decollo autonomo al termine del circuito di salita preventivamente assegnato e delle operazioni di rientro del motore, devono portarsi sul punto di sgancio della propria classe alla quota comunicata dal Direttore di Linea al momento del decollo.

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.

D.5.0 Partenze

D.5.1 L'aliante inizia la prova passando attraverso un punto o una linea di partenza fissata dalla DrG e specificata nelle NA, o nel foglio del tema e/o durante il briefing.

D.5.2 Il concorrente deve effettuare almeno una partenza valida. Il tempo di partenza utilizzato per lo scoring è quello dell'ultima partenza valida.

D.5.3 Partenze entro un massimo di 500 m dalla linea o dal limite dell'area di partenza sono valide, ma vengono penalizzate.

D.5.4 Le partenze vengono aperte 30 minuti dopo il decollo dell'ultimo aliante della classe che era nella propria regolare posizione di schieramento. E' 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.5.5 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 cinque e dieci minuti al taglio del traguardo, annuncia che il traguardo è aperto. L'ora ufficiale della gara è l'ora GPS.

D.5.6 Il traguardo di partenza rimane aperto fino alle effemeridi, il cui orario deve essere riportato sul foglio del tema di gara.

D.5.7 Possono essere previsti limiti di quota alla partenza espressi in QNH.

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 Può essere imposta una limitazione di quota e di velocità alla partenza. Il limite di quota può essere modificato o annullato al momento dell'apertura del traguardo. La velocità di riferimento è la velocità al suolo dell'aliante rilevata dal GNSS/FR.

D.5.10 Partenze non corrette saranno penalizzate.

D.5.11 Se una prova viene annullata per motivi di sicurezza dopo che alcuni concorrenti hanno già effettuato la partenza, il DrG provvede ad informare i concorrenti già partiti via radio e chiede conferma della ricezione del messaggio attraverso la sua ripetizione.
D.5.12 Se non è provato che il concorrente sia partito dopo l'apertura del traguardo di partenza per la sua classe, lo stesso è considerato non partito.

D.6.0 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.
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. Il DrG può assegnare la partenza simultanea esclusivamente nelle giornate in cui le condizioni meteorologiche sono compatibili con la sicurezza del volo.
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 sanzioni 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 (espressa in QNH) consentita è ..... m, velocità massima al taglio del traguardo è ..... Km/h"*;
b) **cinque minuti prima** dell'apertura del traguardo: *"il traguardo aprirà tra cinque minuti, massima altitudine* (espressa in QNH) *consentita è ..... m, 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 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 partenza è valida se il GNSS FR mostra un fix valido o una linea retta tra due successivi FR fixes che attraversano la linea di partenza nella direzione del primo pilone 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. Al pilota che vola con direzione contraria per riposizionarsi dietro alla linea di partenza saranno dati dieci minuti di penalità, per l'estrema pericolosità della manovra.
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. Al pilota che vola con direzione parallela alla linea del traguardo a una distanza inferiore a 1 km da essa, saranno dati tre minuti di penalità, per la pericolosità della manovra.

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 deve raggiungere i PV specificati dalla DrG nell'ordine richiesto.
D.7.3 Il non corretto aggiramento dei PV viene penalizzato.

D.8.0 Arrivo

D.8.1 La DrG può scegliere per ogni tema di giornata una delle seguenti procedure di taglio traguardo:

a) Linea di arrivo;
b) Linea di arrivo remota;
c) Cerchio di arrivo.

Le procedure di arrivo scelte per la competizione devono essere specificate nel Regolamento particolare di gara. La DrG dovrà sempre indicare la quota minima di sorvolo per il taglio del traguardo di arrivo.

D.8.2 I concorrenti annunciano il loro arrivo sulla frequenza del traguardo comunicando il numero di gara ed i minuti mancanti all'atterraggio. Il Regolamento particolare di gara disciplina le procedure di circuito ed 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 traguardo viene chiuso alle effemeridi, ovvero quando tutti i concorrenti sono atterrati.

D.8.5 Il concorrente che alle effemeridi non abbia ancora completato il percorso di gara, viene considerato atterrato fuoricampo nel punto in cui si trova al momento delle effemeridi stesse.

D.9.0 Linea di arrivo

D.9.1 Per completare una prova il concorrente deve attraversare il Traguardo di Arrivo (TA), nella direzione indicata, a bordo del proprio aliante e senza aiuti.

D.9.2 Il TA ha una lunghezza di 1000 m per parte, per un totale di m 2000 m, sulle coordinate di arrivo ortogonali all'ultimo lato ad una quota stabilita.

D.9.3 Il TA è posizionato in modo che gli alianti possano atterrare in sicurezza dopo l'attraversamento. Il TA deve essere sorvolato ad una quota massima di 500 metri (AGL) e ad una quota minima, salvo il caso degli atterraggi in diretta, di 15 metri (AGL).

D.10.0 Linea di arrivo remota

D.10.1 La linea di arrivo può essere remota, ossia non posizionata sull'aeroporto di atterraggio.

D.10.1 Nel caso di traguardo remoto la DrG deve prevederne il sorvolo ad un'altezza minima tale da consentire il rientro in campo in sicurezza.

D.10.2 Il concorrente che attraversa la linea di arrivo remota al di sotto della quota minima prevista, viene penalizzato con l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.11.0 Cerchio di arrivo

D.11.1 Può essere previsto come traguardo di arrivo un cerchio di raggio predefinito dalla DzG comprendente al suo interno l'aeroporto.

D.11.2 La DrG indica l'altitudine, espressa in QNH, massima e minima per l'attraversamento del cerchio.

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.11.5 Il cerchio di arrivo permette ai piloti di impostare una discesa lenta e di concentrarsi sulla propria procedura di atterraggio, nonché di mantenere la necessaria separazione dagli altri alianti in discesa. Il cerchio di arrivo può quindi essere previsto dalla DrG al fine di permettere la separazione degli alianti in territori montagnosi ovvero in caso di aeroporti dotati di un'unica pista di atterraggio.

D.12.0 Atterraggio

D.12.1 Le procedure di atterraggio sono definite nel Regolamento particolare di gara.

D.12.2 Manovre pericolose nell'avvicinamento e dopo l'attraversamento del traguardo sono penalizzate. Dopo l'attraversamento del traguardo gli alianti devono atterrare senza indugio.

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

D.13.0 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.13.1 In caso di atterraggio fuori campo, l'aliante può essere recuperato via terra oppure per via aerea.

D.13.2 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.13.3 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.13.4 La posizione dell'aliante dopo l'atterraggio fuori campo sarà quella calcolata dal software See You Competition.

D.14.0 Atterraggio virtuale
Per ridurre il rischio dei fuori campo, è consentito concludere un volo con procedura GNSS/FR, nel punto più favorevole al concorrente ai fini della distanza valida che verrà rilevato dall'FR. Se la distanza valida fino a quel punto è maggiore della distanza valida relativa al punto di atterraggio, essa verrà utilizzata per la classifica.

D.15.0 Area di gara e limite massimo di quota
D.15.1 La DrG definisce con coordinate geografiche l'area della competizione e al suo interno 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 sforamento 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.16.0 Spazi aerei vietati
D.16.1 L'ingresso negli spazi aerei vietati verticali ed orizzontali viene considerato, atterraggio fuori campo all'ingresso della zona vietata. Eventuali violazioni successive sono sanzionate con le penalità previste nell'ALLEGATO C.
D.16.2 La valutazione dell'ingresso negli spazi aerei vietati viene effettuata esclusivamente con il software See You Competition.
D.16.3 In caso di ingresso in spazi aerei vietati è consentito al concorrente fornire alla DrG il GNSS/FR secondario, purché regolarmente dichiarato all'atto dell'iscrizione, al fine di verificare la correttezza della registrazione del GNSS/FR primario. In caso di discrepanza tra le due registrazioni, verrà considerata solo una registrazione di volo, quella più favorevole per il concorrente nella sua interezza. **Non potranno in nessun caso essere presi in considerazioni altri Flight Recorders oltre il primario e secondario regolarmente dichiarati prima dell'inizio della gara.**
D.16.4 La violazione dello spazio aereo invalida la prova di giornata del concorrente sia nel caso in cui venga commessa prima del taglio del traguardo, sia nel caso in cui il pilota, accortosi della violazione, riatterri e riparta per un altro volo. Per ogni giornata di volo, il concorrente è obbligato a consegnare alla DrG le registrazioni di tutti i voli effettuati in ogni giornata di volo. La mancata consegna di tutte le registrazioni impedisce alla DrG l'accertamento dell'eventuale sforamento degli spazi aerei vietati e comporta pertanto per il concorrente la squalifica di giornata. **Il DrG ha la facoltà di scaricare autonomamente i file da tutti i Flight Recorder presenti a bordo dell'aliante.**

D.17.0 Consegna del GNSS/FR
Entro 45 minuti dall'atterraggio in aeroporto i concorrenti devono consegnare su supporto informatico alla DrG tutti i file in formato IGC dei voli effettuati nella giornata di gara. Eventuali ritardi verranno sanzionati con l'applicazione delle penalità di cui all'ALLEGATO C.

SEZIONE E
CLASSIFICHE

E.1.0 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 DzG 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.2.0 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.2.1 La "classifica generale provvisoria" tiene conto dei risultati di tutte le classifiche di giornata, anche se non ufficiali.

E.2.2 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.2.3 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 cosi via finché vi sia un pareggio.

SEZIONE F
PENALITA', CSO E CONTENZIOSO

F.1.0 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.

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 Regolamento Sportivo Nazionale e del Regolamento Particolare di Gara. All'atto dell'iscrizione, i suddetti regolamenti si intendono implicitamente accettati dai concorrenti.

F.2.0 Commissione Sportiva Operante

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

F.3.0 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 ovvero 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.4.0 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.5.0 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.6.0 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.7.0 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.8.0 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 L' ente organizzatore della competizione italiane deve trasmettere all' IGC Ranking System Administrator (igcrankings@fai.org), entro 15 giorni dalla conclusione della gara, le classifiche definitive nel formato indicato al seguente indirizzo : http://www.fai.org/gliding/rankings/submit_results.php

SEZIONE G
PROCEDURE PER LA VALUTAZIONE DEI VOLI

G.1.0 Strumenti di controllo
G.1.1 Ogni aliante deve essere dotato di almeno un'unità GNSS/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 il concorrente deve indicare marca e sigla di identificazione del GNSS/FR primario e del GNSS/FR secondario, se intende servirsene. **La DrG non potrà in nessun caso prendere in considerazione, neppure come registrazione di back-up, GNSS/FR secondari che non siano stati predichiarati all'atto dell'iscrizione o, in caso di malfunzionamento del GNSS/FR primario o secondario, registrato prima della relativa prova di giornata.**
G.1.4 Il Prima dell'inizio della competizione, il concorrente deve fornire alla DrG un file contenente un volo registrato con i GNSS/FR primario e secondario che intende utilizzare nel corso della competizione.
G.1.5 Prima del taglio della linea di partenza, gli alianti con sostentamento e con decollo autonomo, se trainati, devono accendere il motore per un massimo di 90" al fine di evidenziare sul FR il corretto funzionamento del sensore di registrazione del livello di rumore.
G.1.6 La zona di osservazione (ZO) per la partenza con FR è indicata nel Regolamento particolare di gara.
G.1.7 Una partenza con FR è valida se la registrazione evidenzia che c'è almeno un rilevamento nella ZO o che una retta congiungente due rilevamenti validi consecutivi passa attraverso la ZO stessa.
G.1.8 Il FR deve dimostrare l'aggiramento dei punti di virata (PV) previsti per la prova della giornata.
G.1.9 La ZO è un cilindro di 500 m di raggio con centro sul PV.
G.1.10 Per gli area task (AAT) il raggio del cilindro viene specificato nel tema di gara.
G.1.11 E' valido l'aggiramento di un PV se la registrazione dell'FR indica un rilevamento valido nella ZO o se una retta che congiunge due rilevamenti validi successivi passa attraverso la ZO. Se non viene soddisfatta nessuna delle ipotesi precedenti viene applicata una penalità di 50 punti a condizione che esista un fix ad una distanza non superiore a 1000 m dal PV.
G.1.12 Entrambi i GNSS/FR primario e secondario devono essere settati per la registrazione di un fix ogni massimo 5 secondi. Eventuali maggiori settaggi GNSS/FR verranno sanzionati come da ALLEGATO C.

G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli

Per le gare con formula 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 See You Competition della società Naviter d.o.o.

G.3.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

G.3.1 Il tempo di partenza è quello dell'ultimo rilevamento nella ZO di partenza.

G.3.2 Il tempo di arrivo è quello dell'attraversamento del traguardo di arrivo (TA).

G.3.3 Per le quote di partenza, di volo e di arrivo si considerano validi i valori barometrici corretti registrati dal FR.

SEZIONE H
NORME DI SICUREZZA

H.1.0 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.2.0 Volo in nube

H.2.1 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.3.0 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.4.0 Comunicazioni radio

H.4.1 Un solo apparecchio radio ricetrasmittente può essere imbarcato a bordo dell'aliante. Ad eccezione delle procedure di decollo ed atterraggio, l'uso della radio è consentito sulla sola frequenza obbligatoria di volo assegnata dalla DrG.

H.4.2 Sono vietate comunicazioni fra concorrenti ed altri aeromobili in volo, se non per ragioni di sicurezza.

H.4.3 Le comunicazioni tra concorrenti devono essere contenute ed avere ad oggetto motivi di sicurezza.

H.4.4 La DrG effettua controlli a campione anche attraverso l'utilizzo in volo di aeromobili per verificare che tutti i concorrenti siano in ascolto sulla frequenza di gara.

H.4.6 La DrG può prevedere uno o più "appelli" durante lo svolgimento della gara per ragioni di sicurezza.

H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso

H.5.1 Il DrG assegna una penalità tra quelle previste nel presente regolamento ai piloti che si rendessero responsabili di comportamenti che possano compromettere la loro stessa sicurezza ovvero quella di altri piloti o di altre persone.

H.6.0 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. Limitatamente alla classe 13,5m, è consentito l'uso del solo paracadute balistico.

SEZIONE I
CALCOLO DEI PUNTEGGI

I.1.0 Generalità

I.1.1 Per ciascuna prova il punteggio assegnato ad ogni concorrente è arrotondato al numero intero più vicino; il valore 0,5 è arrotondato verso l'alto.

I.1.2 I punti di penalizzazione vengono dedotti dopo il calcolo dei punteggi di ogni prova e non influiscono sul fattore di giornata. 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 almeno pari a Dm (dopo che ogni handicap è stato applicato). Dm è definito al successivo punto I.2.1.

I.1.3 Ai voli penalizzati con la squalifica vengono attribuiti zero punti, ma essi vengono considerati nei calcoli dei punteggi.

I.2.0 Distanza valida

I.2.1 La distanza valida d è la somma delle lunghezze dei lati regolarmente completati nell'ordine stabilito più la distanza valida dell'eventuale lato iniziato ma non completato.

I.2.2 La distanza valida del lato non completato è la lunghezza del lato meno la distanza tra il punto più favorevole ed il successivo punto di virata, o di arrivo nel caso dell'ultimo lato. Se la distanza valida per l'ultimo lato risulta meno di zero essa si considera zero.
I.2.3 Ad un concorrente che ha regolarmente aggirato un punto di virata non può essere attribuita una distanza valida inferiore a quella fino a quel punto, purché i punti di virata precedenti siano stati passati regolarmente nell'ordine prestabilito.

I.3.0 Validità della prova
I.3.1 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 3 e 6.
Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 3 e 6, la prova è valida se almeno 1 pilota supera la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se il pilota supera una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.
I.3.2 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 7 e 11.
Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 7 e 11, la prova è valida se almeno 2 piloti superano la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se entrambi i piloti superano una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.
I.3.3 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero uguale o superiore a 12.
Una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.
La percentuale ottenuta tra piloti che hanno coperto la distanza minima con quelli decollati è arrotondabile all'intero superiore. Esempio: il 24,1 % è arrotondabile al 25%, che significa gara valida. Il 23,9% è arrotondabile al 24%: gara non valida. Il 24% dà gara non valida.
I.3.4 Nel caso in cui il numero dei piloti decollati e che abbiano superato il percorso minimo come sopra esposto sia inferiore a 3, la prova è da considerarsi non valida.

I.2 Punteggi e classifiche

I.2.1 Parametri per il calcolo dei punteggi

I.2.1.1 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).
Dm: Distanza minima per validare la prova di giornata. Dm = 100 km.
n1: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm.
n2: Numero di concorrenti che hanno chiuso il tema (concorrenti arrivati) la cui velocità media corretta con handicap (Vh) eccede i 2/3 della più alta velocità corretta con handicap della giornata (Vo).
n3: Numero di arrivati, indipendentemente dalla loro velocità.
n4: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm/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 (Dh) più alta del giorno.
Vo: Velocità corretta con handicap (Vh) più alta tra i concorrenti arrivati del giorno.
To: Tempo (T) impiegato dal concorrente la cui Vh = Vo. In caso di parità di Vo, 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.2.1.2. 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 (Dh = D x Ho / 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 (Vh = D / T x Ho / H).
Pv: Punti per la Velocità del concorrente arrivato.
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 ≥ Dm e Vh = Vo, ma questi non devono apparire nella classifica.

I.2.2 Calcolo dei punteggi di giornata

I.2.2.1 Parametri di Giornata:
Pm è uguale al minore dei seguenti tre valori: 1000; (5 x Do) – 250; (400 x To) – 200.
F è uguale al più piccolo tra 1 e (1.25 x n1 / N).
Fcr è uguale al più piccolo tra 1 e (1.2 x (n2/n1) + 0,6).
Pvm = 2/3 (n2 / N) x Pm
Pdm = Pm – Pvm

I punti massimi per la Giornata saranno inferiori di 1000 punti se la Distanza del Tema è inferiore a 250 km o se il tempo del vincitore è minore di 3 ore, con la conseguenza che la distanza percorsa può essere limitata al massimo a 4 punti per chilometro mentre il tempo impiegato può essere limitato al massimo a 11 punti per ogni minuto in meno.

Se non ci sono arrivati, allora Pm è uguale al minore tra 1000 e (5 x Do) – 250.

I.2.2.2 Punteggio del Concorrente:
(i) Per ogni concorrente che ha chiuso il tema:
Pv = Pvm x (Vh – 2/3 Vo) / (1/3 Vo)
Pd = Pdm
Eccetto il caso in cui Vh < 2/3 Vo, in tal caso Pv = 0
(ii) Per ogni concorrente che non ha chiuso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dh / Do)
(iii) **S = F x Fcr x (Pv + Pd)**

Se quasi tutti i concorrenti chiudono il tema, un pilota con 2/3 della velocità del vincitore otterrà circa 1/3 del punteggio del vincitore. I concorrenti che non chiudono il tema avranno un punteggio più basso, proporzionale alla loro distanza.

I.5.0 Prove di velocità' (Racing Task)
I.5.1 Per i concorrenti rientrati in campo:
Pv (punti per la velocità) = Pvm x (Vh – 2/3 x Vo) / (1/3 x Vo)
Vh = la velocità del concorrente divisa per il suo handicap
Vo è la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata
Eccetto per Vh < 2/3 x Vo, allora Pv = 0
Pd = Pdm
I.5.2 Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno concluso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dc / Do)
Dc = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap
Do = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata
I.5.3 Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà:
S = Df x (Pv + Pd)

I.6.0 Prove di velocità ad area assegnata (AAT)
I.6.1 Per i concorrenti rientrati in campo:
Pv (punti per la velocità) = Pvm x (Vh – 2/3 x Vo) / (1/3 x Vo)

In cui: Vh è la velocità del concorrente divisa per il suo handicap
Vo è la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata
Eccetto per Vh < 2/3 x Vo, allora Pv = 0
Pd = Pdm
I.6.2 Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno concluso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dc / Do)
Dc = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap
Do = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata
I.6.3 Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà:
S = Df x (Pv + Pd)

I.7.0 Fattore di giornata
Il punteggio S (score) di ogni pilota è composto dalla somma dei punti di velocità e da quelli di distanza ottenuti, il cui risultato viene moltiplicato per il fattore di giornata Df (day factor) Df = 1,25 x nd/N
nd = numero concorrenti che coprono una distanza effettiva di almeno 100 km.
N = numero concorrenti che hanno avuto un decollo regolare.
Se Df è maggiore di 1 è considerato 1.

I.3.0 Validità delle competizioni
I.3.1 Tutte le gare organizzate in Italia e iscritte al Calendario Nazionale dell'AeCI sono considerate valide ed assegnano punti per l'Algoritmo Nazionale se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

a) Sono state effettuate almeno tre prove valide;
b) Almeno sei concorrenti hanno realizzato un punteggio valido in almeno tre delle prove valide disputate.

I.3.2 Per il numero minimo dei concorrenti necessari per la validità dei Campionati Italiani si tiene conto esclusivamente dei piloti di nazionalità italiana.

I.4.0 Titolo di Campione Italiano
I.4.1 Il titolo di Campione Italiano viene assegnato dall'Aero Club d'Italia al primo pilota e/o al primo equipaggio italiano classificato se sono soddisfatte le condizioni di cui all'art. I.8.0. Per poter concorrere al titolo di Campione Italiano, entrambi i piloti dell'equipaggio dovranno essere di nazionalità Italiana.
I.4.2 I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi di ogni singola giornata, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano. A stralcio della classifica generale viene redatta la classifica dei soli piloti italiani, la quale viene presa a riferimento per l'attribuzione dei punteggi per la GNC, con la conseguenza che il punteggio massimo della competizione ai fini della GNC viene assegnato al primo pilota di nazionalità italiana classificato.

SEZIONE L
NORME DI RINVIO

L.1 Rinvio ad altre fonti normative
Per tutto quanto non espressamente 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.

Volo a vela

Margherita Acquaderni <margherita.acquaderni@gmail.com>

gio 29/03/2018 22:34

Posta in arrivo

A:Pierluigi Matera <segreteriacommissario@aeroclubitalia.it>;

Allegati disponibili fino al 28 apr 2018

Gent.mo Commissario
In allegato i regolamenti siglati e la dichiarazione firmata.
Tutti i documenti saranno inviati via posta
Cordiali saluti e Buona Pasqua !
Margherita Acquaderni

Fai clic per eseguire il download
dichiarazione Acquaderni.pdf
432 KB

Fai clic per eseguire il download
CID.pdf
2,2 MB

Fai clic per eseguire il download
Regolamento nazionale.pdf
17,4 MB

Il sottoscritto dott. Pietro Filippini, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del Volo a Vela, giusto Decreto commissariale n. 4 del 21 marzo 2018,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

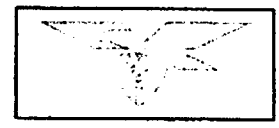
la conformità dei predetti Regolamenti rispetto alla normativa nazionale e internazionale in vigore, la loro idoneità ai fini sportivi e ai fini della sicurezza volo nonché la loro conformità alle regole e alle buone pratiche in materia.

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 29 marzo 2018.

Dott. Pietro Filippini
Esperto tecnico del Commissario straordinario



CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA DI VOLO A VELA

Regolamento tecnico

1. ENTE ORGANIZZATORE E DIREZIONE DI GARA

L'Aero Club d'Italia indice il Campionato Italiano di Distanza (CID) per l'anno in corso. Il Consiglio Federale può affidare l'organizzazione del Campionato a un Aero Club Federato, nominando altresì, su proposta del predetto Aero Club, il direttore di gara (DrG), la Segretaria e la Commissione Sportiva Operante (CSO).

2. CATEGORIA MANIFESTAZIONE E ALIANTI

Il CID è una competizione di categoria nazionale ad handicap (handicap OLC) con classifiche suddivise in 3 classi in funzione dell'aliante usato: club (alianti fino a 1,07 di hp), 15 m (alianti con hp maggiore di 1,07 e apertura alare fino a 15 m) e libera (tutti gli alianti che non rientrano nelle prime due classi).
Sono ammessi tutti i tipi di alianti e alianti motorizzati, mono e biposto.

3. SCOPO E TITOLI ASSEGNATI

Il CID ha lo scopo di promuovere e incrementare il volo a vela di distanza sul territorio italiano e designare i Campioni Italiani di distanza delle classi libera, 15 metri e club e la Campionessa Italiana di distanza nella categoria femminile.

4. PARTECIPANTI

Possono partecipare al CID tutti i piloti con cittadinanza italiana e con la licenza sportiva FAI in regola per l'anno di riferimento rilasciata dall'AeCI.

5. ISCRIZIONI

L'iscrizione al CID è gratuita e deve essere effettuata compilando e inviando l'apposita form di iscrizione sul sito acao.it (Attività Sportiva -> CID). **Sarà possibile iscriversi dal 1 febbraio al 15 settembre dell'anno di riferimento, ma solo dopo aver ricevuto dall'AeCI la licenza sportiva FAI dell'anno in corso (o provveduto al suo rinnovo).** In fase di iscrizione il pilota deve indicare a quale Aeroclub appartiene (per Aeroclub di appartenenza si deve intendere quello al quale il pilota ha fatto richiesta di rilascio/rinnovo della licenza sportiva FAI).
L'iscrizione di un pilota al CID presuppone l'accettazione incondizionata di questo regolamento, dei regolamenti pubblicati sul sito OnLine Contest (OLC) sotto richiamati e del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI, ai quali si rimanda per tutto quanto non contemplato in questo documento. I piloti che desiderano partecipare al CID devono quindi registrarsi al sito OLC e prendere visione dei relativi

I piloti che si iscrivono al CID accettano che i propri dati di volo e tracciati siano pubblicati in Internet sul sito e sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è stata affidata l'organizzazione.
Il diritto all'uso dei file dei tracciati di volo è non esclusivo e viene concesso in modo irrevocabile e incondizionato agli organizzatori del CID e agli organizzatori dell'OLC.

6. VOLI VALIDI

I **voli validi** per il CID devono essere effettuati da un aeroporto di partenza situato sul territorio italiano **tra il 1 marzo – o la data di iscrizione al CID se successiva – e il 15 settembre dell'anno di riferimento** (se un pilota si iscrive al CID successivamente al 1 marzo, non saranno considerati validi gli eventuali voli effettuati

dal pilota tra il 1 marzo e la data della sua iscrizione al CID). Si possono presentare anche i voli effettuati nel corso di gare di velocità o di altre gare di distanza.

I voli devono essere documentati tramite registratori di volo GNSS in formato IGC, approvati IGC o comunque accettati dal sistema OLC. Il decollo deve essere registrato nel file IGC. Non è richiesta la pre dichiarazione elettronica o cartacea del tema di volo. I file di volo degli alianti motorizzati devono essere generati da logger con funzione ENL attiva per dimostrare che il motore non è stato azionato durante la prestazione volovelistica (tra il punto di partenza e il punto di arrivo). I file IGC originali dei voli non devono essere modificati (non bisogna cambiare il nome del file e non bisogna salvare eventuali modifiche da programmi di visualizzazione e analisi del file) e devono essere conservati dal pilota titolare del volo fino alla fine del campionato (almeno fino a 30 giorni successivi alla data della premiazione).

Per la catalogazione dei voli, l'attribuzione dei punteggi ai voli validi e la formazione delle classifiche, l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione utilizza la piattaforma web OLC. Il file IGC di ogni volo deve quindi essere inviato al **entro 48 ore dall'atterraggio.**

Nel caso di biposto, indipendentemente dalla posizione occupata dai 2 piloti nell'aliante, il volo deve essere inviato all'OLC a nome e per conto del pilota (Pilota Titolare) in possesso della prova di distanza di insegna FAI già omologata più alta (50 km, 300 km, 500 km, 750 km, 1000 km, 1250 km...) alla data del volo o, in caso di parità di insegna posseduta dai due piloti, del pilota con la posizione più alta nel IGC. Se i piloti a bordo hanno la stessa insegna e non sono presenti nel Ranking Internazionale, il Pilota Titolare a cui attribuire il volo può essere liberamente scelto dall'equipaggio. Se il file di un volo effettuato in biposto dovesse essere, per qualunque motivo, attribuito dall'OLC al secondo pilota (non al Titolare), l'equipaggio dovrà segnalare la cosa appena possibile in forma scritta alla DrG per dargli modo di effettuare le rettifiche necessarie.

7. PUNTEGGI DEI VOLI

A ogni volo valido viene attribuito il punteggio previsto dal regolamento OLC disponibile online.

Una volta inviato il file del volo, il sistema OLC individua un punto di partenza, un punto di arrivo e fino a 5 punti di virata (massimo 6 lati) in modo che sia massima la distanza percorsa e che l'altezza del punto di partenza non sia superiore all'altezza del punto di arrivo di oltre 1000 m. La distanza risultante determina un punteggio pari a 1 punto al chilometro (punteggio OLC Classic).

Se possibile, il sistema individua anche nel file del volo i tre punti che rappresentano i vertici del triangolo FAI di perimetro maggiore intorno ai quali si è compiuto nel volo un percorso chiuso. La distanza risultante (perimetro del triangolo FAI) determina un punteggio pari a 0,3 punti al chilometro (punteggio OLC FAI).

Il **punteggio OLC** associato al volo è pari alla somma dei punteggi OLC Classic e OLC FAI corretta con dell'aliante usato.

Si noti che, per le regole OLC, la distanza del triangolo alla quale cambiano i requisiti per essere FAI è pari a 500 km (e non 750 km come accade per le insegne sportive).

8. CLASSIFICHE E PREMIAZIONE

Ogni pilota può documentare qualsiasi numero di voli in ciascuna classe. La classifica di ciascuna classe viene compilata in base alla somma dei **3 punteggi OLC più alti** corrispondenti ai **3 migliori voli validi** presentati da ciascun concorrente nella rispettiva classe.

Il pilota di nazionalità italiana primo classificato in ciascuna classe sarà nominato dall'Aero Club d'Italia **Campione Italiano di Distanza dell'anno di riferimento** della relativa classe. In caso di parità tra due o più concorrenti, il vincitore sarà il pilota che avrà realizzato il volo accreditato del miglior punteggio. Il titolo non verrà assegnato se la relativa classe non avrà un minimo di sei concorrenti con punteggio superiore a 800 punti.

Le classifiche provvisorie saranno aggiornate periodicamente (circa una volta al mese a partire da fine marzo) e pubblicate sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione.

La premiazione, salvo comunicazione diversa, si terrà in occasione del Congresso Nazionale di Volo a Vela dell'anno di riferimento. Oltre ai primi 3 piloti di ciascuna delle classifiche di classe sopra menzionate, alla

premiazione sarà premiato anche il pilota che avrà realizzato il **volo valido con il punteggio OLC più alto** (senza distinzione di classe), **i primi 3 piloti della classifica femminile** (senza distinzione di classe) e **l'Aeroclub primo classificato.**

La classifica di Aeroclub sarà ricavata attribuendo a ciascun club un punteggio pari alla somma dei punti di tutti i voli trasmessi dai propri piloti iscritti al CID, senza distinzione di classe e indipendentemente dal punto di decollo, a condizione che quest'ultimo si trovi sul territorio italiano. Nel caso in cui la classifica femminile dovesse essere composta da almeno 6 piloti, ciascuna con un punteggio di almeno 600 punti, il CID assegnerà anche il **titolo di Campione Italiano di distanza della categoria femminile.**

L'assegnazione dei premi si intende a titolo provvisorio fino all'avvenuta omologazione delle classifiche da parte della CCSA, con l'obbligo di restituzione nel caso di rettifiche alle classifiche.

9. LAGNANZE E RECLAMI

Si applica il Capitolo 5 del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la cauzione per presentare un reclamo è fissata in € 100,00.

10. PENALITÀ E RESPONSABILITÀ

Ogni pilota comandante che partecipa alla competizione ha il compito e la responsabilità di rispettare le regole dell'aria e la normativa sugli spazi aerei. La Direzione di Gara non ha il compito di verificare il rispetto di tali regole. L'AeCI e l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione declinano ogni responsabilità per eventuali malfunzionamenti del sito OLC e per danni che possano derivare a persone o a cose in conseguenza dello svolgimento della competizione, così come per l'eventuale mancato rispetto delle regole di volo da parte dei piloti partecipanti.

Per la convalida dei voli non è richiesta la certificazione di giudici sportivi. Il DrG si riserva tuttavia la facoltà di verificare a campione, anche attraverso l'ausilio di giudici sportivi o testimoni, la regolarità dei voli inviati e potrà applicare delle sanzioni, dal richiamo scritto alla squalifica del concorrente, in funzione della gravità delle eventuali irregolarità riscontrate.

REGOLAMENTO TECNICO
VOLO A VELA
PER LE GARE DI VELOCITA'

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) (Verbale n. 1 del 1 marzo 2017) e successivamente modificato con Decreto del Commissario straordinario n. ____ del _____ 2018

INDICE

Sezione A - TIPOLOGIA DELLE COMPETIZIONI E CLASSI DI ALIANTI
A.1.0 Tipologia delle competizioni
A.2.0 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali – gare di velocità
A.3.0 Definizione classi Alianti
A.4.0 Massa degli alianti
A.5.0 Ammissione degli alianti alle competizione riservate a classi specifiche
A.6.0 Alianti motorizzati
A.7.0 Alianti biposto

Sezione B - ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE
B.1.0 Durata della gara
B.2.0 Giornata di prova di riserva
B.3.0 Giornata di riposo
B.4.0 Giornata di allenamento
B.5.0 Briefing di presentazione della gara
B.6.0 Rappresentante dei piloti
B.7.0 Briefing di giornata
B.8.0 Norme aggiuntive ed altre disposizioni adottate dal DrG
B.9.0 Premiazione
B.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione
B.11.0 Compiti della Direzione di gara
B.12.0 Iscrizioni ed eventuale cancellazione della competizione

Sezione C - REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO
C.1.0 Piloti
C.2.0 Alianti ed equipaggiamenti di sicurezza
C.3.0 Sigle di gara
C.4.0 Ispezione alianti
C.5.0 Riparazioni e sostituzioni parti alianti

Sezione D - PROCEDURE DI GARA
D.1.0 Temi di gara
D.2.0 Informazioni sul tema di giornata
D.3.0 Schieramento
D.4.0 Decollo e traino
D.5.0 Partenze

D.6.0 Partenze simultanee
D.7.0 Punti di virata
D.8.0 Arrivo
D.9.0 Linea di arrivo
D.10.0 Linea di arrivo remota
D.11.0 Cerchio di arrivo
D.12.0 Atterraggio
D.13.0 Atterraggio fuori campo
D.14.0 Atterraggio virtuale
D.15.0 Area di gara
D.16.0 Spazi aerei vietati
D.17.0 Consegna dei GNSS/FR

Sezione E - CLASSIFICHE
E.1.0 Classifiche di giornata: preliminare, non ufficiale, ufficiale
E.2.0 Classifiche generali: provvisoria, definitiva

Sezione F - PENALITA', CSO E CONTENZIOSO
F.1.0 Penalità e Squalifiche
F.2.0 Commissione Sportiva Operante

F.6.0 Appello alla CCSA
F.7.0 Ricorso al Consiglio Federale dell'AeCI
F.8.0 Omologazione della competizione

Sezione G - PROCEDURE PER IL CONTROLLO DEL VOLO
G.1.0 Strumenti di controllo
G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli
G.2.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

Sezione H - NORME DI SICUREZZA
H.1.0 Certificato di navigabilità
H.2.0 Volo in nube
H.3.0 Incidenti di volo
H.4.0 Comunicazioni radio
H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso
H.5.0 Uso del paracadute

Sezione I - CALCOLO DEI PUNTEGGI
I.1.0 Generalità
I.2.0 Punteggi e Classifiche
I.3.0 Validità delle Competizioni
I.4.0 Titolo di Campione Italiano

Sezione L – RINVIO AD ALTRE FONTI NORMATIVE
L.1.0 Norme di rinvio

ALLEGATO A Fattori correttivi
ALLEGATO B Fattori correttivi Classe Club
ALLEGATO C 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
DL: Direttore di linea
DrG: Direttore di gara
DzG: Direzione di gara
EO: Ente Organizzatore
FAI: Federazione Aeronautica Internazionale
GNC: Graduatoria Nazionale di Classe
GNSS/FR: Registratore di Volo (Flight Recorder)
MTOM: Peso massimo al decollo della massa.
NA: Norme Aggiuntive
PP: Punto di Partenza
PV: Punto di Virata
RSN: Regolamento Sportivo Nazionale
TA: Traguardo di Arrivo
TS: Task Setter (Responsabile scelta temi)
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'ente organizzatore, che si accolla la gestione, l'invio dei risultati e spese di iscrizione.

A.1.2 Le **gare nazionali** sono quelle inserite nel Calendario Sportivo Nazionale con tale definizione e obbligano l'ente organizzatore, 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 caso vi sia la richiesta di iscrizione da parte di piloti stranieri sarà facoltà della STS dell'AeCI decidere, almeno un mese prima dell'inizio della competizione, la partecipazione a tale evento.

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) I Piloti Nazionali – come definito nei criteri di selezione
b) I piloti stranieri classificati nel ranking IGC con un punteggio superiore a zero.

A.1.7 Possono partecipare alle **Gare di Promozione** i piloti di nazionalità italiana non appartenenti alla Categoria nazionale gare di velocità, in possesso dell'insegna FAI C argento e che abbiano almeno un'esperienza di 150 ore da solisti. Il **Campionato di Classe Unica femminile** si intende valido per la promozione dei piloti di sesso femminile, 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 è possibile accorpare una o più classi al fine di aumentare il valore di ranking IGC della competizione. In particolare quando in una determinata classe non si raggiunga il numero minimo di 6 concorrenti, l'accorpamento ad altre classi è raccomandato.

A.1.9 I Campionati Italiani e le gare Nazionali riservate alle classi FAI standard, 15 metri e 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'AeCI per la formale autorizzazione. 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 nel Ranking List. **I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi sia delle singole prove di giornata, sia della classifica generale**, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano, qualora la gara sia valida come Campionato Nazionale.

A.1.10 I **Campionati Italiani** possono essere organizzati annualmente per ciascuna classe di aliante senza handicap, ad eccezione delle classi Club, 20 metri biposto, dove è sempre prevista l'applicazione degli handicap.

E' inoltre possibile per la DG, accorpare una o più classi di Campionato Italiano con una classe unica di "gara Nazionale" al fine di ottenere una gara di valore ranking IGC più elevato. In questo caso la gara sarà organizzata ad Handicap e il titolo di campione Italiano (qualora si raggiungano i requisiti per l'assegnazione) verrà assegnato al primo classificato della propria classe.

A.1.11 Le **Gare Nazionali** possono essere organizzate per classi separate ovvero ad handicap. La DrG specificherà la tipologia di gara nel regolamento particolare di gara.

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 prescrizione della casa costruttrice, per quanto concerne il peso minimo a bordo.

A.1.14 Tutte le gare di categoria Promozione e di classe Club si svolgono senza l'uso della zavorra scaricabile.

A.1.15 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 – gare di velocità
Accedono alla Categoria Nazionale i piloti che partecipando alle Gare di Promozione ottengono un punteggio finale uguale o superiore all'80% del punteggio del vincitore del Campionato. Si specifica che la partecipazione al Campionato Italiano Classe Unica femminile è valida solo ed esclusivamente quale promozione per le gare riservate ai piloti di sesso femminile organizzate sul territorio nazionale e non potrà mai in nessun caso essere valida per accedere alla Categoria Piloti Nazionali.

A.3.0 Definizione classi Alianti
Gli alianti sono divisi nelle seguenti classi:

a) **Standard:** alianti di apertura alare non superiore a 15 m senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
b) **15 metri:** alianti di apertura alare non superiore a 15 m, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
c) **18 metri:** alianti di apertura alare non superiore a 18 m, con peso massimo al decollo non superiore a 600 Kg.
d) **20 metri biposto:** alianti biposto di apertura alare non superiore a 20 m, con peso massimo al decollo non superiore a 800 Kg.
e) **Libera:** alianti di apertura alare qualsiasi con e senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 850 Kg.
f) **Club:** alianti elencati nell'ALLEGATO B (IGC index list).
g) **13,5mt:** alianti di apertura alare non superiore a 13,5mt con MTOM max. 35 Kg/mq

A.4.0 Massa degli alianti
A.4.1 La massa massima al decollo degli alianti deve essere inferiore o uguale al limite previsto per la relativa classe di cui all'art. A.3.0.
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
A.4.3 Il DrG può imporre 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 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 Regolamento particolare di gara se la pesatura degli alianti viene effettuata obbligatoriamente per ogni giornata di gara ovvero a campione.
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, salvo il caso di violazioni ripetute. In ogni caso il concorrente deve riportare la massa del proprio aliante entro il peso massimo consentito. E' 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 competizione riservate a classi specifiche
A.5.1 Fatti salvi i requisiti delle categorie di alianti di cui all'art. A.3.1, è consentita la partecipazione alle competizione riservate a specifiche classi con alianti dalle caratteristiche sotto elencate:
Club: esclusivamente gli alianti elencati nell'**ALLEGATO B** (IGC Index List) con handicap minino 0,98, indipendentemente dal mezzo utilizzato. **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.**
13,5m: alianti con apertura alare non superiore a 13,5m e MTOM massima 35 Kg/mq.
Standard: alianti con apertura alare non superiore ai 15m e senza flap.
15m: alianti con apertura alare non superiore a 15m.
18m: alianti con apertura alare non superiore a 18m.

20m Biposto: alianti biposto con apertura alare non superiore a 20m 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 In tutte le gare di classe unica, la Direzione di Gara potrà dividere i partecipanti in due o più classi e indicherà nel regolamento particolare di gara i criteri e le modalità. L'obiettivo sarà sempre quello di ottenere il massimo coefficiente possibile per il Ranking List IGC.

A.6 Alianti motorizzati
A.6.1 E' consentita la partecipazione di alianti motorizzati purché dotati di sistemi di rilevamento del funzionamento del motore accettati dalla DrG.
A.6.2 Gli alianti motorizzati possono utilizzare il motore per:

a) Il decollo;
b) Evitare il fuori campo;
c) Il rientro dopo un fuori campo su un aeroporto, un'aviosuperficie o dopo un atterraggio virtuale.

A.7.0 Alianti biposto
A.7.1 Definizioni generali
La partecipazione alle gare svolte sul territorio italiano è riservata ai possessori di Licenza di Pilota di Volo a Vela in corso di validità e di Licenza Sportiva FAI in corso di validità.
- **"Equipaggio"**: è costituito da due piloti a bordo di categoria nazionale, titolari di licenza di pilota di volo a vela e di Licenza Sportiva FAI, entrambe in corso di validità, i quali per nessun motivo possono essere sostituiti durante la competizione;
- **"Primo pilota + copilota**: si intende l'equipaggio composto da due piloti titolari di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI, entrambe in corso di validità. Il secondo pilota può essere sostituito nel corso della competizione, ma non potrà in ogni caso avere una posizione nel ranking IGC migliore del primo pilota fisso. **Tutti i nominativi dovranno obbligatoriamente essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione gara.**
- **"Pilota unico"**: solo pilota titolare di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI in corso di validità. Non è consentita la presenza a bordo di un secondo pilota.

A.7.2 Classe 20 m biposto
Nelle competizioni espressamente riservate alla classe 20m biposto non è ammessa la partecipazione di alianti con un solo pilota a bordo. È invece ammessa l'iscrizione come:
- "equipaggio";
- "primo pilota + copilota".

A.7.3 Campionati italiani
Ai campionati italiani classe 20m biposto o dove sono ammessi alianti biposto (campionato italiano classe libera e campionato italiano classe unica ad handicap) l'iscrizione come equipaggio è subordinata al possesso da parte di entrambi i piloti della nazionalità italiana e della Licenza Sportiva FAI rilasciata dall'Aero Club d'Italia.
Quanto sopra vale anche nel caso in cui il Campionato Italiano sia ad estrapolazione di altra gara.

A.7.4 Altre competizioni
Nelle gare di classe unica ad handicap e nelle altre gare nelle quali sono ammessi alianti biposto, l'iscrizione alla competizione con un aliante biposto può essere fatta come "equipaggio", come "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico". In ogni caso, tutti i nominativi dovranno essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione.

A.7.5 Criteri per l'applicazione del punteggio per l'AN
Nel caso di competizione disputata da un "equipaggio", "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico" il punteggio ottenuto ai fini dell'AN viene assegnato nella misura del 100% al pilota con la migliore posizione nell'AN vigente (primo pilota)

SEZIONE B
ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

B.1.0 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.2.0 Giornata di prova di riserva

B.2 Giornata di riserva

L'EO ha la facoltà di prevedere o meno la giornata di riserva, indicandola nel primo bollettino. Se prevista, alla giornata di riserva è dedicata l'ultima giornata di gara, salvo eccezioni appositamente indicate. Ove possibile, l'EO cercherà di fissare il calendario di gara in modo che l'eventuale giornata di riserva cada in un giorno festivo.

B.3.0 Giornata di riposo

B.3.1 Dopo lo svolgimento di sette prove in giornate consecutive, anche se non necessariamente valide per la classifica, il DrG deve concedere un giorno di riposo e deve comunicarlo nel corso del primo briefing generale dei piloti.

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 tre prove valide.

B.4.0 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 DzG decida di organizzare la giornata di allenamento, ne dà comunicazione 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.5.0 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, nel corso del quale procede all'appello ed alla presentazione dei concorrenti, nomina il rappresentante degli stessi per ciascuna classe, illustra le procedure operative del campo di volo e la logistica.

B.5.2 E' obbligatoria la presenza del concorrente ovvero eccezionalmente di un suo delegato al briefing di presentazione della gara. L'assenza non giustificata è sanzionata dal DrG con uno specifico avvertimento. Un'eventuale seconda infrazione in gara successiva sarà sanzionata con la squalifica.

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.6.0 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 segreta 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.7.0 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 presenziare il concorrente deve farsi sostituire da un proprio rappresentante.

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

B.8.1 Il Regolamento particolare di Gara 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 nel Regolamento Nazionale Gare Velocità Volo a Vela o con il Regolamento Sportivo Nazionale dell'Aeroclub d'Italia.

B.8.2 Il regolamento particolare di gara deve essere pubblicato sul sito della competizione almeno 30 giorni prima della gara.

B.9.0 Premiazione

B.9.1 La premiazione è normalmente organizzata nella giornata di riserva. Tuttavia il DrG può anticipare la premiazione nella stessa giornata dell'ultima prova dandone comunicazione formale ai concorrenti almeno con due giorni di 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.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione

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

B.11.0 Organizzazione della competizione

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'ente organizzatore 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'ente organizzatore adotta il presente regolamento quale Regolamento ufficiale della competizione e lo trasmette unitamente all'organigramma della competizione e al regolamento particolare di gara 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 La DzG predispone per tempo le infrastrutture necessarie per il regolare svolgimento della competizione: aula briefing, parcheggio per gli alianti, impianti di carico dell'acqua, hangar per il ricovero dei traini, toilette, campeggio.

B.11.5 Almeno **quattro mesi prima dell'inizio della competizione** la DrG:

1) Predispone 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** la 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. La 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** la 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 regolamento particolare di gara 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) Predispone 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) Nel caso di gara di classe unica non valida per il campionato italiano, se il numero degli iscritti è maggiore di quaranta, provvederà alla suddivisione della competizione in una o più classi come al punto A.5.2 del presente regolamento.

1) **B.11.9 Durante lo svolgimento della competizione la DrG:**
2) 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;
3) Pubblica sul sito i file IGC entro le 24 ore successive lo svolgimento di ciascuna prova;
4) Pubblica sul sito ogni mattina entro le ore 10.00 una breve relazione accompagnata da fotografie sull'andamento della prova del giorno precedente.

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 sei concorrenti iscritti nel termine suddetto, la DrG conferma all'EO 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 sei iscritti, la DrG ne dà immediata comunicazione al delegato per il volo a vela in CCSA e provvede ad informare tutti i concorrenti del rischio che la competizione possa non raggiungere il numero minimo necessario per la sua validità.

B.12.3 La DrG, in caso di numero insufficiente di iscritti, può fino al giorno prima dell'inizio della competizione chiedere alla STS dell'AeCI l'annullamento della stessa ovvero proporre l'accorpamento dell'eventuale classe che non avesse raggiunto il numero minimo di concorrenti con altra della stessa competizione. In questo caso la nuova classe potrà prevedere l'applicazione degli handicap. In ogni caso, la DrG dovrà quanto prima informare i piloti iscritti della possibilità eventuale dell'accorpamento.

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 Qualora fosse necessario limitare il numero dei concorrenti ad un Campionato Italiano o alle gare nazionali organizzate in Italia, vale la posizione nel Ranking List IGC, sia per i piloti italiani, sia stranieri.

SEZIONE C
REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO

C.1.0 Piloti

C.1.1 I concorrenti devono essere in possesso di:

a) Licenza di pilota di aliante in corso di validità;
b) Certificato medico in corso di validità;
c) Licenza sportiva FAI valida per l'anno in corso; nel caso di alianti biposto con due persone a bordo entrambi i componenti dell'equipaggio dovranno essere titolari di licenza di pilota di volo a vela in corso di validità ed in possesso della tessera FAI;
d) Polizza assicurativa morte e infortuni a norma di legge, ove non ricompresa nella tessera FAI.

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

a) Regolamento della competizione;
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.2.0 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.

C.2.2 E' obbligatorio l'installazione e l'uso di un sistema di segnalazione traffico di prossimità (Flarm, DSX o similare). La non conformità al punto C.2.2 comporta l'esclusione dalla gara.

C.2.3 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione per verificare l'installazione del dispositivo e verificarne il corretto uso.

C.2.4 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione e farsi consegnare il file del sistema di segnalazione traffico di prossimità in qualsiasi fase della competizione.

C.2.5 L'installazione a bordo di un ELT, PLB o similari è fortemente raccomandato.

C.2.6 La DrG 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.2.7 E' fortemente raccomandata la presenza a bordo di un kit di pronto soccorso.

C.3.0 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 Prima dell'inizio della competizione il DrG deve verificare la corrispondenza delle sigle di gara degli alianti ai requisiti di cui ai commi precedenti, e se ne accerta la non corrispondenza ne ordina l'immediata modifica.

C.3.6 Il mancato ottemperamento all'ordine del DrG ovvero, in ogni caso, l'accertamento successivo all'inizio della competizione dell'assenza dei requisiti delle sigle di gara di cui ai precedenti commi, comporta l'esclusione del concorrente dalla competizione.

C.4.0 Ispezione alianti

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

C.5.0 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 addebitati 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 sono:

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

D.1.2 I temi di gara vengono scelti dal DrG e/o dal Task Setter previa consultazione con il Responsabile del Servizio Meteorologico. 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 i temi di gara tra le tipologie di cui al punto D.1.1, ma nessuna delle due tipologie può essere utilizzata per più del 67% delle prove valide 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, ora dello schieramento, ora dei decolli previsti, quote e zone di sgancio, velocità massima al taglio del traguardo, effemeridi, zone operative vietate, 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.

D.3.0 Schieramento

D.3.1 L'ordine di schieramento su file è sorteggiato prima della prima prova di gara ed 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 regolamento particolare di gara.

D.4.0 Decollo e traino

D.4.1 Il decollo degli alianti avviene mediante traino aereo. Gli alianti motorizzati in grado di farlo, possono decollare autonomamente. Il costo dei traini è a carico dei concorrenti.

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.

Aero Club d'Italia
Volo a Vela

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, le zone e la quota di sgancio vengono comunicati al briefing o subito prima del lancio di ciascuna classe. I piloti di motoalianti che fanno uso del motore per portarsi alla quota di sgancio devono spegnerlo nella zona indicata giornalmente dalla DrG.

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'involo 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 modificato dal DrG in relazione all'evolversi della situazione meteo.

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 45 e un massimo di 90 secondi, prima del taglio del traguardo di partenza. Questa procedura rappresenta un obbligo solo durante il primo giorno di gara. Per i successivi giorni la DG controllerà esclusivamente che l'ENL del logger sia attivo.

D.4.10 I piloti di alianti motorizzati a decollo autonomo al termine del circuito di salita preventivamente assegnato e delle operazioni di rientro del motore, devono portarsi sul punto di sgancio della propria classe alla quota comunicata dal Direttore di Linea al momento del decollo.

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.

D.5.0 Partenze

D.5.1 L'aliante inizia la prova passando attraverso un punto o una linea di partenza fissata dalla DrG e specificata nelle NA, o nel foglio del tema e/o durante il briefing.

D.5.2 Il concorrente deve effettuare almeno una partenza valida. Il tempo di partenza utilizzato per lo scoring è quello dell'ultima partenza valida.

D.5.3 Partenze entro un massimo di 500 m dalla linea o dal limite dell'area di partenza sono valide, ma vengono penalizzate.

D.5.4 Le partenze vengono aperte 30 minuti dopo il decollo dell'ultimo aliante della classe che era nella propria regolare posizione di schieramento. E' 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.5.5 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 cinque e dieci minuti al taglio del traguardo, annuncia che il traguardo è aperto. L'ora ufficiale della gara è l'ora GPS.

D.5.6 Il traguardo di partenza rimane aperto fino alle effemeridi, il cui orario deve essere riportato sul foglio del tema di gara.

D.5.7 Possono essere previsti limiti di quota alla partenza espressi in QNH.

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 Può essere imposta una limitazione di quota e di velocità alla partenza. Il limite di quota può essere modificato o annullato al momento dell'apertura del traguardo. La velocità di riferimento è la velocità al suolo dell'aliante rilevata dal GNSS/FR.

D.5.10 Partenze non corrette saranno penalizzate.

D.5.11 Se una prova viene annullata per motivi di sicurezza dopo che alcuni concorrenti hanno già effettuato la partenza, il DrG provvede ad informare i concorrenti già partiti via radio e chiede conferma della ricezione del messaggio attraverso la sua ripetizione.
D.5.12 Se non è provato che il concorrente sia partito dopo l'apertura del traguardo di partenza per la sua classe, lo stesso è considerato non partito.

D.6.0 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.
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. Il DrG può assegnare la partenza simultanea esclusivamente nelle giornate in cui le condizioni meteorologiche sono compatibili con la sicurezza del volo.
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 sanzioni 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 (espressa in QNH) consentita è ..... m, velocità massima al taglio del traguardo è ..... Km/h"*;
b) **cinque minuti prima** dell'apertura del traguardo: *"il traguardo aprirà tra cinque minuti, massima altitudine* (espressa in QNH) *consentita è ..... m, 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 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 partenza è valida se il GNSS FR mostra un fix valido o una linea retta tra due successivi FR fixes che attraversano la linea di partenza nella direzione del primo pilone 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. Al pilota che vola con direzione contraria per riposizionarsi dietro alla linea di partenza saranno dati dieci minuti di penalità, per l'estrema pericolosità della manovra.
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. Al pilota che vola con direzione parallela alla linea del traguardo a una distanza inferiore a 1 km da essa, saranno dati tre minuti di penalità, per la pericolosità della manovra.

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 deve raggiungere i PV specificati dalla DrG nell'ordine richiesto.
D.7.3 Il non corretto aggiramento dei PV viene penalizzato.

D.8.0 Arrivo

D.8.1 La DrG può scegliere per ogni tema di giornata una delle seguenti procedure di taglio traguardo:

a) Linea di arrivo;
b) Linea di arrivo remota;
c) Cerchio di arrivo.

Le procedure di arrivo scelte per la competizione devono essere specificate nel Regolamento particolare di gara. La DrG dovrà sempre indicare la quota minima di sorvolo per il taglio del traguardo di arrivo.

D.8.2 I concorrenti annunciano il loro arrivo sulla frequenza del traguardo comunicando il numero di gara ed i minuti mancanti all'atterraggio. Il Regolamento particolare di gara disciplina le procedure di circuito ed 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 traguardo viene chiuso alle effemeridi, ovvero quando tutti i concorrenti sono atterrati.

D.8.5 Il concorrente che alle effemeridi non abbia ancora completato il percorso di gara, viene considerato atterrato fuoricampo nel punto in cui si trova al momento delle effemeridi stesse.

D.9.0 Linea di arrivo

D.9.1 Per completare una prova il concorrente deve attraversare il Traguardo di Arrivo (TA), nella direzione indicata, a bordo del proprio aliante e senza aiuti.

D.9.2 Il TA ha una lunghezza di 1000 m per parte, per un totale di m 2000 m, sulle coordinate di arrivo ortogonali all'ultimo lato ad una quota stabilita.

D.9.3 Il TA è posizionato in modo che gli alianti possano atterrare in sicurezza dopo l'attraversamento. Il TA deve essere sorvolato ad una quota massima di 500 metri (AGL) e ad una quota minima, salvo il caso degli atterraggi in

D.10.1 La linea di arrivo può essere remota, ossia non posizionata sull'aeroporto di atterraggio.

D.10.1 Nel caso di traguardo remoto la DrG deve prevederne il sorvolo ad un'altezza minima tale da consentire il rientro in campo in sicurezza.

D.10.2 Il concorrente che attraversa la linea di arrivo remota al di sotto della quota minima prevista, viene penalizzato con l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.11.0 Cerchio di arrivo

D.11.1 Può essere previsto come traguardo di arrivo un cerchio di raggio predefinito dalla DzG comprendente al suo interno l'aeroporto.

D.11.2 La DrG indica l'altitudine, espressa in QNH, massima e minima per l'attraversamento del cerchio.

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.11.5 Il cerchio di arrivo permette ai piloti di impostare una discesa lenta e di concentrarsi sulla propria procedura di atterraggio, nonché di mantenere la necessaria separazione dagli altri alianti in discesa. Il cerchio di arrivo può quindi essere previsto dalla DrG al fine di permettere la separazione degli alianti in territori montagnosi ovvero in caso di aeroporti dotati di un'unica pista di atterraggio.

D.12.0 Atterraggio

D.12.1 Le procedure di atterraggio sono definite nel Regolamento particolare di gara.

D.12.2 Manovre pericolose nell'avvicinamento e dopo l'attraversamento del traguardo sono penalizzate. Dopo l'attraversamento del traguardo gli alianti devono atterrare senza indugio.

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

D.13.0 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.13.1 In caso di atterraggio fuori campo, l'aliante può essere recuperato via terra oppure per via aerea.

D.13.2 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.13.3 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.13.4 La posizione dell'aliante dopo l'atterraggio fuori campo sarà quella calcolata dal software See You Competition.

D.14.0 Atterraggio virtuale

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

D.15.0 Area di gara e limite massimo di quota

D.15.1 La DrG definisce con coordinate geografiche l'area della competizione e al suo interno 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 sforamento 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.16.0 Spazi aerei vietati

D.16.1 L'ingresso negli spazi aerei vietati verticali ed orizzontali viene considerato, atterraggio fuori campo all'ingresso della zona vietata. Eventuali violazioni successive sono sanzionate con le penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.16.2 La valutazione dell'ingresso negli spazi aerei vietati viene effettuata esclusivamente con il software See You Competition.

D.16.3 In caso di ingresso in spazi aerei vietati è consentito al concorrente fornire alla DrG il GNSS/FR secondario, purché regolarmente dichiarato all'atto dell'iscrizione, al fine di verificare la correttezza della registrazione del GNSS/FR primario. In caso di discrepanza tra le due registrazioni, verrà considerata solo una registrazione di volo, quella più favorevole per il concorrente nella sua interezza. **Non potranno in nessun caso essere presi in considerazioni altri Flight Recorders oltre il primario e secondario regolarmente dichiarati prima dell'inizio della gara.**

D.16.4 La violazione dello spazio aereo invalida la prova di giornata del concorrente sia nel caso in cui venga commessa prima del taglio del traguardo, sia nel caso in cui il pilota, accortosi della violazione, riatterri e riparta per un altro volo. Per ogni giornata di volo, il concorrente è obbligato a consegnare alla DrG le registrazioni di tutti i voli effettuati in ogni giornata di volo. La mancata consegna di tutte le registrazioni impedisce alla DrG l'accertamento dell'eventuale sforamento degli spazi aerei vietati e comporta pertanto per il concorrente la squalifica di giornata. **Il DrG ha la facoltà di scaricare autonomamente i file da tutti i Flight Recorder presenti a bordo dell'aliante.**

D.17.0 Consegna del GNSS/FR

Entro 45 minuti dall'atterraggio in aeroporto i concorrenti devono consegnare su supporto informatico alla DrG tutti i file in formato IGC dei voli effettuati nella giornata di gara. Eventuali ritardi verranno sanzionati con l'applicazione delle penalità di cui all'ALLEGATO C.

SEZIONE E
CLASSIFICHE

E.1.0 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 DzG 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.2.0 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.2.1 La **"classifica generale provvisoria"** tiene conto dei risultati di tutte le classifiche di giornata, anche se non ufficiali.

E.2.2 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.2.3 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 cosi via finché vi sia un pareggio.

SEZIONE F
PENALITA', CSO E CONTENZIOSO

F.1.0 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.

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 Regolamento Sportivo Nazionale e del Regolamento Particolare di Gara. All'atto dell'iscrizione, i suddetti regolamenti si intendono implicitamente accettati dai concorrenti.

F.2.0 Commissione Sportiva Operante

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

F.3.0 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 ovvero 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.4.0 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.5.0 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.6.0 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.7.0 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.8.0 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: 18

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 L' ente organizzatore della competizione italiane deve trasmettere all' IGC Ranking System Administrator ( ), entro 15 giorni dalla conclusione della gara, le classifiche definitive nel formato indicato al seguente indirizzo :

SEZIONE G
PROCEDURE PER LA VALUTAZIONE DEI VOLI

G.1.0 Strumenti di controllo
G.1.1 Ogni aliante deve essere dotato di almeno un'unità GNSS/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 il concorrente deve indicare marca e sigla di identificazione del GNSS/FR primario e del GNSS/FR secondario, se intende servirsene. **La DrG non potrà in nessun caso prendere in considerazione, neppure come registrazione di back-up, GNSS/FR secondari che non siano stati predichiarati all'atto dell'iscrizione o, in caso di malfunzionamento del GNSS/FR primario o secondario, registrato prima della relativa prova di giornata.**
G.1.4 Il Prima dell'inizio della competizione, il concorrente deve fornire alla DrG un file contenente un volo registrato con i GNSS/FR primario e secondario che intende utilizzare nel corso della competizione.
G.1.5 Prima del taglio della linea di partenza, gli alianti con sostentamento e con decollo autonomo, se trainati, devono accendere il motore per un massimo di 90" al fine di evidenziare sul FR il corretto funzionamento del sensore di registrazione del livello di rumore.
G.1.6 La zona di osservazione (ZO) per la partenza con FR è indicata nel Regolamento particolare di gara.
G.1.7 Una partenza con FR è valida se la registrazione evidenzia che c'è almeno un rilevamento nella ZO o che una retta congiungente due rilevamenti validi consecutivi passa attraverso la ZO stessa.
G.1.8 Il FR deve dimostrare l'aggiramento dei punti di virata (PV) previsti per la prova della giornata.
G.1.9 La ZO è un cilindro di 500 m di raggio con centro sul PV.
G.1.10 Per gli area task (AAT) il raggio del cilindro viene specificato nel tema di gara.
G.1.11 E' valido l'aggiramento di un PV se la registrazione dell'FR indica un rilevamento valido nella ZO o se una retta che congiunge due rilevamenti validi successivi passa attraverso la ZO. Se non viene soddisfatta nessuna delle ipotesi precedenti viene applicata una penalità di 50 punti a condizione che esista un fix ad una distanza non superiore a 1000 m dal PV.
G.1.12 Entrambi i GNSS/FR primario e secondario devono essere settati per la registrazione di un fix ogni massimo 5 secondi. Eventuali maggiori settaggi GNSS/FR verranno sanzionati come da ALLEGATO C.

G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli
Per le gare con formula 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 See You Competition della società Naviter d.o.o.

G.3.0 Tempi e quote di partenza e arrivo
G.3.1 Il tempo di partenza è quello dell'ultimo rilevamento nella ZO di partenza.
G.3.2 Il tempo di arrivo è quello dell'attraversamento del traguardo di arrivo (TA).
G.3.3 Per le quote di partenza, di volo e di arrivo si considerano validi i valori barometrici corretti registrati dal FR.

Aero Club d'Italia
Volo a Vela

SEZIONE H
NORME DI SICUREZZA

H.1.0 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.2.0 Volo in nube

H.2.1 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.3.0 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.4.0 Comunicazioni radio

H.4.1 Un solo apparecchio radio ricetrasmittente può essere imbarcato a bordo dell'aliante. Ad eccezione delle procedure di decollo ed atterraggio, l'uso della radio è consentito sulla sola frequenza obbligatoria di volo assegnata dalla DrG.

H.4.2 Sono vietate comunicazioni fra concorrenti ed altri aeromobili in volo, se non per ragioni di sicurezza.

H.4.3 Le comunicazioni tra concorrenti devono essere contenute ed avere ad oggetto motivi di sicurezza.

H.4.4 La DrG effettua controlli a campione anche attraverso l'utilizzo in volo di aeromobili per verificare che tutti i concorrenti siano in ascolto sulla frequenza di gara.

H.4.6 La DrG può prevedere uno o più "appelli" durante lo svolgimento della gara per ragioni di sicurezza.

H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso

H.5.1 Il DrG assegna una penalità tra quelle previste nel presente regolamento ai piloti che si rendessero responsabili di comportamenti che possano compromettere la loro stessa sicurezza ovvero quella di altri piloti o di altre persone.

H.6.0 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. Limitatamente alla classe 13,5m, è consentito l'uso del solo paracadute balistico.

SEZIONE I
CALCOLO DEI PUNTEGGI

I.1.0 Generalità

I.1.1 Per ciascuna prova il punteggio assegnato ad ogni concorrente è arrotondato al numero intero più vicino; il valore 0,5 è arrotondato verso l'alto.

I.1.2 I punti di penalizzazione vengono dedotti dopo il calcolo dei punteggi di ogni prova e non influiscono sul fattore di giornata. 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 almeno pari a Dm (dopo che ogni handicap è stato applicato). Dm è definito al successivo punto I.2.1.

I.1.3 Ai voli penalizzati con la squalifica vengono attribuiti zero punti, ma essi vengono considerati nei calcoli dei punteggi.

I.2.0 Distanza valida

I.2.1 La distanza valida d è la somma delle lunghezze dei lati regolarmente completati nell'ordine stabilito più la distanza valida dell'eventuale lato iniziato ma non completato.

I.2.2 La distanza valida del lato non completato è la lunghezza del lato meno la distanza tra il punto più favorevole ed il successivo punto di virata, o di arrivo nel caso dell'ultimo lato. Se la distanza valida per l'ultimo lato risulta meno di zero essa si considera zero.

I.2.3 Ad un concorrente che ha regolarmente aggirato un punto di virata non può essere attribuita una distanza valida inferiore a quella fino a quel punto, purché i punti di virata precedenti siano stati passati regolarmente nell'ordine prestabilito.

I.3.0 Validità della prova

I.3.1 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 3 e 6.

Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 3 e 6, la prova è valida se almeno 1 pilota supera la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se il pilota supera una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

I.3.2 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 7 e 11.

Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 7 e 11, la prova è valida se almeno 2 piloti superano la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se entrambi i piloti superano una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

I.3.3 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero uguale o superiore a 12.

Una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

La percentuale ottenuta tra piloti che hanno coperto la distanza minima con quelli decollati è arrotondabile all'intero superiore. Esempio: il 24,1 % è arrotondabile al 25%, che significa gara valida. Il 23,9% è arrotondabile al 24%: gara non valida. Il 24% dà gara non valida.

I.3.4 Nel caso in cui il numero dei piloti decollati e che abbiano superato il percorso minimo come sopra esposto sia inferiore a 3, la prova è da considerarsi non valida.

I.2 Punteggi e classifiche

I.2.1 Parametri per il calcolo dei punteggi

I.2.1.1 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).
- Dm: Distanza minima per validare la prova di giornata. Dm = 100 km.
- n1: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm.
- n2: Numero di concorrenti che hanno chiuso il tema (concorrenti arrivati) la cui velocità media corretta con handicap (Vh) eccede i 2/3 della più alta velocità corretta con handicap della giornata (Vo).
- n3: Numero di arrivati, indipendentemente dalla loro velocità.
- n4: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm/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 (Dh) più alta del giorno.
- Vo: Velocità corretta con handicap (Vh) più alta tra i concorrenti arrivati del giorno.
- To: Tempo (T) impiegato dal concorrente la cui Vh = Vo. In caso di parità di Vo, 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.2.1.2. 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 (Dh = D x Ho / 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 (Vh = D / T x Ho / H).
Pv: Punti per la Velocità del concorrente arrivato.
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 ≥ Dm e Vh = Vo, ma questi non devono apparire nella classifica.

I.2.2 Calcolo dei punteggi di giornata

I.2.2.1 Parametri di Giornata:
Pm è uguale al minore dei seguenti tre valori: 1000; (5 x Do) – 250; (400 x To) – 200.
F è uguale al più piccolo tra 1 e (1.25 x n1 / N).
Fcr è uguale al più piccolo tra 1 e (1.2 x (n2/n1) + 0,6).
Pvm = 2/3 (n2 / N) x Pm
Pdm = Pm – Pvm

I punti massimi per la Giornata saranno inferiori di 1000 punti se la Distanza del Tema è inferiore a 250 km o se il tempo del vincitore è minore di 3 ore, con la conseguenza che la distanza percorsa può essere limitata al massimo a 4 punti per chilometro mentre il tempo impiegato può essere limitato al massimo a 11 punti per ogni minuto in meno.

Se non ci sono arrivati, allora Pm è uguale al minore tra 1000 e (5 x Do) – 250.

I.2.2.2 Punteggio del Concorrente:

(i) Per ogni concorrente che ha chiuso il tema:
Pv = Pvm x (Vh – 2/3 Vo) / (1/3 Vo)
Pd = Pdm
Eccetto il caso in cui Vh < 2/3 Vo, in tal caso Pv = 0

(ii) Per ogni concorrente che non ha chiuso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dh / Do)

(iii) S = F x Fcr x (Pv + Pd)

Se quasi tutti i concorrenti chiudono il tema, un pilota con 2/3 della velocità del vincitore otterrà circa 1/3 del punteggio del vincitore. I concorrenti che non chiudono il tema avranno un punteggio più basso, proporzionale alla loro distanza.

I.5.0 Prove di velocità' (Racing Task)
I.5.1 Per i concorrenti rientrati in campo:
Pv (punti per la velocità) = Pvm x (Vh – 2/3 x Vo) / (1/3 x Vo)
Vh = la velocità del concorrente divisa per il suo handicap
Vo è la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata
Eccetto per Vh = 2/3 x Vo, allora Pv = 0
Pd = Pdm
I.5.2 Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno concluso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dc / Do)
Dc = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap
Do = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata
I.5.3 Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà:
S = Df x (Pv + Pd)

I.6.0 Prove di velocità ad area assegnata (A.A.T.)
I.6.1 Per i concorrenti rientrati in campo:

Pv (punti per la velocità) = Pvm x (Vh – 2/3 x Vo) / (1/3 x Vo)
In cui: Vh è la velocità del concorrente divisa per il suo handicap
Vo è la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata
Eccetto per Vh < 2/3 x Vo, allora Pv = 0
Pd = Pdm
I.6.2 Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno concluso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dc / Do)
Dc = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap
Do = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata
I.6.3 Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà:
S = Df x (Pv + Pd)

I.7.0 Fattore di giornata
Il punteggio S (score) di ogni pilota è composto dalla somma dei punti di velocità e da quelli di distanza ottenuti, il cui risultato viene moltiplicato per il fattore di giornata Df (day factor) Df = 1,25 x nd/N
nd = numero concorrenti che coprono una distanza effettiva di almeno 100 km.
N = numero concorrenti che hanno avuto un decollo regolare.
Se Df è maggiore di 1 è considerato 1.

I.3.0 Validità delle competizioni

I.3.1 Tutte le gare organizzate in Italia e iscritte al Calendario Nazionale dell'AeCI sono considerate valide ed assegnano punti per l'Algoritmo Nazionale se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

a) Sono state effettuate almeno tre prove valide;
b) Almeno sei concorrenti hanno realizzato un punteggio valido in almeno tre delle prove valide disputate.

I.3.2 Per il numero minimo dei concorrenti necessari per la validità dei Campionati Italiani si tiene conto esclusivamente dei piloti di nazionalità italiana.

I.4.0 Titolo di Campione Italiano

I.4.1 Il titolo di Campione Italiano viene assegnato dall'Aero Club d'Italia al primo pilota e/o al primo equipaggio italiano classificato se sono soddisfatte le condizioni di cui all'art. I.8.0. Per poter concorrere al titolo di Campione Italiano, entrambi i piloti dell'equipaggio dovranno essere di nazionalità Italiana.

I.4.2 I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi di ogni singola giornata, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano. A stralcio della classifica generale viene redatta la classifica dei soli piloti italiani, la quale viene presa a riferimento per l'attribuzione dei punteggi per la GNC, con la conseguenza che il punteggio massimo della competizione ai fini della GNC viene assegnato al primo pilota di nazionalità italiana classificato.

SEZIONE L
NORME DI RINVIO

L.1 Rinvio ad altre fonti normative

Per tutto quanto non espressamente 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.

regolamenti volo a vela

piterfiil@tiscali.it

gio 29/03/2018 22:35

Posta in arrivo

A:Pierluigi Matera <segreteriacommissario@aeroclubitalia.it>;

Cari amici,
allego i regolamenti vistati e la mia dichiarazione.
Un saluto
Pietro Filippini .....

Questo messaggio contiene i seguenti allegati:

- CID.pdf[1.49 MB]
- GARE DI VELOCITA'.pdf[11.39 MB]
- DICHIARAZIONE FILIPPINI.pdf[0.25 MB]

Dimensioni totali dei file inviati:13.13 MB

Per scaricarli fai click sul link seguente: Scarica

Allega Maxi è il servizio di Tiscali WebMail che permette di allegare file, fino a 2GB, senza problemi di superamento dei limiti delle normali caselle e-mail.

Ti ricordiamo che questo link sara' valido fino al giorno **05/04/2018**

.....

Con Mobile Open 6 GB hai 6 Giga, 600 minuti e 300 SMS per il tuo smartphone a 9€ al mese per sempre. Passa ora a Tiscali Mobile, il nostro mese è vero! http://tisca.li/Open6GB0318

Il sottoscritto sig. Luca Frigerio, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del Volo, giusto Decreto commissariale n. 4 del 21 marzo 2018,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

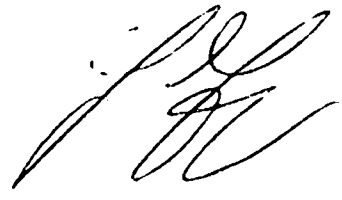
la conformità dei predetti Regolamenti rispetto alla normativa nazionale e internazionale in vigore, la loro idoneità ai fini sportivi e ai fini della sicurezza volo nonché la loro conformità alle regole e alle buone pratiche in materia.

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 29 marzo 2018.

Sig. Luca Frigerio
Esperto tecnico del Commissario straordinario



REGOLAMENTO TECNICO VOLO A VELA PER LE GARE DI VELOCITA'

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) (Verbale n. 1 del 1 marzo 2017) e successivamente modificato con Decreto del Commissario straordinario
n. ____ del _____ 2018

INDICE

Sezione A - TIPOLOGIA DELLE COMPETIZIONI E CLASSI DI ALIANTI
A.1.0 Tipologia delle competizioni
A.2.0 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali - gare di velocità
A.3.0 Definizione classi Alianti
A.4.0 Massa degli alianti
A.5.0 Ammissione degli alianti alle competizione riservate a classi specifiche
A.6.0 Alianti motorizzati
A.7.0 Alianti biposto

Sezione B - ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE
B.1.0 Durata della gara
B.2.0 Giornata di prova di riserva
B.3.0 Giornata di riposo
B.4.0 Giornata di allenamento
B.5.0 Briefing di presentazione della gara
B.6.0 Rappresentante dei piloti
B.7.0 Briefing di giornata
B.8.0 Norme aggiuntive ed altre disposizioni adottate dal DrG
B.9.0 Premiazione
B.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione
B.11.0 Compiti della Direzione di gara
B.12.0 Iscrizioni ed eventuale cancellazione della competizione

Sezione C - REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO
C.1.0 Piloti
C.2.0 Alianti ed equipaggiamenti di sicurezza
C.3.0 Sigle di gara
C.4.0 Ispezione alianti
C.5.0 Riparazioni e sostituzioni parti alianti

Sezione D - PROCEDURE DI GARA
D.1.0 Temi di gara
D.2.0 Informazioni sul tema di giornata
D.3.0 Schieramento
D.4.0 Decollo e traino
D.5.0 Partenze
D.6.0 Partenze simultanee
D.7.0 Punti di virata
D.8.0 Arrivo

D.9.0 Linea di arrivo
D.10.0 Linea di arrivo remota
D.11.0 Cerchio di arrivo
D.12.0 Atterraggio
D.13.0 Atterraggio fuori campo
D.14.0 Atterraggio virtuale
D.15.0 Area di gara
D.16.0 Spazi aerei vietati
D.17.0 Consegna dei GNSS/FR

Sezione E - CLASSIFICHE
E.1.0 Classifiche di giornata: preliminare, non ufficiale, ufficiale
E.2.0 Classifiche generali: provvisoria, definitiva

Sezione F - PENALITA', CSO E CONTENZIOSO
F.1.0 Penalità e Squalifiche
F.2.0 Commissione Sportiva Operante
F.3.0 Esposto
F.4.0 Lagnanza
F.5.0 Reclamo
F.6.0 Appello alla CCSA
F.7.0 Ricorso al Consiglio Federale dell'AeCI
F.8.0 Omologazione della competizione

Sezione G - PROCEDURE PER IL CONTROLLO DEL VOLO
G.1.0 Strumenti di controllo
G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli
G.2.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

Sezione H - NORME DI SICUREZZA
H.1.0 Certificato di navigabilità
H.2.0 Volo in nube
H.3.0 Incidenti di volo
H.4.0 Comunicazioni radio
H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso
H.5.0 Uso del paracadute

Sezione I - CALCOLO DEI PUNTEGGI
I.1.0 Generalità
I.2.0 Punteggi e Classifiche
I.3.0 Validità delle Competizioni
I.4.0 Titolo di Campione Italiano

Sezione L - RINVIO AD ALTRE FONTI NORMATIVE
L.1.0 Norme di rinvio

ALLEGATO A Fattori correttivi
ALLEGATO B Fattori correttivi Classe Club
ALLEGATO C 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
DL: Direttore di linea
DrG: Direttore di gara

DzG: Direzione di gara
EO: Ente Organizzatore
FAI: Federazione Aeronautica Internazionale
GNC: Graduatoria Nazionale di Classe
GNSS/FR: Registratore di Volo (Flight Recorder)
MTOM: Peso massimo al decollo della massa.
NA: Norme Aggiuntive
PP: Punto di Partenza
PV: Punto di Virata
RSN: Regolamento Sportivo Nazionale
TA: Traguardo di Arrivo
TS: Task Setter (Responsabile scelta temi)
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'ente organizzatore, che si accolla la gestione, l'invio dei risultati e spese di iscrizione.

A.1.2 Le **gare nazionali** sono quelle inserite nel Calendario Sportivo Nazionale con tale definizione e obbligano l'ente organizzatore, 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 caso vi sia la richiesta di iscrizione da parte di piloti stranieri sarà facoltà della STS dell'AeCI decidere, almeno un mese prima dell'inizio della competizione, la partecipazione a tale evento.

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) I Piloti Nazionali - come definito nei criteri di selezione
b) I piloti stranieri classificati nel ranking IGC con un punteggio superiore a zero.

A.1.7 Possono partecipare alle **Gare di Promozione** i piloti di nazionalità italiana non appartenenti alla Categoria nazionale gare di velocità, in possesso dell'insegna FAI C argento e che abbiano almeno un'esperienza di 150 ore da solisti. Il **Campionato di Classe Unica femminile** si intende valido per la promozione dei piloti di sesso femminile, 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 è possibile accorpare una o più classi al fine di aumentare il valore di ranking IGC della competizione. In particolare quando in una determinata classe non si raggiunga il numero minimo di 6 concorrenti, l'accorpamento ad altre classi è raccomandato.

A.1.9 I Campionati Italiani e le gare Nazionali riservate alle classi FAI standard, 15 metri e 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'AeCI per la formale autorizzazione. 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 nel Ranking List. **I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi sia delle singole prove di giornata, sia della classifica generale,** ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano, qualora la gara sia valida come Campionato Nazionale.

A.1.10 I **Campionati Italiani** possono essere organizzati annualmente per ciascuna classe di aliante senza handicap, ad eccezione delle classi Club, 20 metri biposto, dove è sempre prevista l'applicazione degli handicap.

E' inoltre possibile per la DG, accorpare una o più classi di Campionato Italiano con una classe unica di "gara Nazionale" al fine di ottenere una gara di valore ranking IGC più elevato. In questo caso la gara sarà organizzata ad Handicap e il titolo di campione Italiano (qualora si raggiungano i requisiti per l'assegnazione) verrà assegnato al primo classificato della propria classe.

A.1.11 Le **Gare Nazionali** possono essere organizzate per classi separate ovvero ad handicap. La DrG specificherà la tipologia di gara nel regolamento particolare di gara.

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 prescrizione della casa costruttrice, per quanto concerne il peso minimo a bordo.

A.1.14 Tutte le gare di categoria Promozione e di classe Club si svolgono senza l'uso della zavorra scaricabile.

A.1.15 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 - gare di velocità
Accedono alla Categoria Nazionale i piloti che partecipando alle Gare di Promozione ottengono un punteggio finale uguale o superiore all'80% del punteggio del vincitore del Campionato. Si specifica che la partecipazione al Campionato Italiano Classe Unica femminile è valida solo ed esclusivamente quale promozione per le gare riservate ai piloti di sesso femminile organizzate sul territorio nazionale e non potrà mai in nessun caso essere valida per accedere alla Categoria Piloti Nazionali.

A.3.0 Definizione classi Alianti
Gli alianti sono divisi nelle seguenti classi:

a) **Standard:** alianti di apertura alare non superiore a 15 m senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
b) **15 metri:** alianti di apertura alare non superiore a 15 m, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
c) **18 metri:** alianti di apertura alare non superiore a 18 m, con peso massimo al decollo non superiore a 600 Kg.
d) **20 metri biposto:** alianti biposto di apertura alare non superiore a 20 m, con peso massimo al decollo non superiore a 800 Kg.
e) **Libera:** alianti di apertura alare qualsiasi con e senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 850 Kg.
f) **Club:** alianti elencati nell'ALLEGATO B (IGC index list).
g) **13,5mt:** alianti di apertura alare non superiore a 13,5mt con MTOM max. 35 Kg/mq

A.4.0 Massa degli alianti
A.4.1 La massa massima al decollo degli alianti deve essere inferiore o uguale al limite previsto per la relativa classe di cui all'art. A.3.0.
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
A.4.3 Il DrG può imporre 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 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 Regolamento particolare di gara se la pesatura degli alianti viene effettuata obbligatoriamente per ogni giornata di gara ovvero a campione.
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, salvo il caso di violazioni ripetute. In ogni caso il concorrente deve riportare la massa del proprio aliante entro il peso massimo consentito. E' 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 competizione riservate a classi specifiche
A.5.1 Fatti salvi i requisiti delle categorie di alianti di cui all'art. A.3.1, è consentita la partecipazione alle competizione riservate a specifiche classi con alianti dalle caratteristiche sotto elencate:
Club: esclusivamente gli alianti elencati nell'ALLEGATO B (IGC Index List) con handicap minino 0,98, indipendentemente dal mezzo utilizzato. **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.**
13,5m: alianti con apertura alare non superiore a 13,5m e MTOM massima 35 Kg/mq.
Standard: alianti con apertura alare non superiore ai 15m e senza flap.
15m: alianti con apertura alare non superiore a 15m.
18m: alianti con apertura alare non superiore a 18m.

20m Biposto: alianti biposto con apertura alare non superiore a 20m 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 In tutte le gare di classe unica, la Direzione di Gara potrà dividere i partecipanti in due o più classi e indicherà nel regolamento particolare di gara i criteri e le modalità. L'obiettivo sarà sempre quello di ottenere il massimo coefficiente possibile per il Ranking List IGC.

A.6 Alianti motorizzati
A.6.1 E' consentita la partecipazione di alianti motorizzati purché dotati di sistemi di rilevamento del funzionamento del motore accettati dalla DrG.
A.6.2 Gli alianti motorizzati possono utilizzare il motore per:
a) Il decollo;
b) Evitare il fuori campo;
c) Il rientro dopo un fuori campo su un aeroporto, un'aviosuperficie o dopo un atterraggio virtuale.

A.7.0 Alianti biposto
A.7.1 Definizioni generali
La partecipazione alle gare svolte sul territorio italiano è riservata ai possessori di Licenza di Pilota di Volo a Vela in corso di validità e di Licenza Sportiva FAI in corso di validità.
- **"Equipaggio":** è costituito da due piloti a bordo di categoria nazionale, titolari di licenza di pilota di volo a vela e di Licenza Sportiva FAI, entrambe in corso di validità, i quali per nessun motivo possono essere sostituiti durante la competizione;
- **"Primo pilota + copilota:** si intende l'equipaggio composto da due piloti titolari di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI, entrambe in corso di validità. Il secondo pilota può essere sostituito nel corso della competizione, ma non potrà in ogni caso avere una posizione nel ranking IGC migliore del primo pilota fisso. **Tutti i nominativi dovranno obbligatoriamente essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione gara.**
- **"Pilota unico":** solo pilota titolare di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI in corso di validità. Non è consentita la presenza a bordo di un secondo pilota.

A.7.2 Classe 20 m biposto
Nelle competizioni espressamente riservate alla classe 20m biposto non è ammessa la partecipazione di alianti con un solo pilota a bordo. È invece ammessa l'iscrizione come:
- "equipaggio";
- "primo pilota + copilota".

A.7.3 Campionati Italiani
Ai campionati italiani classe 20m biposto o dove sono ammessi alianti biposto (campionato italiano classe libera e campionato italiano classe unica ad handicap) l'iscrizione come equipaggio è subordinata al possesso da parte di entrambi i piloti della nazionalità italiana e della Licenza Sportiva FAI rilasciata dall'Aero Club d'Italia.
Quanto sopra vale anche nel caso in cui il Campionato Italiano sia ad estrapolazione di altra gara.

A.7.4 Altre competizioni
Nelle gare di classe unica ad handicap e nelle altre gare nelle quali sono ammessi alianti biposto, l'iscrizione alla competizione con un aliante biposto può essere fatta come "equipaggio", come "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico". In ogni caso, tutti i nominativi dovranno essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione.

A.7.5 Criteri per l'applicazione del punteggio per l'AN
Nel caso di competizione disputata da un "equipaggio", "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico" il punteggio ottenuto ai fini dell'AN viene assegnato nella misura del 100% al pilota con la migliore posizione nell'AN vigente (primo pilota)

SEZIONE B
ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

B.1.0 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.2.0 Giornata di prova di riserva

B.2 Giornata di riserva
L'EO ha la facoltà di prevedere o meno la giornata di riserva, indicandola nel primo bollettino. Se prevista, alla giornata di riserva è dedicata l'ultima giornata di gara, salvo eccezioni appositamente indicate. Ove possibile, l'EO cercherà di fissare il calendario di gara in modo che l'eventuale giornata di riserva cada in un giorno festivo.

B.3.0 Giornata di riposo
B.3.1 Dopo lo svolgimento di sette prove in giornate consecutive, anche se non necessariamente valide per la classifica, il DrG deve concedere un giorno di riposo e deve comunicarlo nel corso del primo briefing generale dei piloti.
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 tre prove valide.

B.4.0 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 DzG decida di organizzare la giornata di allenamento, ne dà comunicazione 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.5.0 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, nel corso del quale procede all'appello ed alla presentazione dei concorrenti, nomina il rappresentante degli stessi per ciascuna classe, illustra le procedure operative del campo di volo e la logistica.
B.5.2 E' obbligatoria la presenza del concorrente ovvero eccezionalmente di un suo delegato al briefing di presentazione della gara. L'assenza non giustificata è sanzionata dal DrG con uno specifico avvertimento. Un'eventuale seconda infrazione in gara successiva sarà sanzionata con la squalifica.
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.6.0 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 segreta 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.7.0 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 presenziare il concorrente deve farsi sostituire da un proprio rappresentante.

B.8.0 Regolamento Particolare di Gara (ex norme aggiuntive) ed altre disposizioni adottate dal DrG
B.8.1 Il Regolamento particolare di Gara 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 nel Regolamento Nazionale Gare Velocità Volo a Vela o con il Regolamento Sportivo Nazionale dell'Aeroclub d'Italia.
B.8.2 Il regolamento particolare di gara deve essere pubblicato sul sito della competizione almeno 30 giorni prima della gara.
B.9.0 Premiazione

B.9.1 La premiazione è normalmente organizzata nella giornata di riserva. Tuttavia il DrG può anticipare la premiazione nella stessa giornata dell'ultima prova dandone comunicazione formale ai concorrenti almeno con due giorni di 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.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione
L'AeCI, l'ente organizzatore e il Direttore di Gara si riservano il diritto di annullare, sospendere o rinviare la gara prima e durante il suo svolgimento per causa di forza maggiore.

B.11.0 Organizzazione della competizione
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'ente organizzatore 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'ente organizzatore adotta il presente regolamento quale Regolamento ufficiale della competizione e lo trasmette unitamente all'organigramma della competizione e al regolamento particolare di gara 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 La DzG predispone per tempo le infrastrutture necessarie per il regolare svolgimento della competizione: aula briefing, parcheggio per gli alianti, impianti di carico dell'acqua, hangar per il ricovero dei traini, toilette, campeggio.
B.11.5 Almeno **quattro mesi prima dell'inizio della competizione** la DrG:

1) Predispone 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** la 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. La 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** la 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 regolamento particolare di gara 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) Predispone 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) Nel caso di gara di classe unica non valida per il campionato italiano, se il numero degli iscritti è maggiore di quaranta, provvederà alla suddivisione della competizione in una o più classi come al punto A.5.2 del presente regolamento.

1) **B.11.9 Durante lo svolgimento della competizione la DrG:**
2) 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;
3) Pubblica sul sito i file IGC entro le 24 ore successive lo svolgimento di ciascuna prova;
4) Pubblica sul sito ogni mattina entro le ore 10.00 una breve relazione accompagnata da fotografie sull'andamento della prova del giorno precedente.

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 sei concorrenti iscritti nel termine suddetto, la DrG conferma all'EO 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 sei iscritti, la DrG ne dà immediata comunicazione al delegato per il volo a vela in CCSA e provvede ad informare tutti i concorrenti del rischio che la competizione possa non raggiungere il numero minimo necessario per la sua validità.

B.12.3 La DrG, in caso di numero insufficiente di iscritti, può fino al giorno prima dell'inizio della competizione chiedere alla STS dell'AeCI l'annullamento della stessa ovvero proporre l'accorpamento dell'eventuale classe che non avesse raggiunto il numero minimo di concorrenti con altra della stessa competizione. In questo caso la nuova classe potrà prevedere l'applicazione degli handicap. In ogni caso, la DrG dovrà quanto prima informare i piloti iscritti della possibilità eventuale dell'accorpamento.

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 Qualora fosse necessario limitare il numero dei concorrenti ad un Campionato Italiano o alle gare nazionali organizzate in Italia, vale la posizione nel Ranking List IGC, sia per i piloti italiani, sia stranieri.

SEZIONE C
REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO

C.1.0 Piloti

C.1.1 I concorrenti devono essere in possesso di:

a) Licenza di pilota di aliante in corso di validità;
b) Certificato medico in corso di validità;
c) Licenza sportiva FAI valida per l'anno in corso; nel caso di alianti biposto con due persone a bordo entrambi i componenti dell'equipaggio dovranno essere titolari di licenza di pilota di volo a vela in corso di validità ed in possesso della tessera FAI;
d) Polizza assicurativa morte e infortuni a norma di legge, ove non ricompresa nella tessera FAI.

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

a) Regolamento della competizione;
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.2.0 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.

C.2.2 E' obbligatorio l'installazione e l'uso di un sistema di segnalazione traffico di prossimità (Flarm, DSX o similare). La non conformità al punto C.2.2 comporta l'esclusione dalla gara.

C.2.3 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione per verificare l'installazione del dispositivo e verificarne il corretto uso.

C.2.4 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione e farsi consegnare il file del sistema di segnalazione traffico di prossimità in qualsiasi fase della competizione.

C.2.5 L'installazione a bordo di un ELT, PLB o similari è fortemente raccomandato.

C.2.6 La DrG 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.2.7 E' fortemente raccomandata la presenza a bordo di un kit di pronto soccorso.

C.3.0 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 Prima dell'inizio della competizione il DrG deve verificare la corrispondenza delle sigle di gara degli alianti ai requisiti di cui ai commi precedenti, e se ne accerta la non corrispondenza ne ordina l'immediata modifica.

C.3.6 Il mancato ottemperamento all'ordine del DrG ovvero, in ogni caso, l'accertamento successivo all'inizio della competizione dell'assenza dei requisiti delle sigle di gara di cui ai precedenti commi, comporta l'esclusione del concorrente dalla competizione.

C.4.0 Ispezione alianti
Al fine di verificare la rispondenza degli alianti 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 alianti prima dell'inizio della competizione e, se lo ritiene necessario, anche in qualsiasi altro momento durante la competizione.

C.5.0 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 addebitati 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 sono:
a) Gare di velocità (Racing Task);
b) Gare di velocità ad area assegnata (AAT).
D.1.2 I temi di gara vengono scelti dal DrG e/o dal Task Setter previa consultazione con il Responsabile del Servizio Meteorologico. 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 i temi di gara tra le tipologie di cui al punto D.1.1, ma nessuna delle due tipologie può essere utilizzata per più del 67% delle prove valide 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, ora dello schieramento, ora dei decolli previsti, quote e zone di sgancio, velocità massima al taglio del traguardo, effemeridi, zone operative vietate, 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.

D.3.0 Schieramento
D.3.1 L'ordine di schieramento su file è sorteggiato prima della prima prova di gara ed 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 regolamento particolare di gara.

D.4.0 Decollo e traino
D.4.1 Il decollo degli alianti avviene mediante traino aereo. Gli alianti motorizzati in grado di farlo, possono decollare autonomamente. Il costo dei traini è a carico dei concorrenti.
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, le zone e la quota di sgancio vengono comunicati al briefing o subito prima del lancio di ciascuna classe. I piloti di motoalianti che fanno uso del motore per portarsi alla quota di sgancio devono spegnerlo nella zona indicata giornalmente dalla DrG.

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'involo 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 modificato dal DrG in relazione all'evolversi della situazione meteo.
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 45 e un massimo di 90 secondi, prima del taglio del traguardo di partenza. Questa procedura rappresenta un obbligo solo durante il primo giorno di gara. Per i successivi giorni la DG controllerà esclusivamente che l'ENL del logger sia attivo.
D.4.10 I piloti di alianti motorizzati a decollo autonomo al termine del circuito di salita preventivamente assegnato e delle operazioni di rientro del motore, devono portarsi sul punto di sgancio della propria classe alla quota comunicata dal Direttore di Linea al momento del decollo.
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.

D.5.0 Partenze
D.5.1 L'aliante inizia la prova passando attraverso un punto o una linea di partenza fissata dalla DrG e specificata nelle NA, o nel foglio del tema e/o durante il briefing.
D.5.2 Il concorrente deve effettuare almeno una partenza valida. Il tempo di partenza utilizzato per lo scoring è quello dell'ultima partenza valida.
D.5.3 Partenze entro un massimo di 500 m dalla linea o dal limite dell'area di partenza sono valide, ma vengono penalizzate.
D.5.4 Le partenze vengono aperte 30 minuti dopo il decollo dell'ultimo aliante della classe che era nella propria regolare posizione di schieramento. E' 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.5.5 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 cinque e dieci minuti al taglio del traguardo, annuncia che il traguardo è aperto. L'ora ufficiale della gara è l'ora GPS.
D.5.6 Il traguardo di partenza rimane aperto fino alle effemeridi, il cui orario deve essere riportato sul foglio del tema di gara.
D.5.7 Possono essere previsti limiti di quota alla partenza espressi in QNH.
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 Può essere imposta una limitazione di quota e di velocità alla partenza. Il limite di quota può essere modificato o annullato al momento dell'apertura del traguardo. La velocità di riferimento è la velocità al suolo dell'aliante rilevata dal GNSS/FR.
D.5.10 Partenze non corrette saranno penalizzate.
D.5.11 Se una prova viene annullata per motivi di sicurezza dopo che alcuni concorrenti hanno già effettuato la partenza, il DrG provvede ad informare i concorrenti già partiti via radio e chiede conferma della ricezione del messaggio attraverso la sua ripetizione.
D.5.12 Se non è provato che il concorrente sia partito dopo l'apertura del traguardo di partenza per la sua classe, lo stesso è considerato non partito.

D.6.0 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.
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. Il DrG può assegnare la

partenza simultanea esclusivamente nelle giornate in cui le condizioni meteorologiche sono compatibili con la sicurezza del volo.

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 sanzioni 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 (espressa in QNH) consentita è ..... m, velocità massima al taglio del traguardo è ..... Km/h"*;

b) **cinque minuti prima** dell'apertura del traguardo: *"il traguardo aprirà tra cinque minuti, massima altitudine* (espressa in QNH) *consentita è ..... m, 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 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 partenza è valida se il GNSS FR mostra un fix valido o una linea retta tra due successivi FR fixes che attraversano la linea di partenza nella direzione del primo pilone 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. Al pilota che vola con direzione contraria per riposizionarsi dietro alla linea di partenza saranno dati dieci minuti di penalità, per l'estrema pericolosità della manovra.

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. Al pilota che vola con direzione parallela alla linea del traguardo a una distanza inferiore a 1 km da essa, saranno dati tre minuti di penalità, per la pericolosità della manovra.

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 deve raggiungere i PV specificati dalla DrG nell'ordine richiesto.

D.7.3 Il non corretto aggiramento dei PV viene penalizzato.

D.8.0 Arrivo

D.8.1 La DrG può scegliere per ogni tema di giornata una delle seguenti procedure di taglio traguardo:

a) Linea di arrivo;
b) Linea di arrivo remota;
c) Cerchio di arrivo.

Le procedure di arrivo scelte per la competizione devono essere specificate nel Regolamento particolare di gara. La DrG dovrà sempre indicare la quota minima di sorvolo per il taglio del traguardo di arrivo.

D.8.2 I concorrenti annunciano il loro arrivo sulla frequenza del traguardo comunicando il numero di gara ed i minuti mancanti all'atterraggio. Il Regolamento particolare di gara disciplina le procedure di circuito ed 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 traguardo viene chiuso alle effemeridi, ovvero quando tutti i concorrenti sono atterrati.
D.8.5 Il concorrente che alle effemeridi non abbia ancora completato il percorso di gara, viene considerato atterrato fuoricampo nel punto in cui si trova al momento delle effemeridi stesse.

D.9.0 Linea di arrivo
D.9.1 Per completare una prova il concorrente deve attraversare il Traguardo di Arrivo (TA), nella direzione indicata, a bordo del proprio aliante e senza aiuti.
D.9.2 Il TA ha una lunghezza di 1000 m per parte, per un totale di m 2000 m, sulle coordinate di arrivo ortogonali all'ultimo lato ad una quota stabilita.
D.9.3 Il TA è posizionato in modo che gli alianti possano atterrare in sicurezza dopo l'attraversamento. Il TA deve essere sorvolato ad una quota massima di 500 metri (AGL) e ad una quota minima, salvo il caso degli atterraggi in diretta, di 15 metri (AGL).

D.10.0 Linea di arrivo remota
D.10.1 La linea di arrivo può essere remota, ossia non posizionata sull'aeroporto di atterraggio.
D.10.1 Nel caso di traguardo remoto la DrG deve prevederne il sorvolo ad un'altezza minima tale da consentire il rientro in campo in sicurezza.
D.10.2 Il concorrente che attraversa la linea di arrivo remota al di sotto della quota minima prevista, viene penalizzato con l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.11.0 Cerchio di arrivo
D.11.1 Può essere previsto come traguardo di arrivo un cerchio di raggio predefinito dalla DzG comprendente al suo interno l'aeroporto.
D.11.2 La DrG indica l'altitudine, espressa in QNH, massima e minima per l'attraversamento del cerchio.
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.11.5 Il cerchio di arrivo permette ai piloti di impostare una discesa lenta e di concentrarsi sulla propria procedura di atterraggio, nonché di mantenere la necessaria separazione dagli altri alianti in discesa. Il cerchio di arrivo può quindi essere previsto dalla DrG al fine di permettere la separazione degli alianti in territori montagnosi ovvero in caso di aeroporti dotati di un'unica pista di atterraggio.

D.12.0 Atterraggio
D.12.1 Le procedure di atterraggio sono definite nel Regolamento particolare di gara.
D.12.2 Manovre pericolose nell'avvicinamento e dopo l'attraversamento del traguardo sono penalizzate. Dopo l'attraversamento del traguardo gli alianti devono atterrare senza indugio.
D.12.3 L'atterraggio dopo le effemeridi non è consentito. Violazioni di questa disposizione sono sanzionate.

D.13.0 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.13.1 In caso di atterraggio fuori campo, l'aliante può essere recuperato via terra oppure per via aerea.
D.13.2 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.13.3 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.13.4 La posizione dell'aliante dopo l'atterraggio fuori campo sarà quella calcolata dal software See You Competition.

D.14.0 Atterraggio virtuale
Per ridurre il rischio dei fuori campo, è consentito concludere un volo con procedura GNSS/FR, nel punto più favorevole al concorrente ai fini della distanza valida che verrà rilevato dall'FR. Se la distanza valida fino a quel punto è maggiore della distanza valida relativa al punto di atterraggio, essa verrà utilizzata per la classifica.

D.15.0 Area di gara e limite massimo di quota
D.15.1 La DrG definisce con coordinate geografiche l'area della competizione e al suo interno 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 sforamento 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.16.0 Spazi aerei vietati

D.16.1 L'ingresso negli spazi aerei vietati verticali ed orizzontali viene considerato, atterraggio fuori campo all'ingresso della zona vietata. Eventuali violazioni successive sono sanzionate con le penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.16.2 La valutazione dell'ingresso negli spazi aerei vietati viene effettuata esclusivamente con il software See You Competition.

D.16.3 In caso di ingresso in spazi aerei vietati è consentito al concorrente fornire alla DrG il GNSS/FR secondario, purché regolarmente dichiarato all'atto dell'iscrizione, al fine di verificare la correttezza della registrazione del GNSS/FR primario. In caso di discrepanza tra le due registrazioni, verrà considerata solo una registrazione di volo, quella più favorevole per il concorrente nella sua interezza. **Non potranno in nessun caso essere presi in considerazioni altri Flight Recorders oltre il primario e secondario regolarmente dichiarati prima dell'inizio della gara.**

D.16.4 La violazione dello spazio aereo invalida la prova di giornata del concorrente sia nel caso in cui venga commessa prima del taglio del traguardo, sia nel caso in cui il pilota, accortosi della violazione, riatterri e riparta per un altro volo. Per ogni giornata di volo, il concorrente è obbligato a consegnare alla DrG le registrazioni di tutti i voli effettuati in ogni giornata di volo. La mancata consegna di tutte le registrazioni impedisce alla DrG l'accertamento dell'eventuale sforamento degli spazi aerei vietati e comporta pertanto per il concorrente la squalifica di giornata. **Il DrG ha la facoltà di scaricare autonomamente i file da tutti i Flight Recorder presenti a bordo dell'aliante.**

D.17.0 Consegna del GNSS/FR

Entro 45 minuti dall'atterraggio in aeroporto i concorrenti devono consegnare su supporto informatico alla DrG tutti i file in formato IGC dei voli effettuati nella giornata di gara. Eventuali ritardi verranno sanzionati con l'applicazione delle penalità di cui all'ALLEGATO C.

SEZIONE E
CLASSIFICHE

E.1.0 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 DzG 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.2.0 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.2.1 La "classifica generale provvisoria" tiene conto dei risultati di tutte le classifiche di giornata, anche se non ufficiali.

E.2.2 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.2.3 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 cosi via finché vi sia un pareggio.

SEZIONE F
PENALITA', CSO E CONTENZIOSO

F.1.0 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.

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 Regolamento Sportivo Nazionale e del Regolamento Particolare di Gara. All'atto dell'iscrizione, i suddetti regolamenti si intendono implicitamente accettati dai concorrenti.

F.2.0 Commissione Sportiva Operante
F.2.1 Tutte le gare iscritte a calendario nazionale sportivo devono svolgersi sotto il controllo di una Commissione Sportiva Operante, costituita di almeno tre membri **in possesso della tessera di giudice sportivo in corso di validità**, di cui uno solo può essere appartenente all'ente organizzatore. 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 particolare di 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.

F.3.0 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 ovvero 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.4.0 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.5.0 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.6.0 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.7.0 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.8.0 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 L' ente organizzatore della competizione italiane deve trasmettere all' IGC Ranking System Administrator (igcrankings@fai.org), entro 15 giorni dalla conclusione della gara, le classifiche definitive nel formato indicato al seguente indirizzo : http://www.fai.org/gliding/rankings/submit_results.php

SEZIONE G
PROCEDURE PER LA VALUTAZIONE DEI VOLI

G.1.0 Strumenti di controllo
G.1.1 Ogni aliante deve essere dotato di almeno un'unità GNSS/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 il concorrente deve indicare marca e sigla di identificazione del GNSS/FR primario e del GNSS/FR secondario, se intende servirsene. **La DrG non potrà in nessun caso prendere in considerazione, neppure come registrazione di back-up, GNSS/FR secondari che non siano stati predichiarati all'atto dell'iscrizione o, in caso di malfunzionamento del GNSS/FR primario o secondario, registrato prima della relativa prova di giornata.**
G.1.4 Il Prima dell'inizio della competizione, il concorrente deve fornire alla DrG un file contenente un volo registrato con i GNSS/FR primario e secondario che intende utilizzare nel corso della competizione.
G.1.5 Prima del taglio della linea di partenza, gli alianti con sostentamento e con decollo autonomo, se trainati, devono accendere il motore per un massimo di 90" al fine di evidenziare sul FR il corretto funzionamento del sensore di registrazione del livello di rumore.
G.1.6 La zona di osservazione (ZO) per la partenza con FR è indicata nel Regolamento particolare di gara.
G.1.7 Una partenza con FR è valida se la registrazione evidenzia che c'è almeno un rilevamento nella ZO o che una retta congiungente due rilevamenti validi consecutivi passa attraverso la ZO stessa.
G.1.8 Il FR deve dimostrare l'aggiramento dei punti di virata (PV) previsti per la prova della giornata.
G.1.9 La ZO è un cilindro di 500 m di raggio con centro sul PV.
G.1.10 Per gli area task (AAT) il raggio del cilindro viene specificato nel tema di gara.
G.1.11 E' valido l'aggiramento di un PV se la registrazione dell'FR indica un rilevamento valido nella ZO o se una retta che congiunge due rilevamenti validi successivi passa attraverso la ZO. Se non viene soddisfatta nessuna delle ipotesi precedenti viene applicata una penalità di 50 punti a condizione che esista un fix ad una distanza non superiore a 1000 m dal PV.
G.1.12 Entrambi i GNSS/FR primario e secondario devono essere settati per la registrazione di un fix ogni massimo 5 secondi. Eventuali maggiori settaggi GNSS/FR verranno sanzionati come da ALLEGATO C.

G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli
Per le gare con formula 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 See You Competition della società Naviter d.o.o.

G.3.0 Tempi e quote di partenza e arrivo
G.3.1 Il tempo di partenza è quello dell'ultimo rilevamento nella ZO di partenza.
G.3.2 Il tempo di arrivo è quello dell'attraversamento del traguardo di arrivo (TA).
G.3.3 Per le quote di partenza, di volo e di arrivo si considerano validi i valori barometrici corretti registrati dal FR.

SEZIONE H
NORME DI SICUREZZA

H.1.0 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.2.0 Volo in nube

H.2.1 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.3.0 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.4.0 Comunicazioni radio

H.4.1 Un solo apparecchio radio ricetrasmittente può essere imbarcato a bordo dell'aliante. Ad eccezione delle procedure di decollo ed atterraggio, l'uso della radio è consentito sulla sola frequenza obbligatoria di volo assegnata dalla DrG.

H.4.2 Sono vietate comunicazioni fra concorrenti ed altri aeromobili in volo, se non per ragioni di sicurezza.

H.4.3 Le comunicazioni tra concorrenti devono essere contenute ed avere ad oggetto motivi di sicurezza.

H.4.4 La DrG effettua controlli a campione anche attraverso l'utilizzo in volo di aeromobili per verificare che tutti i concorrenti siano in ascolto sulla frequenza di gara.

H.4.6 La DrG può prevedere uno o più "appelli" durante lo svolgimento della gara per ragioni di sicurezza.

H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso

H.5.1 Il DrG assegna una penalità tra quelle previste nel presente regolamento ai piloti che si rendessero responsabili di comportamenti che possano compromettere la loro stessa sicurezza ovvero quella di altri piloti o di altre persone.

H.6.0 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. Limitatamente alla classe 13,5m, è consentito l'uso del solo paracadute balistico.

SEZIONE I
CALCOLO DEI PUNTEGGI

I.1.0 Generalità

I.1.1 Per ciascuna prova il punteggio assegnato ad ogni concorrente è arrotondato al numero intero più vicino; il valore 0,5 è arrotondato verso l'alto.

I.1.2 I punti di penalizzazione vengono dedotti dopo il calcolo dei punteggi di ogni prova e non influiscono sul fattore di giornata. 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 almeno pari a Dm (dopo che ogni handicap è stato applicato). Dm è definito al successivo punto I.2.1.

I.1.3 Ai voli penalizzati con la squalifica vengono attribuiti zero punti, ma essi vengono considerati nei calcoli dei punteggi.

I.2.0 Distanza valida

I.2.1 La distanza valida d è la somma delle lunghezze dei lati regolarmente completati nell'ordine stabilito più la distanza valida dell'eventuale lato iniziato ma non completato.

I.2.2 La distanza valida del lato non completato è la lunghezza del lato meno la distanza tra il punto più favorevole ed il successivo punto di virata, o di arrivo nel caso dell'ultimo lato. Se la distanza valida per l'ultimo lato risulta meno di zero essa si considera zero.
I.2.3 Ad un concorrente che ha regolarmente aggirato un punto di virata non può essere attribuita una distanza valida inferiore a quella fino a quel punto, purché i punti di virata precedenti siano stati passati regolarmente nell'ordine prestabilito.

I.3.0 Validità della prova
I.3.1 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 3 e 6.
Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 3 e 6, la prova è valida se almeno 1 pilota supera la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se il pilota supera una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.
I.3.2 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 7 e 11.
Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 7 e 11, la prova è valida se almeno 2 piloti superano la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se entrambi i piloti superano una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.
I.3.3 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero uguale o superiore a 12.
Una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.
La percentuale ottenuta tra piloti che hanno coperto la distanza minima con quelli decollati è arrotondabile all'intero superiore. Esempio: il 24,1 % è arrotondabile al 25%, che significa gara valida. Il 23,9% è arrotondabile al 24%: gara non valida. Il 24% dà gara non valida.
1.3.4 Nel caso in cui il numero dei piloti decollati e che abbiano superato il percorso minimo come sopra esposto sia inferiore a 3, la prova è da considerarsi non valida.

I.2 Punteggi e classifiche

I.2.1 Parametri per il calcolo dei punteggi

I.2.1.1 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).
Dm: Distanza minima per validare la prova di giornata. Dm = 100 km.
n1: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm.
n2: Numero di concorrenti che hanno chiuso il tema (concorrenti arrivati) la cui velocità media corretta con handicap (Vh) eccede i 2/3 della più alta velocità corretta con handicap della giornata (Vo).
n3: Numero di arrivati, indipendentemente dalla loro velocità.
n4: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm/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 (Dh) più alta del giorno.
Vo: Velocità corretta con handicap (Vh) più alta tra i concorrenti arrivati del giorno.
To: Tempo (T) impiegato dal concorrente la cui Vh = Vo. In caso di parità di Vo, 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.2.1.2. 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 (Dh = D x Ho / 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 (Vh = D / T x Ho / H).
Pv: Punti per la Velocità del concorrente arrivato.
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 ≥ Dm e Vh = Vo, ma questi non devono apparire nella classifica.

I.2.2 Calcolo dei punteggi di giornata

I.2.2.1 Parametri di Giornata:
Pm è uguale al minore dei seguenti tre valori: 1000; (5 x Do) – 250; (400 x To) – 200.
F è uguale al più piccolo tra 1 e (1.25 x n1 / N).
Fcr è uguale al più piccolo tra 1 e (1.2 x (n2/n1) + 0,6).
Pvm = 2/3 (n2 / N) x Pm
Pdm = Pm – Pvm

I punti massimi per la Giornata saranno inferiori di 1000 punti se la Distanza del Tema è inferiore a 250 km o se il tempo del vincitore è minore di 3 ore, con la conseguenza che la distanza percorsa può essere limitata al massimo a 4 punti per chilometro mentre il tempo impiegato può essere limitato al massimo a 11 punti per ogni minuto in meno.

Se non ci sono arrivati, allora Pm è uguale al minore tra 1000 e (5 x Do) – 250.

I.2.2.2 Punteggio del Concorrente:
(i) Per ogni concorrente che ha chiuso il tema:
Pv = Pvm x (Vh – 2/3 Vo) / (1/3 Vo)
Pd = Pdm
Eccetto il caso in cui Vh < 2/3 Vo, in tal caso Pv = 0
(ii) Per ogni concorrente che non ha chiuso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dh / Do)
(iii) **S = F x Fcr x (Pv + Pd)**

Se quasi tutti i concorrenti chiudono il tema, un pilota con 2/3 della velocità del vincitore otterrà circa 1/3 del punteggio del vincitore. I concorrenti che non chiudono il tema avranno un punteggio più basso, proporzionale alla loro distanza.

I.5.0 Prove di velocità' (Racing Task)
I.5.1 Per i concorrenti rientrati in campo:
Pv (punti per la velocità) = Pvm x (Vh - 2/3 x Vo) / (1/3 x Vo)
Vh = la velocità del concorrente divisa per il suo handicap
Vo è la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata
Eccetto per Vh < 2/3 x Vo, allora Pv = 0
Pd = Pdm
I.5.2 Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno concluso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dc / Do)
Dc = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap
Do = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata
I.5.3 Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà:
S = Df x (Pv + Pd)

I.6.0 Prove di velocità ad area assegnata (AAT)
I.6.1 Per i concorrenti rientrati in campo:
Pv (punti per la velocità) = Pvm x (Vh - 2/3 x Vo) / (1/3 x Vo)

In cui: Vh è la velocità del concorrente divisa per il suo handicap
Vo è la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata
Eccetto per Vh < 2/3 x Vo, allora Pv = 0
Pd = Pdm
I.6.2 Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno concluso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dc / Do)
Dc = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap
Do = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata
I.6.3 Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà:
S = Df x (Pv + Pd)

I.7.0 Fattore di giornata
Il punteggio S (score) di ogni pilota è composto dalla somma dei punti di velocità e da quelli di distanza ottenuti, il cui risultato viene moltiplicato per il fattore di giornata Df (day factor) Df = 1,25 x nd/N
nd = numero concorrenti che coprono una distanza effettiva di almeno 100 km.
N = numero concorrenti che hanno avuto un decollo regolare.
Se Df è maggiore di 1 è considerato 1.

I.3.0 Validità delle competizioni
I.3.1 Tutte le gare organizzate in Italia e iscritte al Calendario Nazionale dell'AeCI sono considerate valide ed assegnano punti per l'Algoritmo Nazionale se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

a) Sono state effettuate almeno tre prove valide;
b) Almeno sei concorrenti hanno realizzato un punteggio valido in almeno tre delle prove valide disputate.

I.3.2 Per il numero minimo dei concorrenti necessari per la validità dei Campionati Italiani si tiene conto esclusivamente dei piloti di nazionalità italiana.

I.4.0 Titolo di Campione Italiano
I.4.1 Il titolo di Campione Italiano viene assegnato dall'Aero Club d'Italia al primo pilota e/o al primo equipaggio italiano classificato se sono soddisfatte le condizioni di cui all'art. I.8.0. Per poter concorrere al titolo di Campione Italiano, entrambi i piloti dell'equipaggio dovranno essere di nazionalità Italiana.
I.4.2 I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi di ogni singola giornata, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano. A stralcio della classifica generale viene redatta la classifica dei soli piloti italiani, la quale viene presa a riferimento per l'attribuzione dei punteggi per la GNC, con la conseguenza che il punteggio massimo della competizione ai fini della GNC viene assegnato al primo pilota di nazionalità italiana classificato.

SEZIONE L
NORME DI RINVIO

L.1 Rinvio ad altre fonti normative
Per tutto quanto non espressamente 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.

CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA DI VOLO A VELA

Regolamento tecnico

1. ENTE ORGANIZZATORE E DIREZIONE DI GARA

L'Aero Club d'Italia indice il Campionato Italiano di Distanza (CID) per l'anno in corso. Il Consiglio Federale può affidare l'organizzazione del Campionato a un Aero Club Federato, nominando altresì, su proposta del predetto Aero Club, il direttore di gara (DrG), la Segretaria e la Commissione Sportiva Operante (CSO).

2. CATEGORIA MANIFESTAZIONE E ALIANTI

Il CID è una competizione di categoria nazionale ad handicap (handicap OLC) con classifiche suddivise in 3 classi in funzione dell'aliante usato: club (alianti fino a 1,07 di hp), 15 m (alianti con hp maggiore di 1,07 e apertura alare fino a 15 m) e libera (tutti gli alianti che non rientrano nelle prime due classi).
Sono ammessi tutti i tipi di alianti e alianti motorizzati, mono e biposto.

3. SCOPO E TITOLI ASSEGNATI

Il CID ha lo scopo di promuovere e incrementare il volo a vela di distanza sul territorio italiano e designare i Campioni Italiani di distanza delle classi libera, 15 metri e club e la Campionessa Italiana di distanza nella categoria femminile.

4. PARTECIPANTI

Possono partecipare al CID tutti i piloti con cittadinanza italiana e con la licenza sportiva FAI in regola per l'anno di riferimento rilasciata dall'AeCI.

5. ISCRIZIONI

L'iscrizione al CID è gratuita e deve essere effettuata compilando e inviando l'apposita form di iscrizione sul sito acao.it (Attività Sportiva -> CID). **Sarà possibile iscriversi dal 1 febbraio al 15 settembre dell'anno di riferimento, ma solo dopo aver ricevuto dall'AeCI la licenza sportiva FAI dell'anno in corso (o provveduto al suo rinnovo).** In fase di iscrizione il pilota deve indicare a quale Aeroclub appartiene (per Aeroclub di appartenenza si deve intendere quello al quale il pilota ha fatto richiesta di rilascio/rinnovo della licenza sportiva FAI).
L'iscrizione di un pilota al CID presuppone l'accettazione incondizionata di questo regolamento, dei regolamenti pubblicati sul sito OnLine Contest (OLC) sotto richiamati e del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI, ai quali si rimanda per tutto quanto non contemplato in questo documento. I piloti che desiderano partecipare al CID devono quindi registrarsi al sito OLC e prendere visione dei relativi regolamenti.
I piloti che si iscrivono al CID accettano che i propri dati di volo e tracciati siano pubblicati in Internet sul sito www.onlinecontest.org e sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è stata affidata l'organizzazione. Il diritto all'uso dei file dei tracciati di volo è non esclusivo e viene concesso in modo irrevocabile e incondizionato agli organizzatori del CID e agli organizzatori dell'OLC.

6. VOLI VALIDI

I **voli validi** per il CID devono essere effettuati da un aeroporto di partenza situato sul territorio italiano **tra il 1 marzo – o la data di iscrizione al CID se successiva – e il 15 settembre dell'anno di riferimento** (se un pilota si iscrive al CID successivamente al 1 marzo, non saranno considerati validi gli eventuali voli effettuati

dal pilota tra il 1 marzo e la data della sua iscrizione al CID). Si possono presentare anche i voli effettuati nel corso di gare di velocità o di altre gare di distanza.

I voli devono essere documentati tramite registratori di volo GNSS in formato IGC, approvati IGC o comunque accettati dal sistema OLC. Il decollo deve essere registrato nel file IGC. Non è richiesta la pre dichiarazione elettronica o cartacea del tema di volo. I file di volo degli alianti motorizzati devono essere generati da logger con funzione ENL attiva per dimostrare che il motore non è stato azionato durante la prestazione volovelistica (tra il punto di partenza e il punto di arrivo). I file IGC originali dei voli non devono essere modificati (non bisogna cambiare il nome del file e non bisogna salvare eventuali modifiche da programmi di visualizzazione e analisi del file) e devono essere conservati dal pilota titolare del volo fino alla fine del campionato (almeno fino a 30 giorni successivi alla data della premiazione).

Per la catalogazione dei voli, l'attribuzione dei punteggi ai voli validi e la formazione delle classifiche, l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione utilizza la piattaforma web OLC. Il file IGC di ogni volo deve quindi essere inviato al sistema OLC **entro 48 ore dall'atterraggio**.
Nel caso di biposto, indipendentemente dalla posizione occupata dai 2 piloti nell'aliante, il volo deve essere inviato all'OLC a nome e per conto del pilota (Pilota Titolare) in possesso della prova di distanza di insegna FAI già omologata più alta (50 km, 300 km, 500 km, 750 km, 1000 km, 1250 km...) alla data del volo o, in caso di parità di insegna posseduta dai due piloti, del pilota con la posizione più alta nel Ranking Internazionale IGC. Se i piloti a bordo hanno la stessa insegna e non sono presenti nel Ranking Internazionale, il Pilota Titolare a cui attribuire il volo può essere liberamente scelto dall'equipaggio. Se il file di un volo effettuato in biposto dovesse essere, per qualunque motivo, attribuito dall'OLC al secondo pilota (non al Titolare), l'equipaggio dovrà segnalare la cosa appena possibile in forma scritta alla DrG per dargli modo di effettuare le rettifiche necessarie.

7. PUNTEGGI DEI VOLI

A ogni volo valido viene attribuito il punteggio previsto dal regolamento OLC disponibile online.

Una volta inviato il file del volo, il sistema OLC individua un punto di partenza, un punto di arrivo e fino a 5 punti di virata (massimo 6 lati) in modo che sia massima la distanza percorsa e che l'altezza del punto di partenza non sia superiore all'altezza del punto di arrivo di oltre 1000 m. La distanza risultante determina un punteggio pari a 1 punto al chilometro (punteggio OLC Classic).

Se possibile, il sistema individua anche nel file del volo i tre punti che rappresentano i vertici del triangolo FAI di perimetro maggiore intorno ai quali si è compiuto nel volo un percorso chiuso. La distanza risultante (perimetro del triangolo FAI) determina un punteggio pari a 0,3 punti al chilometro (punteggio OLC FAI).

Il **punteggio OLC** associato al volo è pari alla somma dei punteggi OLC Classic e OLC FAI corretta con l'handicap dell'aliante usato.

Si noti che, per le regole OLC, la distanza del triangolo alla quale cambiano i requisiti per essere FAI è pari a 500 km (e non 750 km come accade per le insegne sportive).

8. CLASSIFICHE E PREMIAZIONE

Ogni pilota può documentare qualsiasi numero di voli in ciascuna classe. La classifica di ciascuna classe viene compilata in base alla somma dei **3 punteggi OLC più alti** corrispondenti ai **3 migliori voli validi** presentati da ciascun concorrente nella rispettiva classe.

Il pilota di nazionalità italiana primo classificato in ciascuna classe sarà nominato dall'Aero Club d'Italia **Campione Italiano di Distanza dell'anno di riferimento** della relativa classe. In caso di parità tra due o più concorrenti, il vincitore sarà il pilota che avrà realizzato il volo accreditato del miglior punteggio. Il titolo non verrà assegnato se la relativa classe non avrà un minimo di sei concorrenti con punteggio superiore a 800 punti.

Le classifiche provvisorie saranno aggiornate periodicamente (circa una volta al mese a partire da fine marzo) e pubblicate sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione.

La premiazione, salvo comunicazione diversa, si terrà in occasione del Congresso Nazionale di Volo a Vela dell'anno di riferimento. Oltre ai primi 3 piloti di ciascuna delle classifiche di classe sopra menzionate, alla

premiazione sarà premiato anche il pilota che avrà realizzato il **volo valido con il punteggio OLC più alto** (senza distinzione di classe), i **primi 3 piloti della classifica femminile** (senza distinzione di classe) e **l'Aeroclub primo classificato**.

La classifica di Aeroclub sarà ricavata attribuendo a ciascun club un punteggio pari alla somma dei punti di tutti i voli trasmessi dai propri piloti iscritti al CID, senza distinzione di classe e indipendentemente dal punto di decollo, a condizione che quest'ultimo si trovi sul territorio italiano. Nel caso in cui la classifica femminile dovesse essere composta da almeno 6 piloti, ciascuna con un punteggio di almeno 600 punti, il CID assegnerà anche il **titolo di Campione Italiano di distanza della categoria femminile.**

L'assegnazione dei premi si intende a titolo provvisorio fino all'avvenuta omologazione delle classifiche da parte della CCSA, con l'obbligo di restituzione nel caso di rettifiche alle classifiche.

9. LAGNANZE E RECLAMI

Si applica il Capitolo 5 del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la cauzione per presentare un reclamo è fissata in € 100,00.

10. PENALITÀ E RESPONSABILITÀ

Ogni pilota comandante che partecipa alla competizione ha il compito e la responsabilità di rispettare le regole dell'aria e la normativa sugli spazi aerei. La Direzione di Gara non ha il compito di verificare il rispetto di tali regole. L'AeCI e l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione declinano ogni responsabilità per eventuali malfunzionamenti del sito OLC e per danni che possano derivare a persone o a cose in conseguenza dello svolgimento della competizione, così come per l'eventuale mancato rispetto delle regole di volo da parte dei piloti partecipanti.

Per la convalida dei voli non è richiesta la certificazione di giudici sportivi. Il DrG si riserva tuttavia la facoltà di verificare a campione, anche attraverso l'ausilio di giudici sportivi o testimoni, la regolarità dei voli inviati e potrà applicare delle sanzioni, dal richiamo scritto alla squalifica del concorrente, in funzione della gravità delle eventuali irregolarità riscontrate.

Fwd: Regolamenti gara VV 2018 Velocità e CID per decreto di rettifica

Marco Scarafoni <scarafonimarco@gmail.com>

ven 30/03/2018 08:54

A:Pierluigi Matera <segreteriacommissario@aeroclubitalia.it>;

3 allegati (8 MB)

Regolamento gare velocità.pdf; Regolamento CID.pdf; Dichiarazione.pdf;

Buon giorno,
Frigerio ha spedito al mio indirizzo dimenticando di aggiungere l'indirizzo della segreteria.

Inviato da iPhone
Marco Scarafoni
Mobile: +393356320631
Mail: scarafonimarco@gmail.com

Inizio messaggio inoltrato:

> **Da:** Luca Frigerio <lucay7@icloud.com>
> **Data:** 29 marzo 2018 23:08:17 CEST
> **A:** Marco Scarafoni <scarafonimarco@gmail.com>
> **Cc:** Margherita Acquaderni <presidente@acao.it>, marina vigorito <marina_vigorito@yahoo.it>, Pietro Filippini <piterfiil@tiscalinet.it>, Romeo Monti <romeomonti@gmail.com>, distasi@farmed.it
> **Oggetto: Re: Regolamenti gara VV 2018 Velocità e CID per decreto di rettifica**
>
> Ciao Marco
>
> Ti giro i documenti scansioni
>
> Saluti
>
> Luca

> Il giorno 29 mar 2018, alle ore 21:14, Marco Scarafoni <scarafonimarco@gmail.com> ha scritto:
>
> Buona sera a tutti,
> vi chiedo un ultimo sforzo, si spera, per completare il decreto di rettifica dei regolamenti di gara VV 2018 Velocità e CID, più le vostre singole dichiarazioni, come per la scorsa settimana, entro questa sera dovreste stampare, firmare, scannerizzare e inviare il tutto
> all'indirizzo segreteriacommissario@aeroclubitalia.it e in fine spedire gli originali a mezzo raccomandata alla segreteria Commissario Straordinario AeroClub Italia Via Cesare Beccaria 35 00196 Roma.

Grazie per la vostra collaborazione.

Marco Scarafoni
Mobile +39 335 6320631
Mail scarafonimarco@gmail.com

INFORMAZIONI STRETTAMENTE CONFIDENZIALI

Questa comunicazione e i suoi allegati, possono contenere informazioni confidenziali e riservate destinate esclusivamente alle persone sopra indicate. Se non siete i diretti destinatari o avete ricevuto questa e-mail per errore, vogliate cortesemente contattare al più presto il mittente ai recapiti sopra indicati e cancellare la presente e-mail dal vostro sistema. Le trasmissioni via E-mail non possono essere garantite in merito alla loro sicurezza o correttezza poiché mezzi di comunicazione che possono essere intercettati, corrotti, persi, distrutti, trasmessi in ritardo o in modo incompleto, nonché contenenti virus. Il mittente perciò non potrà accettare alcuna responsabilità per errori o omissioni nei contenuti del presente messaggio, quale conseguenza della sua trasmissione. Costituisce comportamento contrario ai principi del D.lgs. 196/2003 e quindi perseguibile nei termini di legge il trattenere il messaggio, diffonderne il contenuto, inviarlo ad altri soggetti, copiarlo in tutto od in parte, utilizzarlo da parte di soggetti diversi dal destinatario e per finalità diverse da quelle per cui il messaggio è destinato.

This communication and its attachments may contain information which is confidential and/or privileged. The information is intended solely for the use of the person or entity to which it is addressed. If you are not the intended recipient and/or have received this E-mail in error, please immediately notify the sender, delete this mail and all of its contents from your system and take no other action based on it. You are advised that any unauthorised use, dissemination or copying of this communication is strictly prohibited. Thank you.

<Regolamento Gare Velocità Volo a Vela 2018 con evidenza modifiche mv.docx> <Regolamento CID Volo a Vela 2018 29.3.2018.pdf> <Dichiarazione Acquaderni Caraffini.docx> <Dichiarazione Vigorito.docx> <Dichiarazione Filippini.docx> <Dichiarazione Frigerio.docx> <Dichiarazione Monti.docx> <Dichiarazione Di Stasi.docx>

ALLEGATO N°4

La sottoscritta Sig.ra Elsa Quaglia, visti:

- il Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela, come rettificati e integrati dalla Sezione Tecnica di Specialità;
- il Regolamento tecnico del Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela, come rettificati e integrati dalla Sezione Tecnica di Specialità;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ESPRIME

parere favorevole all'approvazione del Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela e del Regolamento tecnico del Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela, come rettificati e integrati dalla Sezione Tecnica di Specialità.

Roma, 30 marzo 2018.

Sig.ra Elsa Quaglia
Responsabile del settore sportivo

ALLEGATO N° 5

Il sottoscritto Gen. Giulio Cacciatore, visti:

- il Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- il Regolamento tecnico del Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

ATTESTA

la conformità dei predetti Regolamenti 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, 29 marzo 2018.

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

CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA DI VOLO A VELA

Regolamento tecnico

1. ENTE ORGANIZZATORE E DIREZIONE DI GARA

L'Aero Club d'Italia indice il Campionato Italiano di Distanza (CID) per l'anno in corso. Il Consiglio Federale può affidare l'organizzazione del Campionato a un Aero Club Federato, nominando altresì, su proposta del predetto Aero Club, il direttore di gara (DrG), la Segretaria e la Commissione Sportiva Operante (CSO).

2. CATEGORIA MANIFESTAZIONE E ALIANTI

Il CID è una competizione di categoria nazionale ad handicap (handicap OLC) con classifiche suddivise in 3 classi in funzione dell'aliante usato: club (alianti fino a 1,07 di hp), 15 m (alianti con hp maggiore di 1,07 e apertura alare fino a 15 m) e libera (tutti gli alianti che non rientrano nelle prime due classi).
Sono ammessi tutti i tipi di alianti e alianti motorizzati, mono e biposto.

3. SCOPO E TITOLI ASSEGNATI

Il CID ha lo scopo di promuovere e incrementare il volo a vela di distanza sul territorio italiano e designare i Campioni Italiani di distanza delle classi libera, 15 metri e club e la Campionessa Italiana di distanza nella categoria femminile.

4. PARTECIPANTI

Possono partecipare al CID tutti i piloti con cittadinanza italiana e con la licenza sportiva FAI in regola per l'anno di riferimento rilasciata dall'AeCI.

5. ISCRIZIONI

L'iscrizione al CID è gratuita e deve essere effettuata compilando e inviando l'apposita form di iscrizione sul sito acao.it (Attività Sportiva -> CID). **Sarà possibile iscriversi dal 1 febbraio al 15 settembre dell'anno di riferimento, ma solo dopo aver ricevuto dall'AeCI la licenza sportiva FAI dell'anno in corso (o provveduto al suo rinnovo).** In fase di iscrizione il pilota deve indicare a quale Aeroclub appartiene (per Aeroclub di appartenenza si deve intendere quello al quale il pilota ha fatto richiesta di rilascio/rinnovo della licenza sportiva FAI).
L'iscrizione di un pilota al CID presuppone l'accettazione incondizionata di questo regolamento, dei regolamenti pubblicati sul sito OnLine Contest (OLC) sotto richiamati e del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI, ai quali si rimanda per tutto quanto non contemplato in questo documento. I piloti che desiderano partecipare al CID devono quindi registrarsi al sito OLC e prendere visione dei relativi regolamenti.
I piloti che si iscrivono al CID accettano che i propri dati di volo e tracciati siano pubblicati in Internet sul sito www.onlinecontest.org e sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è stata affidata l'organizzazione. Il diritto all'uso dei file dei tracciati di volo è non esclusivo e viene concesso in modo irrevocabile e incondizionato agli organizzatori del CID e agli organizzatori dell'OLC.

6. VOLI VALIDI

I **voli validi** per il CID devono essere effettuati da un aeroporto di partenza situato sul territorio italiano **tra il 1 marzo – o la data di iscrizione al CID se successiva – e il 15 settembre dell'anno di riferimento** (se un pilota si iscrive al CID successivamente al 1 marzo, non saranno considerati validi gli eventuali voli effettuati

dal pilota tra il 1 marzo e la data della sua iscrizione al CID). Si possono presentare anche i voli effettuati nel corso di gare di velocità o di altre gare di distanza.

I voli devono essere documentati tramite registratori di volo GNSS in formato IGC, approvati IGC o comunque accettati dal sistema OLC. Il decollo deve essere registrato nel file IGC. Non è richiesta la pre dichiarazione elettronica o cartacea del tema di volo. I file di volo degli alianti motorizzati devono essere generati da logger con funzione ENL attiva per dimostrare che il motore non è stato azionato durante la prestazione volovelistica (tra il punto di partenza e il punto di arrivo). I file IGC originali dei voli non devono essere modificati (non bisogna cambiare il nome del file e non bisogna salvare eventuali modifiche da programmi di visualizzazione e analisi del file) e devono essere conservati dal pilota titolare del volo fino alla fine del campionato (almeno fino a 30 giorni successivi alla data della premiazione).

Per la catalogazione dei voli, l'attribuzione dei punteggi ai voli validi e la formazione delle classifiche, l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione utilizza la piattaforma web OLC. Il file IGC di ogni volo deve quindi essere inviato al sistema OLC **entro 48 ore dall'atterraggio**.
Nel caso di biposto, indipendentemente dalla posizione occupata dai 2 piloti nell'aliante, il volo deve essere inviato all'OLC a nome e per conto del pilota (Pilota Titolare) in possesso della prova di distanza di insegna FAI già omologata più alta (50 km, 300 km, 500 km, 750 km, 1000 km, 1250 km...) alla data del volo o, in caso di parità di insegna posseduta dai due piloti, del pilota con la posizione più alta nel Ranking Internazionale IGC. Se i piloti a bordo hanno la stessa insegna e non sono presenti nel Ranking Internazionale, il Pilota Titolare a cui attribuire il volo può essere liberamente scelto dall'equipaggio. Se il file di un volo effettuato in biposto dovesse essere, per qualunque motivo, attribuito dall'OLC al secondo pilota (non al Titolare), l'equipaggio dovrà segnalare la cosa appena possibile in forma scritta alla DrG per dargli modo di effettuare le rettifiche necessarie.

7. PUNTEGGI DEI VOLI

A ogni volo valido viene attribuito il punteggio previsto dal regolamento OLC disponibile online.

Una volta inviato il file del volo, il sistema OLC individua un punto di partenza, un punto di arrivo e fino a 5 punti di virata (massimo 6 lati) in modo che sia massima la distanza percorsa e che l'altezza del punto di partenza non sia superiore all'altezza del punto di arrivo di oltre 1000 m. La distanza risultante determina un punteggio pari a 1 punto al chilometro (punteggio OLC Classic).

Se possibile, il sistema individua anche nel file del volo i tre punti che rappresentano i vertici del triangolo FAI di perimetro maggiore intorno ai quali si è compiuto nel volo un percorso chiuso. La distanza risultante (perimetro del triangolo FAI) determina un punteggio pari a 0,3 punti al chilometro (punteggio OLC FAI).

Il **punteggio OLC** associato al volo è pari alla somma dei punteggi OLC Classic e OLC FAI corretta con l'handicap dell'aliante usato.

Si noti che, per le regole OLC, la distanza del triangolo alla quale cambiano i requisiti per essere FAI è pari a 500 km (e non 750 km come accade per le insegne sportive).

8. CLASSIFICHE E PREMIAZIONE

Ogni pilota può documentare qualsiasi numero di voli in ciascuna classe. La classifica di ciascuna classe viene compilata in base alla somma dei **3 punteggi OLC più alti** corrispondenti ai **3 migliori voli validi** presentati da ciascun concorrente nella rispettiva classe.

Il pilota di nazionalità italiana primo classificato in ciascuna classe sarà nominato dall'Aero Club d'Italia **Campione Italiano di Distanza dell'anno di riferimento** della relativa classe. In caso di parità tra due o più concorrenti, il vincitore sarà il pilota che avrà realizzato il volo accreditato del miglior punteggio. Il titolo non verrà assegnato se la relativa classe non avrà un minimo di sei concorrenti con punteggio superiore a 800 punti.

Le classifiche provvisorie saranno aggiornate periodicamente (circa una volta al mese a partire da fine marzo) e pubblicate sul sito internet dell'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione.

La premiazione, salvo comunicazione diversa, si terrà in occasione del Congresso Nazionale di Volo a Vela dell'anno di riferimento. Oltre ai primi 3 piloti di ciascuna delle classifiche di classe sopra menzionate, alla

premiazione sarà premiato anche il pilota che avrà realizzato il **volo valido con il punteggio OLC più alto** (senza distinzione di classe), **i primi 3 piloti della classifica femminile** (senza distinzione di classe) e **l'Aeroclub primo classificato**.

La classifica di Aeroclub sarà ricavata attribuendo a ciascun club un punteggio pari alla somma dei punti di tutti i voli trasmessi dai propri piloti iscritti al CID, senza distinzione di classe e indipendentemente dal punto di decollo, a condizione che quest'ultimo si trovi sul territorio italiano. Nel caso in cui la classifica femminile dovesse essere composta da almeno 6 piloti, ciascuna con un punteggio di almeno 600 punti, il CID assegnerà anche il **titolo di Campione Italiano di distanza della categoria femminile**.

L'assegnazione dei premi si intende a titolo provvisorio fino all'avvenuta omologazione delle classifiche da parte della CCSA, con l'obbligo di restituzione nel caso di rettifiche alle classifiche.

9. LAGNANZE E RECLAMI

Si applica il Capitolo 5 del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la cauzione per presentare un reclamo è fissata in € 100,00.

10. PENALITÀ E RESPONSABILITÀ

Ogni pilota comandante che partecipa alla competizione ha il compito e la responsabilità di rispettare le regole dell'aria e la normativa sugli spazi aerei. La Direzione di Gara non ha il compito di verificare il rispetto di tali regole. L'AeCI e l'Aero Club Federato cui è affidata l'organizzazione declinano ogni responsabilità per eventuali malfunzionamenti del sito OLC e per danni che possano derivare a persone o a cose in conseguenza dello svolgimento della competizione, così come per l'eventuale mancato rispetto delle regole di volo da parte dei piloti partecipanti.

Per la convalida dei voli non è richiesta la certificazione di giudici sportivi. Il DrG si riserva tuttavia la facoltà di verificare a campione, anche attraverso l'ausilio di giudici sportivi o testimoni, la regolarità dei voli inviati e potrà applicare delle sanzioni, dal richiamo scritto alla squalifica del concorrente, in funzione della gravità delle eventuali irregolarità riscontrate.

REGOLAMENTO TECNICO
VOLO A VELA
PER LE GARE DI VELOCITA'

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) (Verbale n. 1 del 1 marzo 2017) e successivamente modificato con Decreto del Commissario straordinario n. ____ del _____ 2018

INDICE

Sezione A - TIPOLOGIA DELLE COMPETIZIONI E CLASSI DI ALIANTI
A.1.0 Tipologia delle competizioni
A.2.0 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali – gare di velocità
A.3.0 Definizione classi Alianti
A.4.0 Massa degli alianti
A.5.0 Ammissione degli alianti alle competizione riservate a classi specifiche
A.6.0 Alianti motorizzati
A.7.0 Alianti biposto

Sezione B - ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE
B.1.0 Durata della gara
B.2.0 Giornata di prova di riserva
B.3.0 Giornata di riposo
B.4.0 Giornata di allenamento
B.5.0 Briefing di presentazione della gara
B.6.0 Rappresentante dei piloti
B.7.0 Briefing di giornata
B.8.0 Norme aggiuntive ed altre disposizioni adottate dal DrG
B.9.0 Premiazione
B.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione
B.11.0 Compiti della Direzione di gara
B.12.0 Iscrizioni ed eventuale cancellazione della competizione

Sezione C - REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO
C.1.0 Piloti
C.2.0 Alianti ed equipaggiamenti di sicurezza
C.3.0 Sigle di gara
C.4.0 Ispezione alianti
C.5.0 Riparazioni e sostituzioni parti alianti

Sezione D - PROCEDURE DI GARA
D.1.0 Temi di gara
D.2.0 Informazioni sul tema di giornata
D.3.0 Schieramento
D.4.0 Decollo e traino
D.5.0 Partenze

D.6.0 Partenze simultanee
D.7.0 Punti di virata
D.8.0 Arrivo
D.9.0 Linea di arrivo
D.10.0 Linea di arrivo remota
D.11.0 Cerchio di arrivo
D.12.0 Atterraggio
D.13.0 Atterraggio fuori campo
D.14.0 Atterraggio virtuale
D.15.0 Area di gara
D.16.0 Spazi aerei vietati
D.17.0 Consegna dei GNSS/FR

Sezione E - CLASSIFICHE
E.1.0 Classifiche di giornata: preliminare, non ufficiale, ufficiale
E.2.0 Classifiche generali: provvisoria, definitiva

Sezione F - PENALITA', CSO E CONTENZIOSO
F.1.0 Penalità e Squalifiche
F.2.0 Commissione Sportiva Operante
F.3.0 Esposto
F.4.0 Lagnanza
F.5.0 Reclamo
F.6.0 Appello alla CCSA
F.7.0 Ricorso al Consiglio Federale dell'AeCI
F.8.0 Omologazione della competizione

Sezione G - PROCEDURE PER IL CONTROLLO DEL VOLO
G.1.0 Strumenti di controllo
G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli
G.2.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

Sezione H - NORME DI SICUREZZA
H.1.0 Certificato di navigabilità
H.2.0 Volo in nube
H.3.0 Incidenti di volo
H.4.0 Comunicazioni radio
H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso
H.5.0 Uso del paracadute

Sezione I - CALCOLO DEI PUNTEGGI
I.1.0 Generalità
I.2.0 Punteggi e Classifiche
I.3.0 Validità delle Competizioni
I.4.0 Titolo di Campione Italiano

Sezione L – RINVIO AD ALTRE FONTI NORMATIVE
L.1.0 Norme di rinvio

ALLEGATO A Fattori correttivi
ALLEGATO B Fattori correttivi Classe Club
ALLEGATO C 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
DL: Direttore di linea
DrG: Direttore di gara
DzG: Direzione di gara
EO: Ente Organizzatore
FAI: Federazione Aeronautica Internazionale
GNC: Graduatoria Nazionale di Classe
GNSS/FR: Registratore di Volo (Flight Recorder)
MTOM: Peso massimo al decollo della massa.
NA: Norme Aggiuntive
PP: Punto di Partenza
PV: Punto di Virata
RSN: Regolamento Sportivo Nazionale
TA: Traguardo di Arrivo
TS: Task Setter (Responsabile scelta temi)
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'ente organizzatore, che si accolla la gestione, l'invio dei risultati e spese di iscrizione.

A.1.2 Le **gare nazionali** sono quelle inserite nel Calendario Sportivo Nazionale con tale definizione e obbligano l'ente organizzatore, 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 caso vi sia la richiesta di iscrizione da parte di piloti stranieri sarà facoltà della STS dell'AeCI decidere, almeno un mese prima dell'inizio della competizione, la partecipazione a tale evento.

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) I Piloti Nazionali – come definito nei criteri di selezione
b) I piloti stranieri classificati nel ranking IGC con un punteggio superiore a zero.

A.1.7 Possono partecipare alle **Gare di Promozione** i piloti di nazionalità italiana non appartenenti alla Categoria nazionale gare di velocità, in possesso dell'insegna FAI C argento e che abbiano almeno un'esperienza di 150 ore da solisti. Il **Campionato di Classe Unica femminile** si intende valido per la promozione dei piloti di sesso femminile, 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 è possibile accorpare una o più classi al fine di aumentare il valore di ranking IGC della competizione. In particolare quando in una determinata classe non si raggiunga il numero minimo di 6 concorrenti, l'accorpamento ad altre classi è raccomandato.

A.1.9 I Campionati Italiani e le gare Nazionali riservate alle classi FAI standard, 15 metri e 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'AeCI per la formale autorizzazione. 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 nel Ranking List. **I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi sia delle singole prove di giornata, sia della classifica generale**, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano, qualora la gara sia valida come Campionato Nazionale.

A.1.10 I **Campionati Italiani** possono essere organizzati annualmente per ciascuna classe di aliante senza handicap, ad eccezione delle classi Club, 20 metri biposto, dove è sempre prevista l'applicazione degli handicap.

E' inoltre possibile per la DG, accorpare una o più classi di Campionato Italiano con una classe unica di "gara Nazionale" al fine di ottenere una gara di valore ranking IGC più elevato. In questo caso la gara sarà organizzata ad Handicap e il titolo di campione Italiano (qualora si raggiungano i requisiti per l'assegnazione) verrà assegnato al primo classificato della propria classe.

A.1.11 Le **Gare Nazionali** possono essere organizzate per classi separate ovvero ad handicap. La DrG specificherà la tipologia di gara nel regolamento particolare di gara.

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 prescrizione della casa costruttrice, per quanto concerne il peso minimo a bordo.

A.1.14 Tutte le gare di categoria Promozione e di classe Club si svolgono senza l'uso della zavorra scaricabile.

A.1.15 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 – gare di velocità
Accedono alla Categoria Nazionale i piloti che partecipando alle Gare di Promozione ottengono un punteggio finale uguale o superiore all'80% del punteggio del vincitore del Campionato. Si specifica che la partecipazione al Campionato Italiano Classe Unica femminile è valida solo ed esclusivamente quale promozione per le gare riservate ai piloti di sesso femminile organizzate sul territorio nazionale e non potrà mai in nessun caso essere valida per accedere alla Categoria Piloti Nazionali.

A.3.0 Definizione classi Alianti
Gli alianti sono divisi nelle seguenti classi:

a) **Standard**: alianti di apertura alare non superiore a 15 m senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
b) **15 metri**: alianti di apertura alare non superiore a 15 m, con peso massimo al decollo non superiore a 525 Kg.
c) **18 metri**: alianti di apertura alare non superiore a 18 m, con peso massimo al decollo non superiore a 600 Kg.
d) **20 metri biposto**: alianti biposto di apertura alare non superiore a 20 m, con peso massimo al decollo non superiore a 800 Kg.
e) **Libera**: alianti di apertura alare qualsiasi con e senza flap, con peso massimo al decollo non superiore a 850 Kg.
f) **Club**: alianti elencati nell'ALLEGATO B (IGC index list).
g) **13,5mt**: alianti di apertura alare non superiore a 13,5mt con MTOM max. 35 Kg/mq

A.4.0 Massa degli alianti
A.4.1 La massa massima al decollo degli alianti deve essere inferiore o uguale al limite previsto per la relativa classe di cui all'art. A.3.0.
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
A.4.3 Il DrG può imporre 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 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 Regolamento particolare di gara se la pesatura degli alianti viene effettuata obbligatoriamente per ogni giornata di gara ovvero a campione.
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, salvo il caso di violazioni ripetute. In ogni caso il concorrente deve riportare la massa del proprio aliante entro il peso massimo consentito. E' 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 competizione riservate a classi specifiche
A.5.1 Fatti salvi i requisiti delle categorie di alianti di cui all'art. A.3.1, è consentita la partecipazione alle competizione riservate a specifiche classi con alianti dalle caratteristiche sotto elencate:
Club: esclusivamente gli alianti elencati nell'**ALLEGATO B** (IGC Index List) con handicap minino 0,98, indipendentemente dal mezzo utilizzato. **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.**
13,5m: alianti con apertura alare non superiore a 13,5m e MTOM massima 35 Kg/mq.
Standard: alianti con apertura alare non superiore ai 15m e senza flap.
15m: alianti con apertura alare non superiore a 15m.
18m: alianti con apertura alare non superiore a 18m.

20m Biposto: alianti biposto con apertura alare non superiore a 20m 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 In tutte le gare di classe unica, la Direzione di Gara potrà dividere i partecipanti in due o più classi e indicherà nel regolamento particolare di gara i criteri e le modalità. L'obiettivo sarà sempre quello di ottenere il massimo coefficiente possibile per il Ranking List IGC.

A.6 Alianti motorizzati

A.6.1 E' consentita la partecipazione di alianti motorizzati purché dotati di sistemi di rilevamento del funzionamento del motore accettati dalla DrG.

A.6.2 Gli alianti motorizzati possono utilizzare il motore per:

a) Il decollo;
b) Evitare il fuori campo;
c) Il rientro dopo un fuori campo su un aeroporto, un'aviosuperficie o dopo un atterraggio virtuale.

A.7.0 Alianti biposto

A.7.1 Definizioni generali

La partecipazione alle gare svolte sul territorio italiano è riservata ai possessori di Licenza di Pilota di Volo a Vela in corso di validità e di Licenza Sportiva FAI in corso di validità.

- "**Equipaggio**": è costituito da due piloti a bordo di categoria nazionale, titolari di licenza di pilota di volo a vela e di Licenza Sportiva FAI, entrambe in corso di validità, i quali per nessun motivo possono essere sostituiti durante la competizione;
- "**Primo pilota + copilota**: si intende l'equipaggio composto da due piloti titolari di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI, entrambe in corso di validità. Il secondo pilota può essere sostituito nel corso della competizione, ma non potrà in ogni caso avere una posizione nel ranking IGC migliore del primo pilota fisso. **Tutti i nominativi dovranno obbligatoriamente essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione gara.**
- **"Pilota unico"**: solo pilota titolare di licenza di pilota di volo a vela e di tessera FAI in corso di validità. Non è consentita la presenza a bordo di un secondo pilota.

A.7.2 Classe 20 m biposto

Nelle competizioni espressamente riservate alla classe 20m biposto non è ammessa la partecipazione di alianti con un solo pilota a bordo. È invece ammessa l'iscrizione come:
- "equipaggio";
- "primo pilota + copilota".

A.7.3 Campionati Italiani

Ai campionati italiani classe 20m biposto o dove sono ammessi alianti biposto (campionato italiano classe libera e campionato italiano classe unica ad handicap) l'iscrizione come equipaggio è subordinata al possesso da parte di entrambi i piloti della nazionalità italiana e della Licenza Sportiva FAI rilasciata dall'Aero Club d'Italia.
Quanto sopra vale anche nel caso in cui il Campionato Italiano sia ad estrapolazione di altra gara.

A.7.4 Altre competizioni

Nelle gare di classe unica ad handicap e nelle altre gare nelle quali sono ammessi alianti biposto, l'iscrizione alla competizione con un aliante biposto può essere fatta come "equipaggio", come "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico". In ogni caso, tutti i nominativi dovranno essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione.

A.7.5 Criteri per l'applicazione del punteggio per l'AN

Nel caso di competizione disputata da un "equipaggio", "primo pilota + copilota", oppure come "pilota unico" il punteggio ottenuto ai fini dell'AN viene assegnato nella misura del 100% al pilota con la migliore posizione nell'AN vigente (primo pilota)

SEZIONE B
ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

B.1.0 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.2.0 Giornata di prova di riserva

B.2 Giornata di riserva

L'EO ha la facoltà di prevedere o meno la giornata di riserva, indicandola nel primo bollettino. Se prevista, alla giornata di riserva è dedicata l'ultima giornata di gara, salvo eccezioni appositamente indicate. Ove possibile, l'EO cercherà di fissare il calendario di gara in modo che l'eventuale giornata di riserva cada in un giorno festivo.

B.3.0 Giornata di riposo

B.3.1 Dopo lo svolgimento di sette prove in giornate consecutive, anche se non necessariamente valide per la classifica, il DrG deve concedere un giorno di riposo e deve comunicarlo nel corso del primo briefing generale dei piloti.

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 tre prove valide.

B.4.0 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 DzG decida di organizzare la giornata di allenamento, ne dà comunicazione 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.5.0 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, nel corso del quale procede all'appello ed alla presentazione dei concorrenti, nomina il rappresentante degli stessi per ciascuna classe, illustra le procedure operative del campo di volo e la logistica.

B.5.2 E' obbligatoria la presenza del concorrente ovvero eccezionalmente di un suo delegato al briefing di presentazione della gara. L'assenza non giustificata è sanzionata dal DrG con uno specifico avvertimento. Un'eventuale seconda infrazione in gara successiva sarà sanzionata con la squalifica.

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.6.0 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 segreta 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.7.0 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 presenziare il concorrente deve farsi sostituire da un proprio rappresentante.

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

B.8.1 Il Regolamento particolare di Gara 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 nel Regolamento Nazionale Gare Velocità Volo a Vela o con il Regolamento Sportivo Nazionale dell'Aeroclub d'Italia.

B.8.2 Il regolamento particolare di gara deve essere pubblicato sul sito della competizione almeno 30 giorni prima della gara.

B.9.0 Premiazione

B.9.1 La premiazione è normalmente organizzata nella giornata di riserva. Tuttavia il DrG può anticipare la premiazione nella stessa giornata dell'ultima prova dandone comunicazione formale ai concorrenti almeno con due giorni di 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.10.0 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione

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

B.11.0 Organizzazione della competizione

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'ente organizzatore 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'ente organizzatore adotta il presente regolamento quale Regolamento ufficiale della competizione e lo trasmette unitamente all'organigramma della competizione e al regolamento particolare di gara 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 La DzG predispone per tempo le infrastrutture necessarie per il regolare svolgimento della competizione: aula briefing, parcheggio per gli alianti, impianti di carico dell'acqua, hangar per il ricovero dei traini, toilette, campeggio.

B.11.5 Almeno **quattro mesi prima dell'inizio della competizione** la DrG:

1) Predispone 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** la 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. La 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** la 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 regolamento particolare di gara 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) Predispone 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) Nel caso di gara di classe unica non valida per il campionato italiano, se il numero degli iscritti è maggiore di quaranta, provvederà alla suddivisione della competizione in una o più classi come al punto A.5.2 del presente regolamento.

1) **B.11.9 Durante lo svolgimento della competizione la DrG:**
2) 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;
3) Pubblica sul sito i file IGC entro le 24 ore successive lo svolgimento di ciascuna prova;
4) Pubblica sul sito ogni mattina entro le ore 10.00 una breve relazione accompagnata da fotografie sull'andamento della prova del giorno precedente.

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 sei concorrenti iscritti nel termine suddetto, la DrG conferma all'EO 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 sei iscritti, la DrG ne dà immediata comunicazione al delegato per il volo a vela in CCSA e provvede ad informare tutti i concorrenti del rischio che la competizione possa non raggiungere il numero minimo necessario per la sua validità.

B.12.3 La DrG, in caso di numero insufficiente di iscritti, può fino al giorno prima dell'inizio della competizione chiedere alla STS dell'AeCI l'annullamento della stessa ovvero proporre l'accorpamento dell'eventuale classe che non avesse raggiunto il numero minimo di concorrenti con altra della stessa competizione. In questo caso la nuova classe potrà prevedere l'applicazione degli handicap. In ogni caso, la DrG dovrà quanto prima informare i piloti iscritti della possibilità eventuale dell'accorpamento.

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 Qualora fosse necessario limitare il numero dei concorrenti ad un Campionato Italiano o alle gare nazionali organizzate in Italia, vale la posizione nel Ranking List IGC, sia per i piloti italiani, sia stranieri.

SEZIONE C
REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO

C.1.0 Piloti

C.1.1 I concorrenti devono essere in possesso di:

a) Licenza di pilota di aliante in corso di validità;
b) Certificato medico in corso di validità;
c) Licenza sportiva FAI valida per l'anno in corso; nel caso di alianti biposto con due persone a bordo entrambi i componenti dell'equipaggio dovranno essere titolari di licenza di pilota di volo a vela in corso di validità ed in possesso della tessera FAI;
d) Polizza assicurativa morte e infortuni a norma di legge, ove non ricompresa nella tessera FAI.

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

a) Regolamento della competizione;
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.2.0 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.

C.2.2 E' obbligatorio l'installazione e l'uso di un sistema di segnalazione traffico di prossimità (Flarm, DSX o similare). La non conformità al punto C.2.2 comporta l'esclusione dalla gara.

C.2.3 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione per verificare l'installazione del dispositivo e verificarne il corretto uso.

C.2.4 Il Direttore di Gara ha l'obbligo di effettuare dei controlli a campione e farsi consegnare il file del sistema di segnalazione traffico di prossimità in qualsiasi fase della competizione.

C.2.5 L'installazione a bordo di un ELT, PLB o similari è fortemente raccomandato.

C.2.6 La DrG 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.2.7 E' fortemente raccomandata la presenza a bordo di un kit di pronto soccorso.

C.3.0 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 Prima dell'inizio della competizione il DrG deve verificare la corrispondenza delle sigle di gara degli alianti ai requisiti di cui ai commi precedenti, e se ne accerta la non corrispondenza ne ordina l'immediata modifica.

C.3.6 Il mancato ottemperamento all'ordine del DrG ovvero, in ogni caso, l'accertamento successivo all'inizio della competizione dell'assenza dei requisiti delle sigle di gara di cui ai precedenti commi, comporta l'esclusione del concorrente dalla competizione.

C.4.0 Ispezione alianti

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

C.5.0 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 addebitati 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 sono:

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

D.1.2 I temi di gara vengono scelti dal DrG e/o dal Task Setter previa consultazione con il Responsabile del Servizio Meteorologico. 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 i temi di gara tra le tipologie di cui al punto D.1.1, ma nessuna delle due tipologie può essere utilizzata per più del 67% delle prove valide 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, ora dello schieramento, ora dei decolli previsti, quote e zone di sgancio, velocità massima al taglio del traguardo, effemeridi, zone operative vietate, 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.

D.3.0 Schieramento

D.3.1 L'ordine di schieramento su file è sorteggiato prima della prima prova di gara ed 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 regolamento particolare di gara.

D.4.0 Decollo e traino

D.4.1 Il decollo degli alianti avviene mediante traino aereo. Gli alianti motorizzati in grado di farlo, possono decollare autonomamente. Il costo dei traini è a carico dei concorrenti.

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, le zone e la quota di sgancio vengono comunicati al briefing o subito prima del lancio di ciascuna classe. I piloti di motoalianti che fanno uso del motore per portarsi alla quota di sgancio devono spegnerlo nella zona indicata giornalmente dalla DrG.

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'involo 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 modificato dal DrG in relazione all'evolversi della situazione meteo.

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 45 e un massimo di 90 secondi, prima del taglio del traguardo di partenza. Questa procedura rappresenta un obbligo solo durante il primo giorno di gara. Per i successivi giorni la DG controllerà esclusivamente che l'ENL del logger sia attivo.

D.4.10 I piloti di alianti motorizzati a decollo autonomo al termine del circuito di salita preventivamente assegnato e delle operazioni di rientro del motore, devono portarsi sul punto di sgancio della propria classe alla quota comunicata dal Direttore di Linea al momento del decollo.

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.

D.5.0 Partenze

D.5.1 L'aliante inizia la prova passando attraverso un punto o una linea di partenza fissata dalla DrG e specificata nelle NA, o nel foglio del tema e/o durante il briefing.

D.5.2 Il concorrente deve effettuare almeno una partenza valida. Il tempo di partenza utilizzato per lo scoring è quello dell'ultima partenza valida.

D.5.3 Partenze entro un massimo di 500 m dalla linea o dal limite dell'area di partenza sono valide, ma vengono penalizzate.

D.5.4 Le partenze vengono aperte 30 minuti dopo il decollo dell'ultimo aliante della classe che era nella propria regolare posizione di schieramento. E' 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.5.5 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 cinque e dieci minuti al taglio del traguardo, annuncia che il traguardo è aperto. L'ora ufficiale della gara è l'ora GPS.

D.5.6 Il traguardo di partenza rimane aperto fino alle effemeridi, il cui orario deve essere riportato sul foglio del tema di gara.

D.5.7 Possono essere previsti limiti di quota alla partenza espressi in QNH.

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 Può essere imposta una limitazione di quota e di velocità alla partenza. Il limite di quota può essere modificato o annullato al momento dell'apertura del traguardo. La velocità di riferimento è la velocità al suolo dell'aliante rilevata dal GNSS/FR.

D.5.10 Partenze non corrette saranno penalizzate.

D.5.11 Se una prova viene annullata per motivi di sicurezza dopo che alcuni concorrenti hanno già effettuato la partenza, il DrG provvede ad informare i concorrenti già partiti via radio e chiede conferma della ricezione del messaggio attraverso la sua ripetizione.
D.5.12 Se non è provato che il concorrente sia partito dopo l'apertura del traguardo di partenza per la sua classe, lo stesso è considerato non partito.

D.6.0 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.
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. Il DrG può assegnare la partenza simultanea esclusivamente nelle giornate in cui le condizioni meteorologiche sono compatibili con la sicurezza del volo.
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 sanzioni 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 (espressa in QNH) consentita è ..... m, velocità massima al taglio del traguardo è ..... Km/h"*;
b) **cinque minuti prima** dell'apertura del traguardo: *"il traguardo aprirà tra cinque minuti, massima altitudine* (espressa in QNH) *consentita è ..... m, 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 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 partenza è valida se il GNSS FR mostra un fix valido o una linea retta tra due successivi FR fixes che attraversano la linea di partenza nella direzione del primo pilone 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. Al pilota che vola con direzione contraria per riposizionarsi dietro alla linea di partenza saranno dati dieci minuti di penalità, per l'estrema pericolosità della manovra.
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. Al pilota che vola con direzione parallela alla linea del traguardo a una distanza inferiore a 1 km da essa, saranno dati tre minuti di penalità, per la pericolosità della manovra.

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 deve raggiungere i PV specificati dalla DrG nell'ordine richiesto.
D.7.3 Il non corretto aggiramento dei PV viene penalizzato.

D.8.0 Arrivo

D.8.1 La DrG può scegliere per ogni tema di giornata una delle seguenti procedure di taglio traguardo:

a) Linea di arrivo;
b) Linea di arrivo remota;
c) Cerchio di arrivo.

Le procedure di arrivo scelte per la competizione devono essere specificate nel Regolamento particolare di gara. La DrG dovrà sempre indicare la quota minima di sorvolo per il taglio del traguardo di arrivo.

D.8.2 I concorrenti annunciano il loro arrivo sulla frequenza del traguardo comunicando il numero di gara ed i minuti mancanti all'atterraggio. Il Regolamento particolare di gara disciplina le procedure di circuito ed 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 traguardo viene chiuso alle effemeridi, ovvero quando tutti i concorrenti sono atterrati.

D.8.5 Il concorrente che alle effemeridi non abbia ancora completato il percorso di gara, viene considerato atterrato fuoricampo nel punto in cui si trova al momento delle effemeridi stesse.

D.9.0 Linea di arrivo

D.9.1 Per completare una prova il concorrente deve attraversare il Traguardo di Arrivo (TA), nella direzione indicata, a bordo del proprio aliante e senza aiuti.

D.9.2 Il TA ha una lunghezza di 1000 m per parte, per un totale di m 2000 m, sulle coordinate di arrivo ortogonali all'ultimo lato ad una quota stabilita.

D.9.3 Il TA è posizionato in modo che gli alianti possano atterrare in sicurezza dopo l'attraversamento. Il TA deve essere sorvolato ad una quota massima di 500 metri (AGL) e ad una quota minima, salvo il caso degli atterraggi in diretta, di 15 metri (AGL).

D.10.0 Linea di arrivo remota

D.10.1 La linea di arrivo può essere remota, ossia non posizionata sull'aeroporto di atterraggio.

D.10.1 Nel caso di traguardo remoto la DrG deve prevederne il sorvolo ad un'altezza minima tale da consentire il rientro in campo in sicurezza.

D.10.2 Il concorrente che attraversa la linea di arrivo remota al di sotto della quota minima prevista, viene penalizzato con l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.11.0 Cerchio di arrivo

D.11.1 Può essere previsto come traguardo di arrivo un cerchio di raggio predefinito dalla DzG comprendente al suo interno l'aeroporto.

D.11.2 La DrG indica l'altitudine, espressa in QNH, massima e minima per l'attraversamento del cerchio.

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.11.5 Il cerchio di arrivo permette ai piloti di impostare una discesa lenta e di concentrarsi sulla propria procedura di atterraggio, nonché di mantenere la necessaria separazione dagli altri alianti in discesa. Il cerchio di arrivo può quindi essere previsto dalla DrG al fine di permettere la separazione degli alianti in territori montagnosi ovvero in caso di aeroporti dotati di un'unica pista di atterraggio.

D.12.0 Atterraggio

D.12.1 Le procedure di atterraggio sono definite nel Regolamento particolare di gara.

D.12.2 Manovre pericolose nell'avvicinamento e dopo l'attraversamento del traguardo sono penalizzate. Dopo l'attraversamento del traguardo gli alianti devono atterrare senza indugio.

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

D.13.0 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.13.1 In caso di atterraggio fuori campo, l'aliante può essere recuperato via terra oppure per via aerea.

D.13.2 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.13.3 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.13.4 La posizione dell'aliante dopo l'atterraggio fuori campo sarà quella calcolata dal software See You Competition.

D.14.0 Atterraggio virtuale

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

D.15.0 Area di gara e limite massimo di quota

D.15.1 La DrG definisce con coordinate geografiche l'area della competizione e al suo interno 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 sforamento 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.16.0 Spazi aerei vietati

D.16.1 L'ingresso negli spazi aerei vietati verticali ed orizzontali viene considerato, atterraggio fuori campo all'ingresso della zona vietata. Eventuali violazioni successive sono sanzionate con le penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.16.2 La valutazione dell'ingresso negli spazi aerei vietati viene effettuata esclusivamente con il software See You Competition.

D.16.3 In caso di ingresso in spazi aerei vietati è consentito al concorrente fornire alla DrG il GNSS/FR secondario, purché regolarmente dichiarato all'atto dell'iscrizione, al fine di verificare la correttezza della registrazione del GNSS/FR primario. In caso di discrepanza tra le due registrazioni, verrà considerata solo una registrazione di volo, quella più favorevole per il concorrente nella sua interezza. **Non potranno in nessun caso essere presi in considerazioni altri Flight Recorders oltre il primario e secondario regolarmente dichiarati prima dell'inizio della gara.**

D.16.4 La violazione dello spazio aereo invalida la prova di giornata del concorrente sia nel caso in cui venga commessa prima del taglio del traguardo, sia nel caso in cui il pilota, accortosi della violazione, riatterri e riparta per un altro volo. Per ogni giornata di volo, il concorrente è obbligato a consegnare alla DrG le registrazioni di tutti i voli effettuati in ogni giornata di volo. La mancata consegna di tutte le registrazioni impedisce alla DrG l'accertamento dell'eventuale sforamento degli spazi aerei vietati e comporta pertanto per il concorrente la squalifica di giornata. **Il DrG ha la facoltà di scaricare autonomamente i file da tutti i Flight Recorder presenti a bordo dell'aliante.**

D.17.0 Consegna del GNSS/FR

Entro 45 minuti dall'atterraggio in aeroporto i concorrenti devono consegnare su supporto informatico alla DrG tutti i file in formato IGC dei voli effettuati nella giornata di gara. Eventuali ritardi verranno sanzionati con l'applicazione delle penalità di cui all'ALLEGATO C.

SEZIONE E
CLASSIFICHE

E.1.0 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 DzG 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.2.0 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.2.1 La "classifica generale provvisoria" tiene conto dei risultati di tutte le classifiche di giornata, anche se non ufficiali.

E.2.2 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.2.3 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 cosi via finché vi sia un pareggio.

SEZIONE F
PENALITA', CSO E CONTENZIOSO

F.1.0 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.

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 Regolamento Sportivo Nazionale e del Regolamento Particolare di Gara. All'atto dell'iscrizione, i suddetti regolamenti si intendono implicitamente accettati dai concorrenti.

F.2.0 Commissione Sportiva Operante

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

F.3.0 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 ovvero 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.4.0 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.5.0 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.6.0 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.7.0 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.8.0 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 L' ente organizzatore della competizione italiane deve trasmettere all' IGC Ranking System Administrator (igcrankings@fai.org), entro 15 giorni dalla conclusione della gara, le classifiche definitive nel formato indicato al seguente indirizzo : http://www.fai.org/gliding/rankings/submit_results.php

SEZIONE G
PROCEDURE PER LA VALUTAZIONE DEI VOLI

G.1.0 Strumenti di controllo
G.1.1 Ogni aliante deve essere dotato di almeno un'unità GNSS/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 il concorrente deve indicare marca e sigla di identificazione del GNSS/FR primario e del GNSS/FR secondario, se intende servirsene. **La DrG non potrà in nessun caso prendere in considerazione, neppure come registrazione di back-up, GNSS/FR secondari che non siano stati predichiarati all'atto dell'iscrizione o, in caso di malfunzionamento del GNSS/FR primario o secondario, registrato prima della relativa prova di giornata.**
G.1.4 Il Prima dell'inizio della competizione, il concorrente deve fornire alla DrG un file contenente un volo registrato con i GNSS/FR primario e secondario che intende utilizzare nel corso della competizione.
G.1.5 Prima del taglio della linea di partenza, gli alianti con sostentamento e con decollo autonomo, se trainati, devono accendere il motore per un massimo di 90" al fine di evidenziare sul FR il corretto funzionamento del sensore di registrazione del livello di rumore.
G.1.6 La zona di osservazione (ZO) per la partenza con FR è indicata nel Regolamento particolare di gara.
G.1.7 Una partenza con FR è valida se la registrazione evidenzia che c'è almeno un rilevamento nella ZO o che una retta congiungente due rilevamenti validi consecutivi passa attraverso la ZO stessa.
G.1.8 Il FR deve dimostrare l'aggiramento dei punti di virata (PV) previsti per la prova della giornata.
G.1.9 La ZO è un cilindro di 500 m di raggio con centro sul PV.
G.1.10 Per gli area task (AAT) il raggio del cilindro viene specificato nel tema di gara.
G.1.11 E' valido l'aggiramento di un PV se la registrazione dell'FR indica un rilevamento valido nella ZO o se una retta che congiunge due rilevamenti validi successivi passa attraverso la ZO. Se non viene soddisfatta nessuna delle ipotesi precedenti viene applicata una penalità di 50 punti a condizione che esista un fix ad una distanza non superiore a 1000 m dal PV.
G.1.12 Entrambi i GNSS/FR primario e secondario devono essere settati per la registrazione di un fix ogni massimo 5 secondi. Eventuali maggiori settaggi GNSS/FR verranno sanzionati come da ALLEGATO C.

G.2.0 Programma ufficiale di valutazione dei voli

Per le gare con formula 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 See You Competition della società Naviter d.o.o.

G.3.0 Tempi e quote di partenza e arrivo

G.3.1 Il tempo di partenza è quello dell'ultimo rilevamento nella ZO di partenza.

G.3.2 Il tempo di arrivo è quello dell'attraversamento del traguardo di arrivo (TA).

G.3.3 Per le quote di partenza, di volo e di arrivo si considerano validi i valori barometrici corretti registrati dal FR.

SEZIONE H
NORME DI SICUREZZA

H.1.0 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.2.0 Volo in nube

H.2.1 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.3.0 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.4.0 Comunicazioni radio

H.4.1 Un solo apparecchio radio ricetrasmittente può essere imbarcato a bordo dell'aliante. Ad eccezione delle procedure di decollo ed atterraggio, l'uso della radio è consentito sulla sola frequenza obbligatoria di volo assegnata dalla DrG.

H.4.2 Sono vietate comunicazioni fra concorrenti ed altri aeromobili in volo, se non per ragioni di sicurezza.

H.4.3 Le comunicazioni tra concorrenti devono essere contenute ed avere ad oggetto motivi di sicurezza.

H.4.4 La DrG effettua controlli a campione anche attraverso l'utilizzo in volo di aeromobili per verificare che tutti i concorrenti siano in ascolto sulla frequenza di gara.

H.4.6 La DrG può prevedere uno o più "appelli" durante lo svolgimento della gara per ragioni di sicurezza.

H.5.0 Penalità per comportamento pericoloso

H.5.1 Il DrG assegna una penalità tra quelle previste nel presente regolamento ai piloti che si rendessero responsabili di comportamenti che possano compromettere la loro stessa sicurezza ovvero quella di altri piloti o di altre persone.

H.6.0 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. Limitatamente alla classe 13,5m, è consentito l'uso del solo paracadute balistico.

SEZIONE I
CALCOLO DEI PUNTEGGI

I.1.0 Generalità

I.1.1 Per ciascuna prova il punteggio assegnato ad ogni concorrente è arrotondato al numero intero più vicino; il valore 0,5 è arrotondato verso l'alto.

I.1.2 I punti di penalizzazione vengono dedotti dopo il calcolo dei punteggi di ogni prova e non influiscono sul fattore di giornata. 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 almeno pari a Dm (dopo che ogni handicap è stato applicato). Dm è definito al successivo punto I.2.1.

I.1.3 Ai voli penalizzati con la squalifica vengono attribuiti zero punti, ma essi vengono considerati nei calcoli dei punteggi.

I.2.0 Distanza valida

I.2.1 La distanza valida d è la somma delle lunghezze dei lati regolarmente completati nell'ordine stabilito più la distanza valida dell'eventuale lato iniziato ma non completato.

I.2.2 La distanza valida del lato non completato è la lunghezza del lato meno la distanza tra il punto più favorevole ed il successivo punto di virata, o di arrivo nel caso dell'ultimo lato. Se la distanza valida per l'ultimo lato risulta meno di zero essa si considera zero.

I.2.3 Ad un concorrente che ha regolarmente aggirato un punto di virata non può essere attribuita una distanza valida inferiore a quella fino a quel punto, purché i punti di virata precedenti siano stati passati regolarmente nell'ordine prestabilito.

I.3.0 Validità della prova

I.3.1 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 3 e 6.

Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 3 e 6, la prova è valida se almeno 1 pilota supera la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se il pilota supera una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

I.3.2 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero compreso tra 7 e 11.

Nel caso in cui nella prova di giornata il numero dei piloti che hanno fatto almeno un decollo sia compreso tra 7 e 11, la prova è valida se almeno 2 piloti superano la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, la prova è valida se entrambi i piloti superano una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

I.3.3 Caso in cui i piloti che abbiano fatto almeno un decollo siano in numero uguale o superiore a 12.

Una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera la distanza effettiva di 100 km. Se la competizione è ad handicap, una prova è valida se almeno il 25% dei concorrenti che hanno effettuato almeno un decollo supera una distanza corretta Df pari a 100 km. La distanza corretta Df è definita come segue: Df = D x Fmin/F dove D è la distanza valida percorsa dal singolo concorrente, F è il suo fattore correttivo e Fmin è il fattore correttivo minimo dei concorrenti in gara.

La percentuale ottenuta tra piloti che hanno coperto la distanza minima con quelli decollati è arrotondabile all'intero superiore. Esempio: il 24,1 % è arrotondabile al 25%, che significa gara valida. Il 23,9% è arrotondabile al 24%: gara non valida. Il 24% dà gara non valida.

I.3.4 Nel caso in cui il numero dei piloti decollati e che abbiano superato il percorso minimo come sopra esposto sia inferiore a 3, la prova è da considerarsi non valida.

I.2 Punteggi e classifiche

I.2.1 Parametri per il calcolo dei punteggi

I.2.1.1 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).
Dm: Distanza minima per validare la prova di giornata. Dm = 100 km.
n1: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm.
n2: Numero di concorrenti che hanno chiuso il tema (concorrenti arrivati) la cui velocità media corretta con handicap (Vh) eccede i 2/3 della più alta velocità corretta con handicap della giornata (Vo).
n3: Numero di arrivati, indipendentemente dalla loro velocità.
n4: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm/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 (Dh) più alta del giorno.
Vo: Velocità corretta con handicap (Vh) più alta tra i concorrenti arrivati del giorno.
To: Tempo (T) impiegato dal concorrente la cui Vh = Vo. In caso di parità di Vo, 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.2.1.2. 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 (Dh = D x Ho / 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 (Vh = D / T x Ho / H).
Pv: Punti per la Velocità del concorrente arrivato.
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 ≥ Dm e Vh = Vo, ma questi non devono apparire nella classifica.

I.2.2 Calcolo dei punteggi di giornata

I.2.2.1 Parametri di Giornata:
Pm è uguale al minore dei seguenti tre valori: 1000; (5 x Do) – 250; (400 x To) – 200.
F è uguale al più piccolo tra 1 e (1.25 x n1 / N).
Fcr è uguale al più piccolo tra 1 e (1.2 x (n2/n1) + 0,6).
Pvm = 2/3 (n2 / N) x Pm
Pdm = Pm – Pvm

I punti massimi per la Giornata saranno inferiori di 1000 punti se la Distanza del Tema è inferiore a 250 km o se il tempo del vincitore è minore di 3 ore, con la conseguenza che la distanza percorsa può essere limitata al massimo a 4 punti per chilometro mentre il tempo impiegato può essere limitato al massimo a 11 punti per ogni minuto in meno.

Se non ci sono arrivati, allora Pm è uguale al minore tra 1000 e (5 x Do) – 250.

I.2.2.2 Punteggio del Concorrente:
(i) Per ogni concorrente che ha chiuso il tema:
Pv = Pvm x (Vh – 2/3 Vo) / (1/3 Vo)
Pd = Pdm
Eccetto il caso in cui Vh < 2/3 Vo, in tal caso Pv = 0
(ii) Per ogni concorrente che non ha chiuso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dh / Do)
(iii) **S = F x Fcr x (Pv + Pd)**

Se quasi tutti i concorrenti chiudono il tema, un pilota con 2/3 della velocità del vincitore otterrà circa 1/3 del punteggio del vincitore. I concorrenti che non chiudono il tema avranno un punteggio più basso, proporzionale alla loro distanza.

I.5.0 Prove di velocità' (Racing Task)
I.5.1 Per i concorrenti rientrati in campo:
Pv (punti per la velocità) = Pvm x (Vh – 2/3 x Vo) / (1/3 x Vo)
Vh = la velocità del concorrente divisa per il suo handicap
Vo è la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata
Eccetto per Vh < 2/3 x Vo, allora Pv = 0
Pd = Pdm
I.5.2 Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno concluso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dc / Do)
Dc = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap
Do = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata
I.5.3 Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà:
S = Df x (Pv + Pd)

I.6.0 Prove di velocità ad area assegnata (AAT)
I.6.1 Per i concorrenti rientrati in campo:

Pv (punti per la velocità) = Pvm x (Vh – 2/3 x Vo) / (1/3 x Vo)
In cui: Vh è la velocità del concorrente divisa per il suo handicap
Vo è la velocità corretta con l'handicap più alta della giornata
Eccetto per Vh < 2/3 x Vo, allora Pv = 0
Pd = Pdm
I.6.2 Per i concorrenti fuori campo o comunque che non hanno concluso il tema:
Pv = 0
Pd = Pdm x (Dc / Do)
Dc = distanza valida del concorrente divisa per il suo handicap
Do = distanza corretta con l'handicap più alta della giornata
I.6.3 Il punteggio di giornata di ciascun pilota (score) sarà:
S = Df x (Pv + Pd)

I.7.0 Fattore di giornata
Il punteggio S (score) di ogni pilota è composto dalla somma dei punti di velocità e da quelli di distanza ottenuti, il cui risultato viene moltiplicato per il fattore di giornata **Df** (day factor) **Df = 1,25 x nd/N**
nd = numero concorrenti che coprono una distanza effettiva di almeno **100** km.
N = numero concorrenti che hanno avuto un decollo regolare.
Se **Df** è maggiore di **1** è considerato **1.**

I.3.0 Validità delle competizioni
I.3.1 Tutte le gare organizzate in Italia e iscritte al Calendario Nazionale dell'AeCI sono considerate valide ed assegnano punti per l'Algoritmo Nazionale se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

a) Sono state effettuate almeno tre prove valide;
b) Almeno sei concorrenti hanno realizzato un punteggio valido in almeno tre delle prove valide disputate.

I.3.2 Per il numero minimo dei concorrenti necessari per la validità dei Campionati Italiani si tiene conto esclusivamente dei piloti di nazionalità italiana.

I.4.0 Titolo di Campione Italiano
I.4.1 Il titolo di Campione Italiano viene assegnato dall'Aero Club d'Italia al primo pilota e/o al primo equipaggio italiano classificato se sono soddisfatte le condizioni di cui all'art. I.8.0. Per poter concorrere al titolo di Campione Italiano, entrambi i piloti dell'equipaggio dovranno essere di nazionalità Italiana.
I.4.2 I piloti stranieri concorrono al calcolo dei punteggi di ogni singola giornata, ma non possono concorrere per il titolo di Campione Italiano. A stralcio della classifica generale viene redatta la classifica dei soli piloti italiani, la quale viene presa a riferimento per l'attribuzione dei punteggi per la GNC, con la conseguenza che il punteggio massimo della competizione ai fini della GNC viene assegnato al primo pilota di nazionalità italiana classificato.

SEZIONE L
NORME DI RINVIO

L.1 Rinvio ad altre fonti normative
Per tutto quanto non espressamente 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.

ALLEGATO N° 6

Il sottoscritto Gen. Giulio Cacciatore approva i seguenti atti:

- il Regolamento tecnico per le gare di Velocità di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- il Regolamento tecnico del Campionato Italiano di Distanza di Volo a Vela, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS.

Roma, 29 marzo 2018.

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