



AERO CLUB D'ITALIA
Il Commissario straordinario

DECRETO DEL COMMISSARIO STRAORDINARIO

N. 18/2018 DEL 5/04/2018

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 Lillo Condello, Luigi Lanzoni e Maurizio Tomazzoni;

VISTO il Decreto del Commissario straordinario n. 12 del 29 marzo 2018 di nomina degli esperti tecnici dello stesso Commissario straordinario per la disciplina sportiva dell'Aeromodellismo;

VISTO il Regolamento tecnico per le gare di Aeromodellismo F1D,M, approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica, di cui al Verbale n. 1 del 1 marzo 2017 (All. 1);

VISTA la delibera del Consiglio Federale n. 249 del 26/10/2017 con cui è stato nominato il sig. Fabio Manieri quale responsabile di categoria F1D,M;

VISTA la proposta di modifica del responsabile di categoria al predetto Regolamento tecnico per le gare di Aeromodellismo F1D,M;

VISTA la proposta di modifica della Sezione Tecnica di Specialità al predetto Regolamento tecnico per le gare di Aeromodellismo F1D,M (All. 2);

VISTE le relative attestazioni della Sezione Tecnica di Specialità in ordine alla conformità delle predette proposte di modifica e dell'intero Regolamento tecnico per le gare di Aeromodellismo F1D,M, 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;

VISTE le attestazioni degli esperti tecnici del Commissario straordinario per la disciplina sportiva dell'Aeromodellismo in ordine alla conformità delle predette proposte di modifica e dell'intero Regolamento tecnico per le gare di Aeromodellismo F1D,M, 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'approvazione del predetto Regolamento tecnico al fine di garantire il regolare svolgimento delle competizioni sportive previste dal Calendario Sportivo Nazionale;

VISTO il parere favorevole del Responsabile del settore sportivo (All. 4);

VISTO il parere tecnico del Direttore Generale anche in ordine alla conformità del predetto Regolamento tecnico, 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 del predetto Regolamento tecnico (All. 6);

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

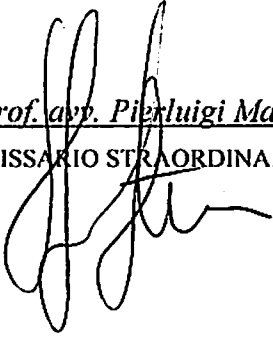
Tutto ciò visto, ritenuto e considerato, lo scrivente, nella propria qualità di Commissario straordinario dell'Aero Club d'Italia,

DECRETA

1. che il Regolamento tecnico per le gare di Aeromodellismo F1D,M (All. 7) è vigente;
2. di approvare le modifiche al Regolamento tecnico per le gare di Aeromodellismo F1D,M (All. 7) come da proposte della Sezione Tecnica di Specialità;
3. che il Regolamento tecnico per le gare di Aeromodellismo F1D,M come allegato (All. 7) al presente Decreto, sia pubblicato sul sito ufficiale dell'Ente;
4. che il Regolamento tecnico per le gare di Aeromodellismo F1D,M come allegato (All. 7) al presente Decreto, sia trasmesso al Ministero della Difesa, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dello Sport nonché al Comitato Olimpico Nazionale Italiano, con impegno a recepirne gli eventuali rilievi.

Il presente Decreto è immediatamente efficace.

Roma,


prof. app. Pierluigi Matera
COMMISSARIO STRAORDINARIO AECI



AERO CLUB D'ITALIA

***REGOLAMENTO TECNICO
AEROMODELLISMO
CAT. F1 D,M***

Edizione 2017

Regolamento tecnico Categorie 1D/M

3.4 CLASSE F1D – AEROMODELLI INDOOR (rif. SC4_FAI_genn. 2018)

3.4.1 Definizione

Aeromodelli che possono volare soltanto in spazi chiusi, nei quali l'energia propulsiva viene fornita da matasse elastiche e la portanza è generata da forze aerodinamiche che agiscono su superfici che rimangono fisse durante il volo, salvo che per variazioni di curvatura o di incidenza.

3.4.2 Caratteristiche degli Aeromodelli Indoor F1D

Massima apertura alare dei modelli monoplano	550 mm
Massima corda delle superfici portanti	200 mm
Massima apertura del piano di coda	450 mm
Peso minimo senza matassa elastica	1,4 gr.
Massimo peso della matassa elastica lubrificata	0,4 gr.

Il concorrente deve essere il costruttore del modello.

3.4.3 Numero di Voli

Ogni concorrente potrà effettuare 6 voli dei quali i migliori 2 saranno considerati per la formazione della classifica. Se gli organizzatori specificano turni per la gara, il concorrente potrà effettuare un volo in ogni turno. La durata dei turni deve essere annunciata in anticipo.

3.4.4 Definizione di Volo Ufficiale

Saranno considerati ufficiali solo voli di durata superiore ai 60 secondi. Un volo può essere annullato con ogni mezzo entro i primi 60 secondi. Un volo di meno di 60 secondi sarà considerato un tentativo e sarà permesso un solo volo tentativo per ognuno dei sei voli ufficiali; i tentativi non sono cumulativi.

3.4.5 Numero di Modelli

Non c'è limite al numero di modelli che un concorrente può usare in una gara indoor.

3.4.6 Regole in Caso di Collisione

In caso di collisione tra due modelli in volo, ogni concorrente deve decidere, nel periodo di tempo tra la collisione e due minuti successivi al termine del suo volo, se accettare il tempo di volo come tempo ufficiale, o se intende ripetere il volo.

Il concorrente ha il diritto di ripetere il volo anche se il tempo del turno di volo in cui è avvenuta la collisione è scaduto. Il nuovo volo deve essere effettuato prima del suo volo ufficiale successivo.

In caso di collisione all'ultimo turno di volo, dove non ci sono più voli ufficiali, la ripetizione del volo deve avvenire entro un ora dalla fine del turno di volo stesso.

3.4.7 Correzione di traiettoria o riposizionamento (Steering)

- a) Si possono utilizzare uno o più palloni attaccati ad un filo, o un'asta per modificare la traiettoria del modello o per riposizionarlo in altra parte dello spazio di volo. Non ci sono limiti o restrizioni al numero di tentativi di manovra, ma la manovra deve essere effettuata sempre dalla parte anteriore del modello e mai dalla parte posteriore.
- b) La manovra deve essere usata solo per evitare la collisione con le strutture dell'edificio, i suoi contenuto o altri modelli. I movimenti del modello devono essere effettuati essenzialmente i nel piano orizzontale.
Nota: Se, nell'opinione di un cronometrista, la variazione di quota di un modello è di circa mezzo metro o un metro per ogni 25 metri di altezza (qualunque sia la maggiore) egli richiamerà il concorrente. Ripetute inosservanze dei richiami provocheranno l'annullamento del volo.
- c) Durante la manovra di "Steering" l'elica può essere bloccata dal filo del pallone/ni o asta e smettere di ruotare. Appena l'elica si ferma si deve utilizzare un terzo cronometro (preferibilmente uno a doppio pulsante che registri il tempo cumulativo) per determinare quanto tempo l'elica è rimasta ferma. Questo tempo andrà sottratto da quello misurato dagli altri due cronometri. Se la persona che manovra non può liberare l'elica dopo la manovra, i tre cronometri devono essere fermati insieme e il tempo totale di fermo elica deve essere sottratto come prima definito.
- d) Non è permessa la ripetizione del volo a meno che il modello non sia stato disturbato da un altro modello durante la manovra.
- e) La decisione di effettuare la manovra di "Steering" è responsabilità del concorrente e la manovra deve essere effettuata da lui. Un concorrente menomato fisicamente deve concordare un sostituto con i giudici di gara. In caso di deficit nella vista, un certificato medico che dichiari l'inadeguatezza della vista può essere presentato alle seguenti condizioni:
 - i) Il visus dell'occhio migliore è inferiore ai 6/12 metri.
oppure
 - ii) il test della visione binoculare dà un risultato di vista media o non esistente.

La presentazione di detto certificato agli organizzatori o al direttore di gara permetterà al concorrente di nominare un suo sostituto per le manovre.

- f) È responsabilità dei cronometristi osservare l'uso del sistema di "Steering", ed avvertire il concorrente se c'è il pericolo che possa danneggiare altri modelli. Se altri modelli vengono disturbati dal concorrente in manovra, il concorrente danneggiato può scegliere se ripetere il volo, che, se preso è il suo punteggio per quel turno. Egli deve comunicare la sua scelta ai cronometristi non oltre due minuti dopo il termine del suo volo. Se sceglie di ripartire, lo deve fare prima del suo successivo volo ufficiale.

3.4.8 Classifica

Il totale dei due voli migliori di ciascun concorrente sarà preso in considerazione per la classifica finale. In caso di parità decide il terzo volo, e così via in caso di ulteriore parità.

3.4.9 Cronometraggio dei Voli

I voli devono essere cronometrati da due cronometristi con cronometri elettronici con indicazione numerica che indichino almeno 1/100 di secondo.

Alla classe F1D si applicano soltanto i paragrafi B.13.1., B.13.2., e B.13.6 della Sezione 4b. paragrafo B.13.

Il cronometraggio di ciascun volo inizierà quando il modello viene lasciato. Il cronometraggio terminerà quando:

- a) Il modello tocca il pavimento dell'edificio.
- b) Il modello perde una o più parti

- c) Il modello viene in contatto con qualsiasi parte dell'edificio o del suo contenuto diversi dal pavimento e il suo movimento traslatorio si interrompe.

Nota: in questo caso i cronometristi devono continuare il cronometraggio per dieci secondi dopo che il movimento di traslazione è cessato. Se il modello rimane in contatto con l'edificio o il suo contenuto dopo 10 secondi, il cronometraggio viene interrotto e i 10 secondi saranno sottratti dal tempo di volo. Se il modello si libera dal contatto con l'edificio in meno di 10 secondi, il cronometraggio prosegue normalmente.

3.4.10 Numero degli Aiutanti

Il concorrente può avere un aiutante.

3.4.11 Il Lancio

- a) Il lancio viene effettuato a mano, con il concorrente in piedi sul pavimento.
b) Il caricamento della matassa elastica deve essere effettuato dallo stesso concorrente.

3.4.12 Limiti di Altezza dei Soffitti

Ai fini delle gare e dei record sono riconosciute le seguenti categorie di altezza dei soffitti:

- I. - meno di 8 metri.
- II. - tra 8 e 15 metri.
- III. - tra 15 e 30 metri.
- IV. - oltre i 30 metri.

L'altezza del soffitto è definita come la distanza verticale dal pavimento al punto più alto in cui può essere inscritto un cerchio di 15 metri di diametro, sotto la struttura principale dell'edificio.

3.M CLASSE F1M – CLASSE INDOOR PER PRINCIPIANTI

(rif. SC4_FAI_genn. 2018)

3.M.1. Definizione

Come al para 3.4.1 ed inoltre:

3.M.2. Caratteristiche degli Aeromodelli Indoor

L'apertura alare del modello non deve essere superiore a 460 mm, sono permessi solo monoplani. Il peso minimo della struttura è di 3g. Il massimo peso della matassa elastica non deve essere superiore a 1,5g. La ricopertura del modello può essere effettuata con qualsiasi materiale, eccetto il microfilm.

Il concorrente deve essere il costruttore del modello.

3.M.3. Numero di Voli

Vedi il para 3.4.3

3.M.4. Definizione di Volo Ufficiale

Tentativo di volo come per la classe F1D rif. par 3.4.4 del codice sportivo FAI

Solo voli della durata di 60 o più secondi saranno considerati ufficiali. Un volo di meno di 60 secondi sarà considerato un volo rinviato (o tentativo) e sarà permesso un solo volo rinviato per ciascuno dei sei voli ufficiali; i voli rinviati non sono cumulativi.

3.M.5. Numero di Modelli

Vedi para 3.4.5

3.M.6. Regole di Collisione

Vedi para 3.4.6

3.M.7. Manovre

Vedi para 3.4.7

3.M.8. Classifica

Vedi para 3.4.8

3.M.9. Cronometraggio dei Voli

Vedi para 3.4.9

3.M.10. Numero degli Aiutanti

Vedi para 3.4.10

3.M.11. Lancio

Vedi para 3.4.11

3.M.12. Limiti di altezza dei soffitti

Vedi para 3.4.12.

ANNESSO 3

GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI DI GARE FAI VOLO LIBERO INDOOR

Questa edizione è basata sulla Guida approvata nel 1999 con modifiche che riflettono le varianti al "FAI Sporting Code Section 4" fino all'edizione del 2016.

3.A3.1. Scopo

Questo documento è inteso a definire linee guida per l'organizzazione di gare di volo libero indoor, che siano di aiuto sia agli organizzatori sia ai concorrenti. Sottolineiamo che sono raccomandazioni che non hanno lo stesso status delle regole mandatorie dei codici sportivi FAI. Comunque, siccome questo documento ha una vasta distribuzione e deve essere considerato uno standard per le gare internazionali, gli organizzatori dovrebbero evitare malintesi annunciando per tempo qualsiasi modifica che sarà apportata a questa guida per adattarsi alle condizioni particolari di ogni località. Tali modifiche dovranno essere approvate dal "CIAM Bureau" per un campionato o da una giuria FAI autorizzata per un evento internazionale Open.

Questa guida è applicabile ai Campionati del Mondo e Continentali nelle classi F1D. Gli organizzatori dei Campionati tengano presente il consiglio amministrativo contenuto nella guida generale per l'organizzazione dei Campionati dalla CIAM. Gli organizzatori di eventi FAI Open Internazionali, in appendice A sono contenute varianti e commenti dedicati alle classi F1D, F1L e F1M.

Nei punti in cui questa guida si riferisce alla Sezione 4 del Codice Sportivo FAI, il relativo paragrafo è citato tra parentesi.

3.A3.2 Campo di Gara

Un buon campo di gara è di fondamentale importanza per qualsiasi gara indoor. Infatti ci sono così poche località adatte per la categoria F1D che la disponibilità di un campo adeguato è centrale in tutto il concetto di organizzazione di un Campionato. Il principale fattore che determina l'adeguatezza di un luogo dovrebbe essere il successo conseguito nella organizzazione sul posto di gare locali o nazionali per modelli F1D. La peculiarità dei luoghi rende priva di significato una lista di requisiti ma i fattori da prendere in considerazione includono:

Dimensioni ed altezza della sala – ci deve essere un'area adeguata al disopra della quale l'altezza del soffitto è vicina alla massima, per dare ai modelli abbastanza spazio per raggiungere la massima quota (vedi definizione dell'altezza del soffitto para 3.4.12);

Pavimento con adeguato spazio libero e piano, specialmente sotto la parte più alta del soffitto;

Minimi ostacoli in aria (funi appese, cavi, luci, ecc);

Pareti e soffitti non costruiti con materiali che possano trattenere i modelli al contatto;

Illuminazione adeguata, specialmente nelle aree destinate alla preparazione dei modelli, sul pavimento e fino al soffitto, per permettere l'osservazione dei modelli e la loro manovra;

La sala dovrebbe essere il più possibile a tenuta d'aria (porte chiuse, finestre, ecc.) per minimizzare le correnti;

L'organizzatore deve avere controllo completo dell'accesso all'edificio (per esempio per controllare l'accesso dei visitatori, ma per permettere libero accesso ai concorrenti);

Minima influenza delle condizioni meteo esterne sulle condizioni interne (a prova di pioggia, riscaldamento solare interno minimo, ecc.);

A parte la sala stessa un Campionato ha bisogno di:

- a) facilità per i concorrenti di raggiungere il sito via terra o con trasporto pubblico o con linee aeree o marittime internazionali;
- b) disponibilità di adeguati alloggi a prezzi ragionevoli per tutti i concorrenti, i direttori delle squadre, i giudici, ed almeno alcuni tifosi ed aiutanti;
- c) tempo ragionevole di viaggio tra le residenze ed il luogo di volo (preferibilmente dovrebbe essere meno di 30 minuti);
- d) disponibilità di alberghi locali per ulteriori tifosi.

Quando si propone un luogo per un Campionato al CIAM, l'Aero Club Nazionale deve fornire una descrizione dettagliata di tutti gli aspetti sopra indicati, compresa una pianta e profilo dettagliato del luogo con relative misure. Devono essere descritte le strutture di accoglienza con le tariffe, precisando la quota obbligatoria e la quota per vitto e alloggio (B.7.2). Tali tariffe devono essere giustificate al CIAM includendo una stima delle entrate e delle spese da sostenere per il Campionato. Devono essere inviati al CIAM disegni accurati della sala e dettagli dei collegamenti, tenendo presente la presenza di partecipanti che viaggiano con grandi contenitori.

Se il luogo è stato impiegato precedentemente per Campionati deve essere organizzata una visita di un rappresentante del CIAM di un'altra nazione durante una manifestazione di volo sul posto o mentre si stanno facendo prove di volo. Questo ispettore può essere un membro del Bureau CIAM, o il Chairman o un membro del CIAM Free Flight Subcommittee, un Delegato CIAM, o un membro di una giuria FAI ad un recente Campionato Indoor. Nel caso di Delegati CIAM o di membri del Bureau CIAM i rappresentanti devono avere recente esperienza di volo indoor. Il rappresentante CIAM deve vagliare l'adeguatezza del sito con modellisti internazionalmente conosciuti e stimati che praticano il volo FID ed usano regolarmente il sito proposto.

Con molto anticipo sull'evento, devono essere informati gli Aero Club Nazionali e i membri della Giuria FAI, includendo una descrizione del luogo ed ogni sua peculiarità. Devono essere fornite mappe che indicano la posizione del campo di volo, gli alloggi ed il luogo di registrazione dei partecipanti, le strade ed i villaggi vicini.

3.A3.3 Calendario

La data della gara deve essere scelta per minimizzare l'effetto delle condizioni meteo sulle condizioni di volo nella sala.

È richiesto che (B.8.4) almeno un giorno di prove sia previsto prima della gara. Spesso la cerimonia di apertura viene organizzata durante il giorno di prove: se questo avviene, l'interruzione delle prove deve essere la più breve possibile, sia che la cerimonia sia tenuta nella sala di volo o altrove.

Non ci sono turni definiti o altre limitazioni negli orari delle gare FID. Il solo requisito è che ad ogni concorrente siano permessi 6 voli. La programmazione di tali voli dipende dalle circostanze locali ed anche dal numero dei concorrenti. Se il numero dei concorrenti è talmente grande da provocare ritardi forzati nei lanci (per evitare che ci siano troppi modelli in volo nello stesso tempo) la programmazione deve consentire un maggior tempo a disposizione per i voli.

Generalmente nei Campionati Mondiali si organizzano 2 voli distribuiti in 3 giorni di gare; 3 voli al giorno in 2 giorni di gare sono stati utilizzati in vasti siti di gara e in Campionati Continentali con un minor numero di partecipanti. È opportuno, ma non essenziale, che ogni giorno di gara sia suddiviso in turni; questo aiuta a distribuire i voli durante la giornata e permette un miglior apprezzamento dei risultati durante lo svolgimento della gara. Ogni turno deve essere abbastanza lungo da dare tempo ai concorrenti di volare e di avere la possibilità di ripetere il volo in caso di collisioni, ma non

eccessivamente lungo, altrimenti le condizioni possono variare troppo durante il turno. Deve essere concesso tempo per prove di volo in ogni giorno di gara, per esempio all'inizio ed alla fine della giornata e possibilmente durante una sosta tra i turni.

Il calendario di gara ufficiale deve includere l'orario di inizio e di fine di ogni turno e gli orari per le prove. L'ora di chiusura di un giorno o di un turno deve indicare il momento dell'ultimo lancio: si deve ricordare che un lancio iniziato subito prima dell'ora di chiusura può proseguire per un tempo considerevole dopo l'ora di chiusura, per esempio 45 minuti. Non deve essere prevista altra attività in questo periodo dopo l'orario dell'ultimo lancio. L'orario di gara deve anche prevedere tempo e spazio per:

- a) una riunione degli organizzatori con i capitani delle squadre dopo il loro arrivo ed anche la sera prima di ogni giorno di gara;
- b) riunioni con i cronometristi;
- c) una cerimonia di apertura;
- d) una cerimonia di premiazione per la consegna dei Trofei FAI e dei Diplomi ai vincitori.

È importante che almeno alcuni membri della Giuria FAI siano invitati e siano presenti a ciascuna di dette manifestazioni, e cioè: alla riunione con i capitani delle squadre, alla riunione con i cronometristi, alle cerimonie di apertura e di premiazione.

Copie del calendario di gara devono essere distribuite almeno 2 mesi prima agli Aero Club Nazionali che hanno dichiarato la loro partecipazione, eventuali ulteriori dettagli possono essere distribuiti a mano al momento dell'arrivo sul luogo dell'evento.

3.A3.4 Organizzazione del Campo di Gara

Questa sezione è dedicata alla conduzione del campo di gara nei giorni di gara. Anche se suddivisi su vari paragrafi, è essenziale che tutti gli aspetti siano strettamente integrati.

3.A3.4.1 Rappresentanti Ufficiali

Le distinte sfere di responsabilità richiedono di prevedere un direttore di gara, un capo dei cronometristi e un organizzatore del sito.

Il *direttore di gara* ha il controllo generale ed è responsabile dei contatti con i capitani delle squadre, il capo dei cronometristi, il gruppo di controllo dei modelli, gli altri rappresentanti della Giuria FAI. Deve prevedere che sia contattata la Giuria immediatamente nel caso che sia inoltrata una protesta prevista nel para B.18.

Il *capo dei cronometristi* deve interessarsi di tutti gli aspetti che riguardano il cronometraggio, la registrazione e la visualizzazione dei risultati, come indicato nel para 5 di questa guida.

L'*organizzatore del sito* deve curare i problemi amministrativi e logistici che non influenzano direttamente i voli di gara. Ha la specifica responsabilità di controllare l'accesso alla sala e di prevenire azioni che possano danneggiare i modelli o disturbare l'aria nella sala, per esempio assicurandosi che le porte e le finestre siano chiuse e che solo le persone direttamente coinvolte nei voli camminino sul pavimento o vicino ai modelli. Tutti gli ostacoli dovrebbero essere minimizzati in ogni area dove i concorrenti potrebbero andare per manovrare i modelli. L'organizzatore del sito deve anche vietare l'uso di lampade flash o ad alta intensità da parte dei fotografi durante le prove o la gara (questi possono accecare i concorrenti durante le delicate operazioni sui loro modelli). L'organizzatore del sito deve avere a disposizione personale per il recupero dei modelli che rimangono intrappolati nelle strutture dell'edificio e che non possono essere recuperati in sicurezza dai concorrenti.

Devono inoltre essere disponibili interpreti in tutti gli stadi dei Campionati per un numero di lingue sufficienti a permettere le comunicazioni tra i principali rappresentanti, i capitani delle squadre e la Giuria FAI. È essenziale un minimo che possa assicurare che queste tre categorie di persone abbiano

la possibilità di comunicare tramite le lingue ufficiali specificate nei Campionati. Il tranquillo svolgimento dell'evento è aiutato dalla presenza di interpreti per le squadre che non siano capaci di conversare in nessuna delle lingue ufficiali.

3.A3.4.2 Attrezzature

L'attrezzatura essenziale per il controllo dei modelli FID consiste in sistemi che possano verificare se il peso del modello supera il minimo specificato e che il peso dell'elastico non superi il massimo, e se le dimensioni per verificare che l'apertura alare, la corda alare e l'apertura del piano di coda siano entro i massimi consentiti. Questi sistemi in genere devono essere costruiti apposta. Possono essere sistemi meccanici (come due fili alla corretta distanza tenuti in tensione da pesi per le aperture alari) o possono essere sistemi elettronici, a seconda di cosa sia disponibile sul posto. Qualsiasi forma abbia il sistema usato, deve essere affidabile ed accurato. Deve essere fissato su base stabile, riparato dalle correnti d'aria, e posizionato in modo da non ostacolare il volo, ma che sia accessibile ai modellisti per essere usato prima di scendere in campo o di iniziare il volo. Soltanto il rappresentante ufficiale per il controllo, il concorrente ed i suoi aiutanti possono essere autorizzati ad avvicinarsi al sistema di controllo. Deve essere disponibile un sistema di marcatura dei modelli, come pennarelli morbidi colorati.

Un orologio ufficiale, che indichi il secondo, deve essere usato per regolare i turni o i tempi di inizio e di fine. Deve essere preciso durante tutta la giornata e non deve essere corretto durante la gara. L'orologio deve poter essere visto dai concorrenti e definisce i tempi di gara come da programma ufficiale, a meno che non siano state annunciate modifiche. L'inizio e la fine dei turni deve essere segnalata per mezzo di segnali acustici udibili o annunci. Un sistema di altoparlanti può aiutare gli organizzatori per comunicazioni fra di loro, per annunci da parte della Giuria, per fare annunci ulteriori sui turni di gara, ecc., ma il suo impiego deve essere tenuto al minimo. Non si deve diffondere musica durante la gara. Le comunicazioni per i concorrenti devono essere fatte in tutte le lingue ufficiali.

È necessario un sistema per l'elaborazione dei tempi di gara registrati dai cronometristi e un tabellone o uno schermo per mostrare i risultati aggiornati. Gli apparati necessari per i cronometristi sono precisati nella sezione 5. Tutti gli apparati devono essere controllati dalla Giuria FAI prima dell'inizio della competizione.

3.A3.4.3 Infrastrutture

Bagni, gabinetti e pronto soccorso devono essere previsti nelle immediate vicinanze della sala (ma non devono interferire con l'area di volo). Deve essere prevista durante il giorno la distribuzione di cibo ai concorrenti (e agli aiutanti che hanno pagato per il pasto ufficiale) e tale distribuzione deve essere annunciata in anticipo. Se il pranzo è fornito fuori della sala durante la gara, deve essere servito in un luogo non distante; se è fornito sul campo di volo, la distribuzione non deve interferire con i voli che siano in corso. Un servizio di trasporto deve essere previsto per i concorrenti tra la residenza ufficiale e il campo di volo, con un massimo di corse prima dell'inizio delle gare e dopo la chiusura delle stesse, e un servizio meno intenso durante il resto del giorno. Gli organizzatori devono indicare un parcheggio per i concorrenti e anche un luogo di consegna delle casse con i modelli all'entrata della sala.

3.A3.5 Controllo dei Modelli

Questa operazione si svolge in tre fasi con i seguenti requisiti:

- 1) la prima fase, prima dell'inizio della gara, comprende il controllo che ogni concorrente abbia una valida Licenza Sportiva FAI (B.3.2). Se le Licenze Sportive vengono ritirate durante la manifestazione, deve essere prevista la loro restituzione al termine della gara.
- 2) I concorrenti devono avere accesso al sistema ufficiale di misura delle caratteristiche dei modelli (B.8.3).
- 3) La terza fase di controllo richiede che durante la gara l'organizzatore deve controllare le caratteristiche di ciascun modello quando utilizzato per un volo ufficiale. Per quanto riguarda i modelli FID questo significa il controllo del peso e dell'apertura alare prima del volo e il peso della matassa elastica prima o dopo il volo (B.17.9).

L'attrezzatura per procedere pertanto include (vedi anche Sezione 3):

Un sistema di marcatura dei modelli;

Un sistema per un controllo accurato del peso dei modelli;

Un sistema per un controllo accurato del peso delle matasse elastiche;

Un sistema per un confermare accuratamente che l'apertura alare, la corda alare e l'apertura del piano di coda siano entro i requisiti.

3.A3.5 Cronometraggio

Questo è la parte più importante in ogni gara di volo libero. I cronometristi devono avere una buona vista ed avere esperienza in questo compito, preferibilmente dovrebbero essere anche essi aeromodellisti in attività. Devono essere al corrente del regolamento dell'evento; per assicurarsi di questo si deve organizzare una riunione prima dell'evento e una copia del regolamento deve essere fornita ai cronometristi, insieme ad una copia delle istruzioni contenute nell'Appendice B.

Due cronometristi devono essere dedicati ad ogni squadra nazionale partecipante ai Campionati. Ci sono varie possibilità per la destinazione dei cronometristi: i cronometristi possono essere destinati alle squadre a caso per ogni turno di gara, o gli stessi cronometristi possono essere assegnati ad una squadra per tutta la gara. Il primo metodo ha il vantaggio di distribuire l'esperienza dei cronometristi tra le squadre evitando che si formi una associazione a supporto della "loro" squadra, mentre il secondo ha il vantaggio di migliorare l'efficienza mediante la familiarità della squadra con i suoi cronometristi.

La stessa coppia di cronometristi può lavorare insieme per tutta la gara o l'accoppiamento può essere cambiato ogni giorno. Devono essere a disposizione alcuni cronometristi di riserva per sostituire un cronometrista che debba assentarsi durante il giorno (ma la sostituzione non deve essere effettuata durante un volo a meno di circostanze eccezionali). Oppure tutti i cronometristi devono essere tenuti in gruppo e chiamati secondo la necessità quando un concorrente è stato verificato ed è pronto per il volo. È importante che tutti i cronometristi siano pronti all'inizio di ogni turno.

L'attrezzatura richiesta per ogni cronometrista comprende: almeno un cronometro con almeno la precisione specificata (3.4.9), cartellini per marcare il risultato con un supporto e penne, minute delle riunioni, un mezzo che lo identifichi ai partecipanti e ai capitani delle squadre, una sedia o una sdraia o un lettino dal quale lunghi voli possano essere osservati comodamente. Almeno uno dei cronometristi in ciascuna coppia deve avere un terzo cronometro con la possibilità di misurare il tempo in cui l'elica rimane ferma durante le manovre.

I cronometristi devono scrivere i risultati esattamente nella stessa forma in cui sono mostrati sul cronometro (per esempio in minuti e secondi) per evitare errori di conversione. I cartellini con i risultati devono avere la possibilità di produrre una seconda copia in modo che una copia del risultato registrato per ogni volo può essere immediatamente data al capitano della squadra. Dopo che i risultati sono stati registrati i cartellini devono essere consegnati al tavolo della giuria. Qui devono essere effettuate le eventuali conversioni (per esempio in secondi) e il risultato registrato su un tabellone. Se si usa un computer per elaborare i risultati, i tempi devono essere inseriti dopo averli registrati sul tabellone e i programmi di elaborazione devono essere ovviamente attentamente controllati e copia dei dati resi disponibili per salvaguardare la corretta ed accurata preparazione dei risultati. Un tabellone visibile al pubblico o uno schermo deve essere previsto per mostrare i risultati di ogni concorrente e di ogni squadra ed aggiornato appena possibile (B.8.6).

Copie scritte dei risultati devono essere consegnate alla fine dell'evento ai capitani delle squadre, ai concorrenti, ai tifosi e ai rappresentanti della stampa. I risultati devono essere inviati anche al FAI e agli Aero Club Nazionali partecipanti entro un mese (B.5.5).

ANNESSO 3, APPENDICE A

GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI DI GARE INTERNAZIONALI OPEN DI VOLO LIBERO INDOOR FAI

L'organizzatore di manifestazioni Open Internazionali ha la stessa responsabilità che ha l'organizzatore di un Campionato nel condurre un evento in accordo con i regolamenti FAI. Vi è il requisito di una maggiore cura per assicurare a tutti i concorrenti giusti comportamenti perché non sono assistiti da un rappresentante formale come il capitano della squadra che hanno nei Campionati.

Molti delle considerazioni fatte nella Guida per gli organizzatori di Campionati sono valide anche per le manifestazioni Open Internazionali, e nella seguente guida si mettono in risalto le eventuali differenze. Le manifestazioni Open Internazionali possono includere oltre alla classe FID anche le classi FIL, FIM e FIN.

3.A3A.1 Campo di Gara

Un buon campo di gara è importante per un evento Open come lo è per un Campionato. La principale differenza consiste che non c'è il requisito di fornire alloggio e vitto. Questo pone accresciuta enfasi nella necessità che esistano alberghi e altre organizzazioni vicine al campo di gara.

L'inclusione di un evento nel Calendario delle Gare FAI richiede la sottomissione di una richiesta completa al CIAM e il pagamento della tariffa appropriata. Informazioni generali e il modulo di richiesta devono essere inviate agli Aero Club Nazionali e a chiunque li richieda. Mappe dettagliate che indichino il luogo del campo di volo e l'ufficio di registrazione devono essere inviati a tutti i concorrenti che si sono registrati.

3.A3A.2 Programma di Gara

È probabile che ci siano poche possibilità di fare una programma per un evento Open Internazionale nella classe FID di durata significativamente più breve di quello previsto per un Campionato. Mentre vi sono minori vincoli nella programmazione dei voli della squadra in un Campionato, è probabile che il maggior vincolo nella durata dei turni sia rappresentato dal numero di modelli che possono essere permessi in volo allo stesso tempo senza rischio di collisione. In funzione del numero di modelli e del campo di volo, un programma di tre turni per giorno per due giorni è probabilmente il più breve possibile.

Le classi più piccole, FIL e FIM, sono caratterizzate da un minor tempo di preparazione al volo, tempi di volo più brevi, e dalla possibilità di avere più modelli in volo allo stesso tempo. Questi fattori tutti insieme permettono una programmazione più breve, ma probabilmente non c'è comunque abbastanza tempo per completare una intera gara in un giorno. Questi modelli non dovrebbero volare insieme ai modelli FID.

Per altri aspetti del programma, si noti che i concorrenti hanno comunque bisogno di un tempo per le prove, ma è probabile che gli incontri e le cerimonie abbiano una durata inferiore a quelli per i Campionati. Dettagli del programma completo deve essere inviato a tutti i concorrenti registrati, ed ogni chiarimento eventualmente consegnato a mano al momento del loro arrivo sul luogo dell'evento.

3.A3A.3 Organizzazione del Campo di Gara

Quanto specificato sotto questo titolo nella Guida per i Campionati vale anche per le manifestazioni Internazionali Open, con l'aggiunta di qualche strumento differente o addizionale per il controllo dei modelli FIL e FIM.

3.A3A.4 Controllo dei modelli

Quanto specificato per il controllo dei modelli nei Campionati resta valido per le manifestazioni Internazionali Open. È necessario considerare le differenze nelle caratteristiche delle varie classi e le ulteriori dimensioni che vanno verificate. La classe FIL richiede che vengano verificati l'apertura alare, la corda alare, il rapporto tra la superficie di coda e la superficie alare e il peso minimo; inoltre la forma della struttura ed il disegno devono essere presi in considerazione per verificare che rispondano alle specifiche. La classe FIM richiede la verifica dell'apertura alare, del peso del modello e del peso della matassa.

3.A3A.5 Cronometraggio

Questo è importante come lo è in un Campionato e può essere difficile reperire sufficiente personale preparato come cronometrista. I cronometristi dovrebbero essere abili aeromodellisti con vista buona e preparati sulle regole dell'evento. Devono ricevere copia delle regole e una copia delle istruzioni per i cronometristi come da Appendice B.

I requisiti per l'elaborazione dei risultati e per i cronometri sono gli stessi di quelli descritti per i Campionati.

ANNESSO 3, APPENDICE B

ISTRUZIONI PER I CRONOMETRISTI DI GARE DI VOLO LIBERO INDOOR

I cronometristi hanno il compito di osservare e correttamente registrare i tempi di volo dei concorrenti. Nel farlo devono osservare le regole del Codice Sportivo FAI e devono controllare che i voli siano effettuati in accordo con le norme del Codice Sportivo. Per assicurare che i risultati sportivi siano veritieri è essenziale che i cronometristi si comportino in modo da assicurare ai concorrenti la più ampia possibilità di effettuare i loro voli.

In un giorno precedente a quello della gara, gli organizzatori devono tenere una riunione con i cronometristi, per spiegare le regole e descrivere l'organizzazione logistica e le procedure operative da seguire nel corso dell'evento. Deve essere distribuito l'elenco dei cronometristi assegnati a ciascuna nazione, a meno che i cronometristi non siano tenuti in gruppo e assegnati di volta in volta quando necessario.

Nel seguito si forniscono alcuni dettagli sui compiti del cronometraggio, indirizzati soprattutto ai Campionati, ma applicabili anche agli eventi Internazionali Open.

3.A3B.1 Inizio della Gara

I cronometristi devono essere pronti ad operare con la squadra loro assegnata almeno 10 minuti prima dell'inizio del primo turno. Devono aver pronti tutti gli strumenti necessari – cronometri, penne, cartellini – ed aver preparato le loro sedie (se usate) per osservare i voli.

3.A3B.2 Preparazione per il cronometraggio di un volo

Quando un concorrente si prepara per effettuare un volo i cronometristi devono controllarne il nome e il numero sul loro cartellino. Il controllo del modello deve essere osservato a distanza in modo da non disturbare il concorrente o il suo modello ma stando attenti che il modello non sia modificato o cambiato dopo il controllo e prima del lancio. I cronometristi devono studiare la forma e le caratteristiche del modello per poterlo riconoscere. Devono azzerare i cronometri.

3.A3B.3 Cronometraggio di un volo

I cronometristi devono controllare che il volo sia lanciato dopo l'inizio e prima della fine del turno.

Il modello deve essere osservato con cura e continuamente durante il volo. Deve essere posta attenzione particolare al periodo immediatamente successivo al lancio quando il volo può essere considerato un volo da ripetere. Il modello deve essere osservato per verificare eventuali collisioni con altri modelli in volo o disturbi da parte di altri concorrenti durante le manovre; se questo avviene, i cronometristi devono immediatamente confermare al concorrente (o al capitano della sua squadra) che la collisione è stata vista. I cronometristi devono continuare il cronometraggio fino alla fine del volo, a meno che il concorrente non indichi che non vuole che sia considerato il suo tempo. Il concorrente può scegliere se mantenere il volo o ricominciare, in qualsiasi momento fino a 2 minuti dopo che il volo è stato interrotto. Se sceglie di ricominciare il volo, il nuovo volo deve essere effettuato seguendo tutta la procedura di controllo del modello (che può esser un modello diverso).

Altro compito importante dei cronometristi durante il volo è l'osservazione delle manovre. Devono essere compiute in accordo con il regolamento, che deve essere stato studiato ed opportunamente spiegato. Particolari aspetti che devono essere controllati includono:

- a) la manovra deve essere effettuata soltanto per evitare un chiaro pericolo di collisione con l'edificio o con altri modelli,

- b) solo il concorrente può manovrare il modello,
- c) la quota del modello non può essere significativamente variata (né in alto né in basso),
- d) si deve stare attenti a non disturbare altri modelli in volo.

Oltre ad osservare che la manovra sia effettuata correttamente, i cronometristi devono osservare l'elica e il tempo in cui la stessa resta ferma. Il tempo deve essere misurato con un cronometro addizionale, mentre i cronometri che misurano il tempo di volo devono essere mantenuti in funzione come descritto nel Codice Sportivo.

In qualsiasi momento i cronometristi possono liberamente muoversi nella stanza per mettersi nella migliore posizione di osservazione del modello e per controllare una eventuale manovra. Devono stare attenti a non disturbare altri modelli.

3.A3B.4 Registrazione di un volo

I cronometristi devono registrare sul cartellino se il concorrente ha avuto un volo rinviato o ha avuto una collisione ed ha scelto di ripetere il volo. Altrimenti, alla fine di un volo regolare devono registrare i tempi indicati dai cronometri. Per evitare possibili disguidi o errori, è meglio scrivere i tempi direttamente come indicati dai cronometri. In seguito possono essere effettuati eventuali calcoli che possono essere annotati: vanno sottratti i tempi di fermo elica e calcolata la media dei due tempi registrati (approssimati al secondo inferiore). Il cartellino completato va consegnato dai cronometristi alla giuria per la definitiva registrazione.

3.A3B.5 Controversie

Una controversia che non può essere risolta tra i cronometristi e il capitano di una squadra deve essere portata all'attenzione del direttore di gara. I cronometristi non devono interrompere il loro compito se stanno cronometrando un volo. Se la controversia non viene risolta durante un turno e il concorrente ha diritto alla ripetizione di un volo se la sua protesta è in sospeso, i cronometristi devono cronometrare la ripetizione del volo se questo viene richiesto dal concorrente o dal capitano della squadra. Il tempo di volo deve essere registrato a parte per prenderlo eventualmente in considerazione quando la controversia sarà risolta.

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

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO _F1D - M_ 2017	MOTIVAZIONI	RIFERIMENTO DELLA NORMATIVA FAI O DI ALTRA NORMATIVA NAZIONALE O INTERNAZIONALE DA RECEPIRE ATTRAVERSO TALE MODIFICA
Para 3.4.2 ultimo capoverso	Modifica in accordo al FAI Sporting Code	FAI SPORTING CODE SEZ. 4 AEROMODELLING F 1 FREE FLIGHT
Para 3.M.2	Modifica in accordo al FAI Sporting Code	FAI SPORTING CODE SEZ. 4 AEROMODELLING F 1 FREE FLIGHT

Attestiamo che le predette modifiche sono strettamente necessarie per l'adeguamento alla normativa FAI o ad altra normativa nazionale o internazionale in vigore e che il Regolamento come modificato è conforme alle stesse normative.

Inoltre, anche in virtù delle nostre competenze tecniche, attestiamo che le modifiche così proposte e il Regolamento come risultante dalle stesse sono idonee ai fini sportivi nonché idonee in termini di sicurezza e conformi rispetto alla normativa e, più in generale, alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza.

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

In fede.

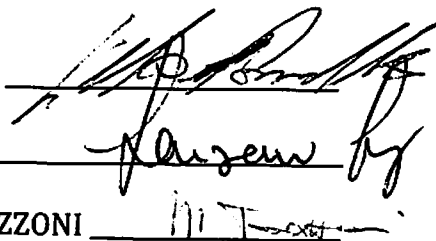
Luogo e data

(inserire spazio per la sottoscrizione dei componenti STS)

Lillo CONDELLO

Luigi LANZONI

Maurizio TOMAZZONI



Il sottoscritto Dott. Gianluigi Giannoni, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva dell'Aeromodellismo, giusto Decreto commissariale n. 12 del 29 marzo 2018,

– visto il Regolamento tecnico per le gare di Aeromodellismo categoria F1D,M;
anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

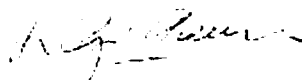
la conformità del predetto Regolamento rispetto alla normativa nazionale e internazionale in vigore, la loro idoneità ai fini sportivi e ai fini della sicurezza volo nonché la loro conformità alle regole e alle buone pratiche in materia.

Si allega:

- a. Regolamento tecnico per le gare di Aeromodellismo categoria F1D,M debitamente siglato in ogni pagina;
- b. Scheda delle Proposte di Modifica debitamente firmata e datata;
- c. Documento di identità in corso di validità debitamente firmato e datato.

Roma,

Dott. Gianluigi Giannoni
Esperto tecnico del Commissario straordinario



Il sottoscritto Dott. Benito Bertolani, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva dell'Aeromodellismo, giusto Decreto commissariale n. 12 del 29 marzo 2018,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di Aeromodellismo categoria F1D,M;
anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

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

Si allega:

- a. Regolamento tecnico per le gare di Aeromodellismo categoria F1D,M debitamente siglato in ogni pagina;
- b. Scheda delle Proposte di Modifica debitamente firmata e datata;
- c. Documento di identità in corso di validità debitamente firmato e datato.

Roma,

Dott. Benito Bertolani
Esperto tecnico del Commissario straordinario



La sottoscritta Sig.ra Elsa Quaglia, nella sua qualità di Responsabile del settore sportivo dell'Aero Club d'Italia visto il Regolamento tecnico Aeromodellismo categoria "F1_D/M";

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

ESPRIME

parere favorevole all'approvazione del Regolamento tecnico Aeromodellismo categoria "F1_D/M".

Roma, 29 marzo 2018.

Sig.ra Elsa Quaglia
Responsabile del settore sportivo


Il sottoscritto Gen. Giulio Cacciatore visto il Regolamento tecnico Aeromodellismo categoria "F1_D-M";

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

ATTESTA

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

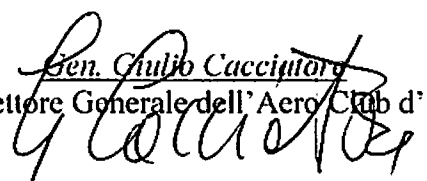
Roma, 29 marzo 2018.


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

Il sottoscritto Gen. Giulio Cacciatore approva i seguenti atti:

- il Regolamento tecnico Aeromodellismo categorie "F1_D-M";
- la proposta di modifiche della Sezione Tecnica di Specialità al Regolamento tecnico Aeromodellismo categorie "F1_D-M".

Roma, 29 marzo 2018.


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



AERO CLUB D'ITALIA

***REGOLAMENTO TECNICO
AEROMODELLISMO
CAT. F1 D,M***

Regolamento tecnico Categorie 1D/M

3.4 CLASSE F1D – AEROMODELLI INDOOR (rif. SC4_FAI_genn. 2018)

3.4.1 Definizione

Aeromodelli che possono volare soltanto in spazi chiusi, nei quali l'energia propulsiva viene fornita da matasse elastiche e la portanza è generata da forze aerodinamiche che agiscono su superfici che rimangono fisse durante il volo, salvo che per variazioni di curvatura o di incidenza.

3.4.2 Caratteristiche degli Aeromodelli Indoor F1D

Massima apertura alare dei modelli monoplano 550 mm
Massima corda delle superfici portanti 200 mm
Massima apertura del piano di coda 450 mm
Peso minimo senza matassa elastica 1,4 gr.
Massimo peso della matassa elastica lubrificata 0,4 gr.

Il concorrente deve essere il costruttore del modello.

Il modello deve essere marcato con il numero FAI del concorrente con pennarello indelebile o altro mezzo non rimovibile.

3.4.3 Numero di Voli

Ogni concorrente potrà effettuare 6 voli dei quali i migliori 2 saranno considerati per la formazione della classifica. Se gli organizzatori specificano turni per la gara, il concorrente potrà effettuare un volo in ogni turno. La durata dei turni deve essere annunciata in anticipo.

3.4.4 Definizione di Volo Ufficiale

Saranno considerati ufficiali solo voli di durata superiore ai 60 secondi. Un volo può essere annullato con ogni mezzo entro i primi 60 secondi. Un volo di meno di 60 secondi sarà considerato un tentativo e sarà permesso un solo volo tentativo per ognuno dei sei voli ufficiali; i tentativi non sono cumulativi.

3.4.5 Numero di Modelli

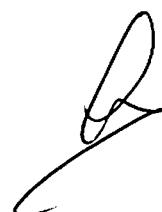
Non c'è limite al numero di modelli che un concorrente può usare in una gara indoor.

3.4.6 Regole in Caso di Collisione

In caso di collisione tra due modelli in volo, ogni concorrente deve decidere, nel periodo di tempo tra la collisione e due minuti successivi al termine del suo volo, se accettare il tempo di volo come tempo ufficiale, o se intende ripetere il volo.

Il concorrente ha il diritto di ripetere il volo anche se il tempo del turno di volo in cui è avvenuta la collisione è scaduto. Il nuovo volo deve essere effettuato prima del suo volo ufficiale successivo.

In caso di collisione all'ultimo turno di volo, dove non ci sono più voli ufficiali, la ripetizione del volo deve avvenire entro un ora dalla fine del turno di volo stesso.



3.4.7 Correzione di traiettoria o riposizionamento (Steering)

- a) Si possono utilizzare uno o più palloni attaccati ad un filo, o un'asta per modificare la traiettoria del modello o per riposizionarlo in altra parte dello spazio di volo. Non ci sono limiti o restrizioni al numero di tentativi di manovra, ma la manovra deve essere effettuata sempre dalla parte anteriore del modello e mai dalla parte posteriore.
- b) La manovra deve essere usata solo per evitare la collisione con le strutture dell'edificio, i suoi contenuto o altri modelli. I movimenti del modello devono essere effettuati essenzialmente i nel piano orizzontale.
Nota: Se, nell'opinione di un cronometrista, la variazione di quota di un modello è di circa mezzo metro o un metro per ogni 25 metri di altezza (qualunque sia la maggiore) egli richiamerà il concorrente. Ripetute inosservanze dei richiami provocheranno l'annullamento del volo.
- c) Durante la manovra di "Steering" l'elica può essere bloccata dal filo del pallone/ni o asta e smettere di ruotare. Appena l'elica si ferma si deve utilizzare un terzo cronometro (preferibilmente uno a doppio pulsante che registri il tempo cumulativo) per determinare quanto tempo l'elica è rimasta ferma. Questo tempo andrà sottratto da quello misurato dagli altri due cronometri. Se la persona che manovra non può liberare l'elica dopo la manovra, i tre cronometri devono essere fermati insieme e il tempo totale di fermo elica deve essere sottratto come prima definito.
- d) Non è permessa la ripetizione del volo a meno che il modello non sia stato disturbato da un altro modello durante la manovra.
- e) La decisione di effettuare la manovra di "Steering" è responsabilità del concorrente e la manovra deve essere effettuata da lui. Un concorrente menomato fisicamente deve concordare un sostituto con i giudici di gara. In caso di deficit nella vista, un certificato medico che dichiara l'inadeguatezza della vista può essere presentato alle seguenti condizioni:
 - i) Il visus dell'occhio migliore è inferiore ai 6/12 metri.
 - oppure
 - ii) il test della visione binoculare dà un risultato di vista media o non esistente.

La presentazione di detto certificato agli organizzatori o al direttore di gara permetterà al concorrente di nominare un suo sostituto per le manovre.

- f) È responsabilità dei cronometristi osservare l'uso del sistema di "Steering", ed avvertire il concorrente se c'è il pericolo che possa danneggiare altri modelli. Se altri modelli vengono disturbati dal concorrente in manovra, il concorrente danneggiato può scegliere se ripetere il volo, che, se preso è il suo punteggio per quel turno. Egli deve comunicare la sua scelta ai cronometristi non oltre due minuti dopo il termine del suo volo. Se sceglie di ripartire, lo deve fare prima del suo successivo volo ufficiale.

3.4.8 Classifica

Il totale dei due voli migliori di ciascun concorrente sarà preso in considerazione per la classifica finale. In caso di parità decide il terzo volo, e così via in caso di ulteriore parità.

3.4.9 Cronometraggio dei Voli

I voli devono essere cronometrati da due cronometristi con cronometri elettronici con indicazione numerica che indichino almeno 1/100 di secondo.

Alla classe FID si applicano soltanto i paragrafi B.13.1., B.13.2., e B.13.6 della Sezione 4b. paragrafo B.13.

Il cronometraggio di ciascun volo inizierà quando il modello viene lasciato. Il cronometraggio terminerà quando:

- a) Il modello tocca il pavimento dell'edificio.



- b) Il modello perde una o più parti
- c) Il modello viene in contatto con qualsiasi parte dell'edificio o del suo contenuto diversi dal pavimento e il suo movimento traslatorio si interrompe.

Nota: in questo caso i cronometristi devono continuare il cronometraggio per dieci secondi dopo che il movimento di traslazione è cessato. Se il modello rimane in contatto con l'edificio o il suo contenuto dopo 10 secondi, il cronometraggio viene interrotto e i 10 secondi saranno sottratti dal tempo di volo. Se il modello si libera dal contatto con l'edificio in meno di 10 secondi, il cronometraggio prosegue normalmente.

3.4.10 Numero degli Aiutanti

Il concorrente può avere un aiutante.

3.4.11 Il Lancio

- a) Il lancio viene effettuato a mano, con il concorrente in piedi sul pavimento.
- b) Il caricamento della matassa elastica deve essere effettuato dallo stesso concorrente.

3.4.12 Limiti di Altezza dei Soffitti

Ai fini delle gare e dei record sono riconosciute le seguenti categorie di altezza dei soffitti:

- I. - meno di 8 metri.
- II. - tra 8 e 15 metri.
- III. - tra 15 e 30 metri.
- IV. - oltre i 30 metri.

L'altezza del soffitto è definita come la distanza verticale dal pavimento al punto più alto in cui può essere inscritto un cerchio di 15 metri di diametro, sotto la struttura principale dell'edificio.

3.M CLASSE F1M – CLASSE INDOOR PER PRINCIPIANTI

(rif. SC4_FAI_genn. 2018)

3.M.1. Definizione

Come al para 3.4.1 ed inoltre:

3.M.2. Caratteristiche degli Aeromodelli Indoor

L'apertura alare del modello non deve essere superiore a 460 mm, sono permessi solo monopiani. Il peso minimo della struttura è di 3g. Il massimo peso della matassa elastica non deve essere superiore a 1,5g. La ricopertura del modello può essere effettuata con qualsiasi materiale, eccetto il microfilm.

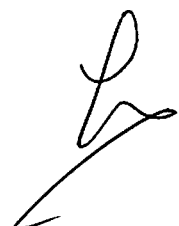
Il concorrente deve essere il costruttore del modello.

Il modello deve essere marcato con il numero FAI del concorrente con pennarello indelebile o altro mezzo non rimovibile.

3.M.3. Numero di Voli

Vedi il para 3.4.3

3.M.4. Definizione di Volo Ufficiale



Tentativo di volo come per la classe FID rif. par 3.4.4 del codice sportivo FAI

Solo voli della durata di 60 o più secondi saranno considerati ufficiali. Un volo di meno di 60 secondi sarà considerato un volo rinviato (o tentativo) e sarà permesso un solo volo rinviato per ciascuno dei sei voli ufficiali; i voli rinviati non sono cumulativi.

3.M.5. Numero di Modelli

Vedi para 3.4.5

3.M.6. Regole di Collisione

Vedi para 3.4.6

3.M.7. Manovre

Vedi para 3.4.7

3.M.8. Classifica

Vedi para 3.4.8

3.M.9. Cronometraggio dei Voli

Vedi para 3.4.9

3.M.10. Numero degli Aiutanti

Vedi para 3.4.10

3.M.11. Lancio

Vedi para 3.4.11

3.M.12. Limiti di altezza dei soffitti

Vedi para 3.4.12.



GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI DI GARE FAI VOLO LIBERO INDOOR

Questa edizione è basata sulla Guida approvata nel 1999 con modifiche che riflettono le varianti al "FAI Sporting Code Section 4" fino all'edizione del 2016.

3.A3.1. Scopo

Questo documento è inteso a definire linee guida per l'organizzazione di gare di volo libero indoor, che siano di aiuto sia agli organizzatori sia ai concorrenti. Sottolineiamo che sono raccomandazioni che non hanno lo stesso status delle regole mandatorie dei codici sportivi FAI. Comunque, siccome questo documento ha una vasta distribuzione e deve essere considerato uno standard per le gare internazionali, gli organizzatori dovrebbero evitare malintesi annunciando per tempo qualsiasi modifica che sarà apportata a questa guida per adattarsi alle condizioni particolari di ogni località. Tali modifiche dovranno essere approvate dal "CIAM Bureau" per un campionato o da una giuria FAI autorizzata per un evento internazionale Open.

Questa guida è applicabile ai Campionati del Mondo e Continentali nelle classi F1D. Gli organizzatori dei Campionati tengano presente il consiglio amministrativo contenuto nella guida generale per l'organizzazione dei Campionati dalla CIAM. Gli organizzatori di eventi FAI Open Internazionali, in appendice A sono contenute varianti e commenti dedicati alle classi F1D, F1L e F1M.

Nei punti in cui questa guida si riferisce alla Sezione 4 del Codice Sportivo FAI, il relativo paragrafo è citato tra parentesi.

3.A3.2 Campo di Gara

Un buon campo di gara è di fondamentale importanza per qualsiasi gara indoor. Infatti ci sono così poche località adatte per la categoria F1D che la disponibilità di un campo adeguato è centrale in tutto il concetto di organizzazione di un Campionato. Il principale fattore che determina l'adeguatezza di un luogo dovrebbe essere il successo conseguito nella organizzazione sul posto di gare locali o nazionali per modelli F1D. La peculiarità dei luoghi rende priva di significato una lista di requisiti ma i fattori da prendere in considerazione includono:

Dimensioni ed altezza della sala – ci deve essere un'area adeguata al disopra della quale l'altezza del soffitto è vicina alla massima, per dare ai modelli abbastanza spazio per raggiungere la massima quota (vedi definizione dell'altezza del soffitto para 3.4.12);

Pavimento con adeguato spazio libero e piano, specialmente sotto la parte più alta del soffitto;

Minimi ostacoli in aria (funi appese, cavi, luci, ecc);

Pareti e soffitti non costruiti con materiali che possano trattenere i modelli al contatto;

Illuminazione adeguata, specialmente nelle aree destinate alla preparazione dei modelli, sul pavimento e fino al soffitto, per permettere l'osservazione dei modelli e la loro manovra;

La sala dovrebbe essere il più possibile a tenuta d'aria (porte chiuse, finestre, ecc.) per minimizzare le correnti;

L'organizzatore deve avere controllo completo dell'accesso all'edificio (per esempio per controllare l'accesso dei visitatori, ma per permettere libero accesso ai concorrenti);



Minima influenza delle condizioni meteo esterne sulle condizioni interne (a prova di pioggia, riscaldamento solare interno minimo, ecc.);

A parte la sala stessa un Campionato ha bisogno di:

- a) facilità per i concorrenti di raggiungere il sito via terra o con trasporto pubblico o con linee aeree o marittime internazionali;
- b) disponibilità di adeguati alloggi a prezzi ragionevoli per tutti i concorrenti, i direttori delle squadre, i giudici, ed almeno alcuni tifosi ed aiutanti;
- c) tempo ragionevole di viaggio tra le residenze ed il luogo di volo (preferibilmente dovrebbe essere meno di 30 minuti);
- d) disponibilità di alberghi locali per ulteriori tifosi.

Quando si propone un luogo per un Campionato al CIAM, l'Aero Club Nazionale deve fornire una descrizione dettagliata di tutti gli aspetti sopra indicati, compresa una pianta e profilo dettagliato del luogo con relative misure. Devono essere descritte le strutture di accoglienza con le tariffe, precisando la quota obbligatoria e la quota per vitto e alloggio (B.7.2). Tali tariffe devono essere giustificate al CIAM includendo una stima delle entrate e delle spese da sostenere per il Campionato. Devono essere inviati al CIAM disegni accurati della sala e dettagli dei collegamenti, tenendo presente la presenza di partecipanti che viaggiano con grandi contenitori.

Se il luogo è stato impiegato precedentemente per Campionati deve essere organizzata una visita di un rappresentante del CIAM di un'altra nazione durante una manifestazione di volo sul posto o mentre si stanno facendo prove di volo. Questo ispettore può essere un membro del Bureau CIAM, o il Chairman o un membro del CIAM Free Flight Subcommittee, un Delegato CIAM, o un membro di una giuria FAI ad un recente Campionato Indoor. Nel caso di Delegati CIAM o di membri del Bureau CIAM i rappresentanti devono avere recente esperienza di volo indoor. Il rappresentante CIAM deve vagliare l'adeguatezza del sito con modellisti internazionalmente conosciuti e stimati che praticano il volo FID ed usano regolarmente il sito proposto.

Con molto anticipo sull'evento, devono essere informati gli Aero Club Nazionali e i membri della Giuria FAI, includendo una descrizione del luogo ed ogni sua peculiarità. Devono essere fornite mappe che indicano la posizione del campo di volo, gli alloggi ed il luogo di registrazione dei partecipanti, le strade ed i villaggi vicini.

3.A3.3 Calendario

La data della gara deve essere scelta per minimizzare l'effetto delle condizioni meteo sulle condizioni di volo nella sala.

È richiesto che (B.8.4) almeno un giorno di prove sia previsto prima della gara. Spesso la cerimonia di apertura viene organizzata durante il giorno di prove: se questo avviene, l'interruzione delle prove deve essere la più breve possibile, sia che la cerimonia sia tenuta nella sala di volo o altrove.

Non ci sono turni definiti o altre limitazioni negli orari delle gare FID. Il solo requisito è che ad ogni concorrente siano permessi 6 voli. La programmazione di tali voli dipende dalle circostanze locali ed anche dal numero dei concorrenti. Se il numero dei concorrenti è talmente grande da provocare ritardi forzati nei lanci (per evitare che ci siano troppi modelli in volo nello stesso tempo) la programmazione deve consentire un maggior tempo a disposizione per i voli.

Generalmente nei Campionati Mondiali si organizzano 2 voli distribuiti in 3 giorni di gare; 3 voli al giorno in 2 giorni di gare sono stati utilizzati in vasti siti di gara e in Campionati Continentali con un minor numero di partecipanti. È opportuno, ma non essenziale, che ogni giorno di gara sia suddiviso in turni; questo aiuta a distribuire i voli durante la giornata e permette un miglior apprezzamento dei risultati durante lo svolgimento della gara. Ogni turno deve essere abbastanza lungo da dare tempo ai concorrenti di volare e di avere la possibilità di ripetere il volo in caso di collisioni, ma non eccessivamente lungo, altrimenti le condizioni possono variare troppo durante il turno. Deve essere



concesso tempo per prove di volo in ogni giorno di gara, per esempio all'inizio ed alla fine della giornata e possibilmente durante una sosta tra i turni.

Il calendario di gara ufficiale deve includere l'orario di inizio e di fine di ogni turno e gli orari per le prove. L'ora di chiusura di un giorno o di un turno deve indicare il momento dell'ultimo lancio: si deve ricordare che un lancio iniziato subito prima dell'ora di chiusura può proseguire per un tempo considerevole dopo l'ora di chiusura, per esempio 45 minuti. Non deve essere prevista altra attività in questo periodo dopo l'orario dell'ultimo lancio. L'orario di gara deve anche prevedere tempo e spazio per:

- a) una riunione degli organizzatori con i capitani delle squadre dopo il loro arrivo ed anche la sera prima di ogni giorno di gara;
- b) riunioni con i cronometristi;
- c) una cerimonia di apertura;
- d) una cerimonia di premiazione per la consegna dei Trofei FAI e dei Diplomi ai vincitori.

È importante che almeno alcuni membri della Giuria FAI siano invitati e siano presenti a ciascuna di dette manifestazioni, e cioè: alla riunione con i capitani delle squadre, alla riunione con i cronometristi, alle cerimonie di apertura e di premiazione.

Copie del calendario di gara devono essere distribuite almeno 2 mesi prima agli Aero Club Nazionali che hanno dichiarato la loro partecipazione, eventuali ulteriori dettagli possono essere distribuiti a mano al momento dell'arrivo sul luogo dell'evento.

3.A3.4 Organizzazione del Campo di Gara

Questa sezione è dedicata alla conduzione del campo di gara nei giorni di gara. Anche se suddivisi su vari paragrafi, è essenziale che tutti gli aspetti siano strettamente integrati.

3.A3.4.1 Rappresentanti Ufficiali

Le distinte sfere di responsabilità richiedono di prevedere un direttore di gara, un capo dei cronometristi e un organizzatore del sito.

Il *direttore di gara* ha il controllo generale ed è responsabile dei contatti con i capitani delle squadre, il capo dei cronometristi, il gruppo di controllo dei modelli, gli altri rappresentanti della Giuria FAI. Deve prevedere che sia contattata la Giuria immediatamente nel caso che sia inoltrata una protesta prevista nel para B.18.

Il *capo dei cronometristi* deve interessarsi di tutti gli aspetti che riguardano il cronometraggio, la registrazione e la visualizzazione dei risultati, come indicato nel para 5 di questa guida.

L'*organizzatore del sito* deve curare i problemi amministrativi e logistici che non influenzano direttamente i voli di gara. Ha la specifica responsabilità di controllare l'accesso alla sala e di prevenire azioni che possano danneggiare i modelli o disturbare l'aria nella sala, per esempio assicurandosi che le porte e le finestre siano chiuse e che solo le persone direttamente coinvolte nei voli camminino sul pavimento o vicino ai modelli. Tutti gli ostacoli dovrebbero essere minimizzati in ogni area dove i concorrenti potrebbero andare per manovrare i modelli. L'organizzatore del sito deve anche vietare l'uso di lampade flash o ad alta intensità da parte dei fotografi durante le prove o la gara (questi possono accecare i concorrenti durante le delicate operazioni sui loro modelli). L'organizzatore del sito deve avere a disposizione personale per il recupero dei modelli che rimangono intrappolati nelle strutture dell'edificio e che non possono essere recuperati in sicurezza dai concorrenti.

Devono inoltre essere disponibili interpreti in tutti gli stadi dei Campionati per un numero di lingue sufficienti a permettere le comunicazioni tra i principali rappresentanti, i capitani delle squadre e la Giuria FAI. È essenziale un minimo che possa assicurare che queste tre categorie di persone abbiano la possibilità di comunicare tramite le lingue ufficiali specificate nei Campionati. Il tranquillo



svolgimento dell'evento è aiutato dalla presenza di interpreti per le squadre che non siano capaci di conversare in nessuna delle lingue ufficiali.

3.A3.4.2 Attrezzature

L'attrezzatura essenziale per il controllo dei modelli F1D consiste in sistemi che possano verificare se il peso del modello supera il minimo specificato e che il peso dell'elastico non superi il massimo, e se le dimensioni per verificare che l'apertura alare, la corda alare e l'apertura del piano di coda siano entro i massimi consentiti. Questi sistemi in genere devono essere costruiti apposta. Possono essere sistemi meccanici (come due fili alla corretta distanza tenuti in tensione da pesi per le aperture alari) o possono essere sistemi elettronici, a seconda di cosa sia disponibile sul posto. Qualsiasi forma abbia il sistema usato, deve essere affidabile ed accurato. Deve essere fissato su base stabile, riparato dalle correnti d'aria, e posizionato in modo da non ostacolare il volo, ma che sia accessibile ai modellisti per essere usato prima di scendere in campo o di iniziare il volo. Soltanto il rappresentante ufficiale per il controllo, il concorrente ed i suoi aiutanti possono essere autorizzati ad avvicinarsi al sistema di controllo. Deve essere disponibile un sistema di marcatura dei modelli, come pennarelli morbidi colorati.

Un orologio ufficiale, che indichi il secondo, deve essere usato per regolare i turni o i tempi di inizio e di fine. Deve essere preciso durante tutta la giornata e non deve essere corretto durante la gara. L'orologio deve poter essere visto dai concorrenti e definisce i tempi di gara come da programma ufficiale, a meno che non siano state annunciate modifiche. L'inizio e la fine dei turni deve essere segnalata per mezzo di segnali acustici udibili o annunci. Un sistema di altoparlanti può aiutare gli organizzatori per comunicazioni fra di loro, per annunci da parte della Giuria, per fare annunci ulteriori sui turni di gara, ecc., ma il suo impiego deve essere tenuto al minimo. Non si deve diffondere musica durante la gara. Le comunicazioni per i concorrenti devono essere fatte in tutte le lingue ufficiali.

È necessario un sistema per l'elaborazione dei tempi di gara registrati dai cronometristi e un tabellone o uno schermo per mostrare i risultati aggiornati. Gli apparati necessari per i cronometristi sono precisati nella sezione 5. Tutti gli apparati devono essere controllati dalla Giuria FAI prima dell'inizio della competizione.

3.A3.4.3 Infrastrutture

Bagni, gabinetti e pronto soccorso devono essere previsti nelle immediate vicinanze della sala (ma non devono interferire con l'area di volo). Deve essere prevista durante il giorno la distribuzione di cibo ai concorrenti (e agli aiutanti che hanno pagato per il pasto ufficiale) e tale distribuzione deve essere annunciata in anticipo. Se il pranzo è fornito fuori della sala durante la gara, deve essere servito in un luogo non distante; se è fornito sul campo di volo, la distribuzione non deve interferire con i voli che siano in corso. Un servizio di trasporto deve essere previsto per i concorrenti tra la residenza ufficiale e il campo di volo, con un massimo di corse prima dell'inizio delle gare e dopo la chiusura delle stesse, e un servizio meno intenso durante il resto del giorno. Gli organizzatori devono indicare un parcheggio per i concorrenti e anche un luogo di consegna delle casse con i modelli all'entrata della sala.

3.A3.5 Controllo dei Modelli

Questa operazione si svolge in tre fasi con i seguenti requisiti:

- 1) la prima fase, prima dell'inizio della gara, comprende il controllo che ogni concorrente abbia una valida Licenza Sportiva FAI (B.3.2). Se le Licenze Sportive vengono ritirate durante la manifestazione, deve essere prevista la loro restituzione al termine della gara.
- 2) I concorrenti devono avere accesso al sistema ufficiale di misura delle caratteristiche dei modelli (B.8.3).
- 3) La terza fase di controllo richiede che durante la gara l'organizzatore deve controllare le caratteristiche di ciascun modello quando utilizzato per un volo ufficiale. Per quanto riguarda i modelli F1D questo significa il controllo del peso e dell'apertura alare prima del volo e il peso della matassa elastica prima o dopo il volo (B.17.9).

L'attrezzatura per procedere pertanto include (vedi anche Sezione 3):



Un sistema di marcatura dei modelli;

Un sistema per un controllo accurato del peso dei modelli;

Un sistema per un controllo accurato del peso delle matasse elastiche;

Un sistema per un confermare accuratamente che l'apertura alare, la corda alare e l'apertura del piano di coda siano entro i requisiti.

3.A3.5 Cronometraggio

Questo è la parte più importante in ogni gara di volo libero. I cronometristi devono avere una buona vista ed avere esperienza in questo compito, preferibilmente dovrebbero essere anche essi aeromodellisti in attività. Devono essere al corrente del regolamento dell'evento; per assicurarsi di questo si deve organizzare una riunione prima dell'evento e una copia del regolamento deve essere fornita ai cronometristi, insieme ad una copia delle istruzioni contenute nell'Appendice B.

Due cronometristi devono essere dedicati ad ogni squadra nazionale partecipante ai Campionati. Ci sono varie possibilità per la destinazione dei cronometristi: i cronometristi possono essere destinati alle squadre a caso per ogni turno di gara, o gli stessi cronometristi possono essere assegnati ad una squadra per tutta la gara. Il primo metodo ha il vantaggio di distribuire l'esperienza dei cronometristi tra le squadre evitando che si formi una associazione a supporto della "loro" squadra, mentre il secondo ha il vantaggio di migliorare l'efficienza mediante la familiarità della squadra con i suoi cronometristi.

La stessa coppia di cronometristi può lavorare insieme per tutta la gara o l'accoppiamento può essere cambiato ogni giorno. Devono essere a disposizione alcuni cronometristi di riserva per sostituire un cronometrista che debba assentarsi durante il giorno (ma la sostituzione non deve essere effettuata durante un volo a meno di circostanze eccezionali). Oppure tutti i cronometristi devono essere tenuti in gruppo e chiamati secondo la necessità quando un concorrente è stato verificato ed è pronto per il volo. È importante che tutti i cronometristi siano pronti all'inizio di ogni turno.

L'attrezzatura richiesta per ogni cronometrista comprende: almeno un cronometro con almeno la precisione specificata (3.4.9), cartellini per marcare il risultato con un supporto e penne, minute delle riunioni, un mezzo che lo identifichi ai partecipanti e ai capitani delle squadre, una sedia o una sdraia o un lettino dal quale lunghi voli possano essere osservati comodamente. Almeno uno dei cronometristi in ciascuna coppia deve avere un terzo cronometro con la possibilità di misurare il tempo in cui l'elica rimane ferma durante le manovre.

I cronometristi devono scrivere i risultati esattamente nella stessa forma in cui sono mostrati sul cronometro (per esempio in minuti e secondi) per evitare errori di conversione. I cartellini con i risultati devono avere la possibilità di produrre una seconda copia in modo che una copia del risultato registrato per ogni volo può essere immediatamente data al capitano della squadra. Dopo che i risultati sono stati registrati i cartellini devono essere consegnati al tavolo della giuria. Qui devono essere effettuate le eventuali conversioni (per esempio in secondi) e il risultato registrato su un tabellone. Se si usa un computer per elaborare i risultati, i tempi devono essere inseriti dopo averli registrati sul tabellone e i programmi di elaborazione devono essere ovviamente attentamente controllati e copia dei dati resi disponibili per salvaguardare la corretta ed accurata preparazione dei risultati. Un tabellone visibile al pubblico o uno schermo deve essere previsto per mostrare i risultati di ogni concorrente e di ogni squadra ed aggiornato appena possibile (B.8.6).

Copie scritte dei risultati devono essere consegnate alla fine dell'evento ai capitani delle squadre, ai concorrenti, ai tifosi e ai rappresentanti della stampa. I risultati devono essere inviati anche al FAI e agli Aero Club Nazionali partecipanti entro un mese (B.5.5).



ANNESSO 3, APPENDICE A

GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI DI GARE INTERNAZIONALI OPEN DI VOLO LIBERO INDOOR FAI

L'organizzatore di manifestazioni Open Internazionali ha la stessa responsabilità che ha l'organizzatore di un Campionato nel condurre un evento in accordo con i regolamenti FAI. Vi è il requisito di una maggiore cura per assicurare a tutti i concorrenti giusti comportamenti perché non sono assistiti da un rappresentante formale come il capitano della squadra che hanno nei Campionati.

Molti delle considerazioni fatte nella Guida per gli organizzatori di Campionati sono valide anche per le manifestazioni Open Internazionali, e nella seguente guida si mettono in risalto le eventuali differenze. Le manifestazioni Open Internazionali possono includere oltre alla classe FID anche le classi FIL, FIM e FIN.

3.A3A.1 Campo di Gara

Un buon campo di gara è importante per un evento Open come lo è per un Campionato. La principale differenza consiste che non c'è il requisito di fornire alloggio e vitto. Questo pone accresciuta enfasi nella necessità che esistano alberghi e altre organizzazioni vicine al campo di gara.

L'inclusione di un evento nel Calendario delle Gare FAI richiede la sottomissione di una richiesta completa al CIAM e il pagamento della tariffa appropriata. Informazioni generali e il modulo di richiesta devono essere inviate agli Aero Club Nazionali e a chiunque li richieda. Mappe dettagliate che indichino il luogo del campo di volo e l'ufficio di registrazione devono essere inviati a tutti i concorrenti che si sono registrati.

3.A3A.2 Programma di Gara

È probabile che ci siano poche possibilità di fare una programma per un evento Open Internazionale nella classe FID di durata significativamente più breve di quello previsto per un Campionato. Mentre vi sono minori vincoli nella programmazione dei voli della squadra in un Campionato, è probabile che il maggior vincolo nella durata dei turni sia rappresentato dal numero di modelli che possono essere permessi in volo allo stesso tempo senza rischio di collisione. In funzione del numero di modelli e del campo di volo, un programma di tre turni per giorno per due giorni è probabilmente il più breve possibile.

Le classi più piccole, FIL e FIM, sono caratterizzate da un minor tempo di preparazione al volo, tempi di volo più brevi, e dalla possibilità di avere più modelli in volo allo stesso tempo. Questi fattori tutti insieme permettono una programmazione più breve, ma probabilmente non c'è comunque abbastanza tempo per completare una intera gara in un giorno. Questi modelli non dovrebbero volare insieme ai modelli FID.

Per altri aspetti del programma, si noti che i concorrenti hanno comunque bisogno di un tempo per le prove, ma è probabile che gli incontri e le cerimonie abbiano una durata inferiore a quelli per i Campionati. Dettagli del programma completo deve essere inviato a tutti i concorrenti registrati, ed ogni chiarimento eventualmente consegnato a mano al momento del loro arrivo sul luogo dell'evento.



3.A3A.3 Organizzazione del Campo di Gara

Quanto specificato sotto questo titolo nella Guida per i Campionati vale anche per le manifestazioni Internazionali Open, con l'aggiunta di qualche strumento differente o addizionale per il controllo dei modelli FIL e FIM.

3.A3A.4 Controllo dei modelli

Quanto specificato per il controllo dei modelli nei Campionati resta valido per le manifestazioni Internazionali Open. È necessario considerare le differenze nelle caratteristiche delle varie classi e le ulteriori dimensioni che vanno verificate. La classe FIL richiede che vengano verificati l'apertura alare, la corda alare, il rapporto tra la superficie di coda e la superficie alare e il peso minimo; inoltre la forma della struttura ed il disegno devono essere presi in considerazione per verificare che rispondano alle specifiche. La classe FIM richiede la verifica dell'apertura alare, del peso del modello e del peso della matassa.

3.A3A.5 Cronometraggio

Questo è importante come lo è in un Campionato e può essere difficile reperire sufficiente personale preparato come cronometrista. I cronometristi dovrebbero essere abili aeromodellisti con vista buona e preparati sulle regole dell'evento. Devono ricevere copia delle regole e una copia delle istruzioni per i cronometristi come da Appendice B.

I requisiti per l'elaborazione dei risultati e per i cronometri sono gli stessi di quelli descritti per i Campionati.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized capital 'L' followed by a horizontal stroke and a small upward flick.

ANNESSO 3, APPENDICE B

ISTRUZIONI PER I CRONOMETRISTI DI GARE DI VOLO LIBERO INDOOR

I cronometristi hanno il compito di osservare e correttamente registrare i tempi di volo dei concorrenti. Nel farlo devono osservare le regole del Codice Sportivo FAI e devono controllare che i voli siano effettuati in accordo con le norme del Codice Sportivo. Per assicurare che i risultati sportivi siano veritieri è essenziale che i cronometristi si comportino in modo da assicurare ai concorrenti la più ampia possibilità di effettuare i loro voli.

In un giorno precedente a quello della gara, gli organizzatori devono tenere una riunione con i cronometristi, per spiegare le regole e descrivere l'organizzazione logistica e le procedure operative da seguire nel corso dell'evento. Deve essere distribuito l'elenco dei cronometristi assegnati a ciascuna nazione, a meno che i cronometristi non siano tenuti in gruppo e assegnati di volta in volta quando necessario.

Nel seguito si forniscono alcuni dettagli sui compiti del cronometraggio, indirizzati soprattutto ai Campionati, ma applicabili anche agli eventi Internazionali Open.

3.A3B.1 Inizio della Gara

I cronometristi devono essere pronti ad operare con la squadra loro assegnata almeno 10 minuti prima dell'inizio del primo turno. Devono aver pronti tutti gli strumenti necessari – cronometri, penne, cartellini – ed aver preparato le loro sedie (se usate) per osservare i voli.

3.A3B.2 Preparazione per il cronometraggio di un volo

Quando un concorrente si prepara per effettuare un volo i cronometristi devono controllarne il nome e il numero sul loro cartellino. Il controllo del modello deve essere osservato a distanza in modo da non disturbare il concorrente o il suo modello ma stando attenti che il modello non sia modificato o cambiato dopo il controllo e prima del lancio. I cronometristi devono studiare la forma e le caratteristiche del modello per poterlo riconoscere. Devono azzerare i cronometri.

3.A3B.3 Cronometraggio di un volo

I cronometristi devono controllare che il volo sia lanciato dopo l'inizio e prima della fine del turno.

Il modello deve essere osservato con cura e continuamente durante il volo. Deve essere posta attenzione particolare al periodo immediatamente successivo al lancio quando il volo può essere considerato un volo da ripetere. Il modello deve essere osservato per verificare eventuali collisioni con altri modelli in volo o disturbi da parte di altri concorrenti durante le manovre; se questo avviene, i cronometristi devono immediatamente confermare al concorrente (o al capitano della sua squadra) che la collisione è stata vista. I cronometristi devono continuare il cronometraggio fino alla fine del volo, a meno che il concorrente non indichi che non vuole che sia considerato il suo tempo. Il concorrente può scegliere se mantenere il volo o ricominciare, in qualsiasi momento fino a 2 minuti dopo che il volo è stato interrotto. Se sceglie di ricominciare il volo, il nuovo volo deve essere effettuato seguendo tutta la procedura di controllo del modello (che può esser un modello diverso).

Altro compito importante dei cronometristi durante il volo è l'osservazione delle manovre. Devono essere compiute in accordo con il regolamento, che deve essere stato studiato ed opportunamente spiegato. Particolari aspetti che devono essere controllati includono:

- a) la manovra deve essere effettuata soltanto per evitare un chiaro pericolo di collisione con l'edificio o con altri modelli.
- b) solo il concorrente può manovrare il modello.



- c) la quota del modello non può essere significativamente variata (né in alto né in basso).
- d) si deve stare attenti a non disturbare altri modelli in volo.

Oltre ad osservare che la manovra sia effettuata correttamente, i cronometristi devono osservare l'elica e il tempo in cui la stessa resta ferma. Il tempo deve essere misurato con un cronometro addizionale, mentre i cronometri che misurano il tempo di volo devono essere mantenuti in funzione come descritto nel Codice Sportivo.

In qualsiasi momento i cronometristi possono liberamente muoversi nella stanza per mettersi nella migliore posizione di osservazione del modello e per controllare una eventuale manovra. Devono stare attenti a non disturbare altri modelli.

3.A3B.4 Registrazione di un volo

I cronometristi devono registrare sul cartellino se il concorrente ha avuto un volo rinviato o ha avuto una collisione ed ha scelto di ripetere il volo. Altrimenti, alla fine di un volo regolare devono registrare i tempi indicati dai cronometri. Per evitare possibili disguidi o errori, è meglio scrivere i tempi direttamente come indicati dai cronometri. In seguito possono essere effettuati eventuali calcoli che possono essere annotati: vanno sottratti i tempi di fermo elica e calcolata la media dei due tempi registrati (approssimati al secondo inferiore). Il cartellino completato va consegnato dai cronometristi alla giuria per la definitiva registrazione.

3.A3B.5 Controversie

Una controversia che non può essere risolta tra i cronometristi e il capitano di una squadra deve essere portata all'attenzione del direttore di gara. I cronometristi non devono interrompere il loro compito se stanno cronometrando un volo. Se la controversia non viene risolta durante un turno e il concorrente ha diritto alla ripetizione di un volo se la sua protesta è in sospeso, i cronometristi devono cronometrare la ripetizione del volo se questo viene richiesto dal concorrente o dal capitano della squadra. Il tempo di volo deve essere registrato a parte per prenderlo eventualmente in considerazione quando la controversia sarà risolta.

