AERO CLUB D'ITALIA
Il Commissario straordinario

DECRETO DEL COMMISSARIO STRAORDINARIO

N. 45/2018 DEL 20 APRILE 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 Gianbasilio Profiti, Flavio Tebaldi e Alberto Castagna;

VISTO il Decreto del Commissario straordinario n. 42 del 13 aprile 2018 di nomina degli esperti tecnici dello stesso Commissario straordinario per la disciplina sportiva del VDS/VL;

VISTO il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Deltaplano Cross Country, approvato con apposita delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica, di cui al Verbale n. 1 del 1 marzo 2017 (All. 1);

VISTA la proposta della Sezione Tecnica di Specialità che non prevede modifiche al Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Deltaplano Cross Country, salvo il mero aggiornamento dei riferimenti all'anno di gara (All. 2);

VISTE le relative attestazioni della Sezione Tecnica di Specialità in ordine alla conformità dell'intero Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Deltaplano Cross Country, alla sua idoneità ai fini sportivi e, più in generale, in termini di sicurezza, nonché alla sua conformità rispetto alla normativa nazionale e internazionale e alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza;

VISTE le attestazioni dei dott.ri Valentino Baù e Carlo Tagliaro, esperti tecnici del Commissario straordinario per la disciplina sportiva del VDS/VL, in ordine alla conformità dell'intero Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Deltaplano Cross Country, alla sua idoneità ai fini sportivi e, più in generale, in termini di sicurezza, nonché alla sua conformità rispetto alla normativa nazionale e internazionale e alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza (All. 3);

VISTO il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Cross Country, approvato con apposita delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica, di cui al Verbale n. 1 del 1 marzo 2017 (All. 1);

VISTA la proposta di modifica della Sezione Tecnica di Specialità al predetto Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Cross Country (All. 4);

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 VDS/VL categoria Parapendio Cross Country, 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 dei dott.ri Valentino Baù e Carlo Tagliaro, esperti tecnici del Commissario straordinario per la disciplina sportiva del VDS/VL, in ordine alla conformità delle predette proposte di modifica e dell'intero Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Cross Country, 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);

VISTO il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Accuracy, approvato con apposita delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica, di cui al Verbale n. 1 del 1 marzo 2017 (All. 1);

VISTA la proposta della Sezione Tecnica di Specialità che non prevede modifiche al Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Accuracy, salvo il mero aggiornamento dei riferimenti all'anno di gara (All. 6);

VISTE le relative attestazioni della Sezione Tecnica di Specialità in ordine alla conformità dell'intero Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Accuracy, alla sua idoneità ai fini sportivi e, più in generale, in termini di sicurezza, nonché alla sua conformità rispetto alla normativa nazionale e internazionale e alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza;

VISTE le attestazioni dei dott.ri Valentino Baù e Carlo Tagliaro, esperti tecnici del Commissario straordinario per la disciplina sportiva del VDS/VL in ordine alla conformità dell'intero Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Accuracy, alla sua idoneità ai fini sportivi e, più in generale, in termini di sicurezza, nonché alla sua conformità rispetto alla normativa nazionale e internazionale e alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza (All. 7);

VISTO il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Acrobazia, approvato con apposita delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica, di cui al Verbale n. 1 del 1 marzo 2017 (All. 1);

VISTA la proposta della Sezione Tecnica di Specialità che non prevede modifiche al Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Acrobazia, salvo il mero aggiornamento dei riferimenti all'anno di gara (All. 8);

VISTE le relative attestazioni della Sezione Tecnica di Specialità in ordine alla conformità dell'intero Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Acrobazia, alla sua idoneità ai fini sportivi e, più in generale, in termini di sicurezza, nonché alla sua conformità rispetto alla normativa nazionale e internazionale e alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza;

VISTE le attestazioni dei dott.ri Valentino Baù e Carlo Tagliaro, esperti tecnici del Commissario straordinario per la disciplina sportiva del VDS/VL in ordine alla conformità dell'intero Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Acrobazia, alla sua idoneità ai fini sportivi e, più in generale, in termini di sicurezza, nonché alla sua conformità rispetto alla normativa nazionale e internazionale e alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza (All. 9);

CONSIDERATA l'estrema urgenza di procedere all'approvazione dei predetti Regolamenti tecnici 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. 10);

VISTO il parere tecnico del Direttore Generale anche in ordine alla conformità dei predetti Regolamenti tecnici, 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. 11);

VISTA l'approvazione da parte del Direttore Generale dei predetti Regolamenti tecnici (All. 12);

RITENUTO altresì opportuno trasmettere i predetti Regolamenti tecnici 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 VDS/VL categoria Deltaplano Cross Country, il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Cross Country, il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Accuracy e il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Acrobazia sono vigenti;
2. di approvare le modifiche al Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Cross Country e di aggiornare il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Deltaplano Cross Country, il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Accuracy e il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Acrobazia con i meri riferimenti all'anno di gara, come da proposte della Sezione Tecnica di Specialità;
3. che il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Deltaplano Cross Country, il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Cross Country, il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Accuracy e il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Acrobazia, come allegati al presente Decreto, siano pubblicati sul sito ufficiale dell'Ente;
4. che il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Deltaplano Cross Country, il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Cross Country, il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Accuracy e il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Acrobazia, come 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, 20 aprile 2018

prof. avv. Pierluigi Matera
COMMISSARIO STRAORDINARIO AeCI

ESTRATTO

VERBALE RIUNIONE N. 1/2017
COMMISSIONE CENTRALE SPORTIVA AERONAUTICA (CCSA)
Roma, 01 Marzo 2017

Il giorno 01 del mese di Marzo 2017, alle ore 10.30 presso la sede dell'Ae.C.I. si riunisce la CCSA dell'AeCI su convocazione del proprio Presidente con lettera e-mail del 20/2/2017, prot.U-4247 per discutere il seguente ordine del giorno:

1. Omologazione record nazionali e richiesta alla FAI riconoscimento internazionali;
2. Nomina Campioni Italiani varie specialità 2016;
3. Presa atto medaglie conquistate in competizioni internazionali 2016;
4. Requisiti per partecipazione a Corsi di formazione giudici e direttori di gara;
5. Esame proposte STS Volo a Vela verbale del 06/12/12/2016;
6. Esame proposte STS VDS/VM verbale del 25/01/2017;
7. Esame proposte STS Volo a Motore verbale del 08/02/2017;
8. Esame proposte STS Acrobazia aerea verbale del 15/02/2017;
9. Esame proposte STS VDS/VL verbale del 22/02/2017;
10. Esame proposte STS Paracadutismo verbale del 23/02/2017;
11. Esame proposta referente per l'Aeromodellismo del 24/2/2017;
12. Esame proposte referente per l'Aerostatica del 18/2/2017.

Varie ed eventuali.

Presiede la riunione il Com.te Giorgio Fogliani.

Svolge le funzioni di segretaria la sig.ra Elsa QUAGLIA, funzionario AeCI all'uopo nominata.

Sono altresì presenti:

Ernesto BIONDO (membro rappresentante del V.M.)
Piero TANDA (membro rappresentante del Paracadutismo.)
Pasquale BIONDO (membro rappresentante del VDS/VM).
Pietro FILIPPINI, membro rappresentante dell'Acrobazia Aerea.

b) Proposta Regolamenti Sportivi Nazionali Volo a Motore 2016.

La CCSA prende atto che i Regolamenti proposti dalla STS per l'anno 2017, contengono alcune precisazioni rispetto a quelli del 2016 e alcuni aggiornamenti per quanto concerne il rally, conseguenti al recepimento dei regolamenti della GAC-FAI.

Esaminati i documenti, la CCSA approva il Regolamento di Velocità, i Regolamenti Rally e Rally Idro, nonché la Tabella delle velocità per l'anno 2017 come proposti dalla STS.

Al punto 8 - Esame proposte STS Acrobazia Aerea verbale del 15/02/2017;

a) Programmazione attività e ripartizione fondi per l'acrobazia 2017.

Si prende atto che la STS di acrobazia, nella riunione del 15/2, ha ritenuto di ripartire la somma € 40.000,00 stanziata nel bilancio 2017 al 50% tra l'attività di Acrobazia a Motore e l'Acrobazia in Aliante, richiedendo altresì una integrazione di stanziamento di € 5.000,00 per consentire di fronteggiare a maggiori esigenze della specialità.

La CCSA, esaminata la proposta di programma delle attività acrobatiche sia a motore che in alianti risultante dal verbale in oggetto, ne propone la successiva approvazione da parte del Consiglio Federale AeCI

b) Proposta Regolamenti Tecnici di Acrobazia a Motore e di Acrobazia Alianti 2017

La CCSA, visti i Regolamenti presentati dalla STS di specialità ed i relativi documenti e programmi di gara allegati, approva all'unanimità i Regolamenti tecnici dell'Acrobazia a Motore 2017 e dell'Acrobazia in Alianti 2017.

Al Punto 9 - Esame proposte STS VDS/VL verbale del 22//02/2017

a) Programmazione attività e ripartizione fondi del VDS/VL bilancio 2017

La STS di specialità, visto lo stanziamento sul competente capitolo di bilancio 2017 di complessivi € 90.000,00, propone la programmazione dell'attività da svolgere nel 2017 e la ripartizione dei fondi assegnati come illustrato nel verbale del 22/2.

A riguardo la CCSA approva la programmazione proposta per la conseguente deliberazione da parte del Consiglio Federale AeCI:

Inoltre la CCSA approva la nomina dei seguenti capi squadra/selezionatori delle rappresentative nazionali proposti dalla STS di specialità:

- Deltaplano: Tebaldi Flavio per Campionati FAI 1^ cat.
- Parapendio: Alberto Castagna per Campionati FAI 1^ cat.

Per quanto riguarda la gare di FAI 2^ cat. i suddetti capisquadra comunicheranno quale atleta partecipante assumerà il ruolo di team-manager nella competizione interessata.

b) Proposta Regolamenti Tecnici di VDS/VL 2017

Visti i documenti proposti per il 2017 contenenti alcune modifiche ed integrazioni, tra cui l'istituzione del titolo di C.I. nelle categorie riconosciute a livello FAI, la CCSA approva all'unanimità i Regolamenti nazionali della specialità vds/vl 2017 e il riconoscimento dei seguenti titoli di C.I.:

- C.I. categoria Sport del Deltaplano.

G.A.

- C.I. categoria Accuracy nel Parapendio
- C.I. categoria Acrobazia Sincro e Solo nel Parapendio

Al Punto 10 - Esame proposte STS Paracadutismo verbale del 23/02/2017.

a) Programmazione attività e ripartizione fondi del paracadutismo bilancio 2017;

La CCSA prende atto che la disponibilità finanziaria stanziata per la specialità del Paracadutismo per l'anno 2017 è pari a € 90.000,00 e che la STS ha proposto la programmazione e la ripartizione di detti fondi per le varie esigenze della specialità.
Visto il programma esposto nel verbale del 23/2, la CCSA ne approva la ripartizione dei fondi da sottoporre all'approvazione al Consiglio Federale dell'Ente.

La CCSA approva poi la proposta di nomina dei seguenti capi squadra/selezionatori delle rappresentative nazionali di paracadutismo 2017 nelle varie discipline:

- Paolo BEVILACQUA (Stile Precisione e Paraski);
- Sandro GARGINI (FCL, Wing Suit, Speed, Indoor);
- Gianluca GAINI (Canopy Piloting, Artistiche)

b) Proposta Regolamenti Tecnici Gare di Paracadutismo 2017

Il Presidente Tanda comunica che la STS non ha potuto ancora predisporre i Regolamenti tecnici nazionali 2017, in quanto la IPC/FAI non ha pubblicato quelli internazionali aggiornati e, pertanto, si riserva di presentarli appena saranno disponibili quelli internazionali.
La CCSA, per l'approvazione di detti Regolamenti, delega il Com.te Fogliani ad esaminarli e a provvedere alla loro approvazione per consentire in tempo lo svolgimento delle gare di C.I. 2017.

c) Modifica criteri formazione squadre nazionali di paracadutismo

Il Presidente Tanda chiede alla CCSA di prendere in esame il documento riguardante i nuovi Criteri in oggetto, predisposto nel frattempo in coordinamento con gli altri component della STS, da sottoporre all'approvazione del Consiglio Federale.
La CCSA approva i nuovi Criteri 2017 per la successiva ratifica da parte del Consiglio Federale.

Al Punto 11 – Proposta del Referente di Aeromodellismo verbale del 24/02/2017

a) Omologazione gare aeromodellismo CSN 2016

Visto l'elenco delle gare disputate nel 2016, i cui dossier per l'omologazione sono stati esaminati dal Referente AeCi per la specialità, Sig. Lillo Condello, e considerata la proposta di omologazione, la CCSA omologa le gare di aeromodellismo 2016 come da prospetto allegato al suddetto verbale del referente del 24/2.

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO DELTAPLANO"CROSS COUNTRY" 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO *(Gare Deltaplano Cross Country del vds/vl)* **2017**	**MOTIVAZIONI**	**RIFERIMENTO DELLA NORMATIVA FAI O DI ALTRA NORMATIVA NAZIONALE O INTERNAZIONALE DA RECEPIRE ATTRAVERSO TALE MODIFICA**
NESSUNA	NESSUNA	NESSUNO

Attestiamo che non sussistono necessità di modifica allo stato né in termini generali, né per ragioni di adeguamento a Normativa FAI o ad altra normativa nazionale o internazionale in vigore e che il Regolamento di cui si propone l'approvazione è conforme alla stessa normativa. Inoltre, anche in virtù delle nostre competenze tecniche, attestiamo che il Regolamento è idoneo ai fini sportivi nonché idoneo in termini di sicurezza e conforme rispetto alla normativa e, più in generale, alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza.
Alleghiamo il Regolamento in versione completa come proposto per l'anno 2018.
In fede.

Roma, 30 marzo '18

Gianbasilio Profiti

Flavio Tebaldi

Alberto Castagna

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

SPECIALITA' DELTAPLANO – CROSS COUNTRY

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) in data 1° Marzo 2017 e aggiornato con Decreto del Commissario Straordinario n.____ del_____ 2018

REGOLAMENTO TECNICO GARE DI VOLO LIBERO
DELTAPLANO

Indice regolamento:

1. REGOLAMENTO AECI
2. FINALITA'
3. PILOTI
4. GRUPPO 20 MIGLIORI PILOTI
5. ORGANIZZAZIONE
6. GARE
7. CLASSIFICHE
7a. COPPA ITALIA
7b. COPPA ITALIA CLASSE SPORT
8. VALORE GARA
9. SQUADRA NAZIONALE e LEGA
10. CAPOSQUADRA
11. SESSI
12. ISCRIZIONI
13. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO
14. SICUREZZA
15. NUMERI DI GARA
16. TEMI DI GARA
17. GPS
18. DECOLLI
19. PUNTI DI VIRATA
20. ATTERRAGGO
21. GPS e DICHIARAZIONE DI VOLO
22. COMMISSIONE PILOTI
23. AMMONIZIONI E PENALITA'
24. LAGNANZE E RECLAMI
25. RESPONSABILITA'
26. NORME NON PREVISTE
27. PUNTEGGIO DI GIORNATA
28. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI.

1. REGOLAMENTO

1.1 Il presente regolamento è proposto dalla STS e approvato dalla CCSA dell'AECI.

1.2 Il Regolamento del Campionato di Cross Country Libero è parte integrante del presente regolamento.

1.3 Le modifiche ai regolamenti sono approvate dalla CCSA sentito il parere dei componenti della commissione STS/VL. Per modifiche sostanziali devono essere sentiti anche i migliori 20 piloti (GRP20). Nuove norme o modifiche non possono avere effetto retroattivo salva la modifica dei punteggi di tutti gli agonisti.

1.4 Le modifiche devono essere esposte, disgiuntamente dal regolamento, sulla bacheca delle comunicazioni ufficiali e sul tabellone di decollo prima dell'inizio delle gare che sono antecedenti alla pubblicazione delle modifiche stesse sul sito web dell'AECI pena l'invalidità delle stesse. Le modifiche al regolamento di cross country libero entrano in vigore dopo 30 giorni dalla pubblicazione sul sito web dell'AECI.

2. FINALITA'

2.1 Il regolamento ha come finalità:
- la promozione delle manifestazioni agonistiche di deltaplano;
- la redazione di tre classifiche di merito dei piloti italiani che abbiano preso parte alle recenti competizioni denominate Classifiche Generali;
- la redazione di una classifica annuale dei migliori voli di cross country libero denominata Campionato Nazionale di Cross Country Libero;
- la selezione dei 20 migliori piloti e della Squadra Nazionale avendo anche come riferimento la Classifica Generale dei deltaplani senza torre e delle ali rigide;
- la selezione dei Campioni Italiani per ogni categoria di deltaplano (classi 1. 5, 1 Sport). con almeno 5 partecipanti alla gara annuale di Campionato Italiano.

3. PILOTI

3.1 Tutti i cittadini italiani o i residenti in Italia da almeno 1 anno, iscritti all'AECI e in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto e sportivo possono prendere parte a tutti gli effetti agli eventi sportivi sotto l'egida della AECI.

3.2 I cittadini stranieri non residenti, in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto e sportivo possono prendere parte alle competizioni nazionali. Non concorrono al titolo di campione italiano; non sono inclusi nella classifica generale.

4. GRUPPO DEI 20 MIGLIORI PILOTI (GRP20)

4.1 Obiettivi e funzioni del gruppo sono:
- incremento dello spirito di gruppo, sportivo e agonistico e della capacità di volo dei piloti migliori ;
- il controllo della corretta applicazione del regolamento in Italia:
- funzioni consultive e propositive nell'ambito della STS/VL.

4.2 Fanno parte del gruppo i seguenti piloti:
- i primi dodici della Classifica Generale classe 1,
- i primi tre della Classifica Generale classe 1 - sport;
- i primi due della Classifica Generale classe 5:
- il vincitore della Coppa Italia
- un team leader
- un componente della STS/VL

La composizione del gruppo è aggiornata annualmente e viene pubblicato l'elenco dei componenti sulla pagina web ufficiale dell'AECI. L'appartenenza al gruppo non è vincolante; se un pilota rinuncia, subentra il primo escluso dalla classifica.

4.3 L'appartenere al gruppo dei 20 dà diritto:
- al voto nelle assemblee del gruppo;
- a essere invitati personalmente dai Team Leader a partecipare alle gare estere prescelte.
- all'iscrizione fino al giorno d'inizio delle competizioni dove sia fissato un numero chiuso di piloti.

4.4 Gli appartenenti al gruppo 20 migliori piloti sono tenuti a seguire le disposizioni tecniche del Presidente della STS/VL e dei Team Leader.

4.5 Proposte sottoscritte dal 50% dei componenti se non applicate devono avere risposta motivata scritta da parte del Presidente della STS/VL

4.6 L'assemblea si tiene annualmente normalmente tra settembre e novembre ed è indetta dalla STS/VL. I piloti che non parteciperanno a tali riunioni non potranno sindacare le decisioni prese dall'assemblea fino alla riunione successiva.

5. ORGANIZZAZIONE

5.1 Chi intende organizzare una competizione deve presentare alla STS/VL una proposta scritta dettagliata entro e non oltre il primo settembre dell'anno precedente, depositando la quota pari all'iscrizione di un concorrente, nel caso la gara fosse valevole per il Ranking FAI (CIVL).
Qualora fosse accettata la suddetta candidatura, la quota sarà utilizzata per l'iscrizione nel calendario FAI.
La scuola certificata di vds/vl che intende organizzare una competizione a livello regionale deve fare riferimento alla segreteria del circuito regionale. (CTF – Centro tecnico federale-)

5.2 La rinuncia all'organizzazione è ammessa sino a fine gennaio e deve essere comunicata per iscritto, anche a mezzo telefax, all'Ufficio Sportivo AeCI.

Si accettano successivi eventuali abbandoni solo se motivati da reale causa di forza maggiore.

5.3 L'organizzazione di ogni gara deve essere in regola con le disposizioni di legge.

5.4 Sono doveri di ogni organizzazione:

- garantire il servizio telefonico di ricezione delle comunicazioni per il recupero e l'affissione in apposita bacheca dei relativi messaggi;
- fornire agli iscritti tutte le istruzioni per l'uso del GPS come strumento di verifica dei voli;
- la possibilità del suo caricamento con le coordinate delle boe e la completa gestione delle classifiche tramite il suo utilizzo;
- rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo e sul tabellone di decollo;
- esporre sulla bacheca il regolamento in vigore, le Classifiche Generali con gli ultimi aggiornamenti;
- esporre sulla bacheca, e sul tabellone di decollo, la classifica provvisoria di giornata e di gara entro le 9 della mattina successiva all'ultima prova effettuata;
- distribuire ai partecipanti copie della classifica definitiva alla premiazione finale, firmate dal direttore di gara;
- esporre sul tabellone di decollo prima del briefing, una cartina geografica a grande scala della zona di volo con i dettagli della prova: coordinate e foto dei punti di virata, arrivo, zone regolamentate, pericolose zone proibite;
- predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso;
- mettere a disposizione dei concorrenti (anche a pagamento) idonee carte geografiche della zona di volo;
- predisporre idonei moduli per compilare la dichiarazione di volo.
- fare pervenire il file programma con le classifiche della gara alla STS/VL (o al controllore delegato dell'AECI) entro il quarto giorno dall'effettuazione della gara.
- inviare alla STS/VL dettagliati rapporti dei reclami e degli incidenti avvenuti nel corso della gara.

5.5 Le organizzazioni che intendono mettere in calendario una prova dovranno inoltre dichiarare, contestualmente alla richiesta, il nome del Direttore di gara. L'AeCI può inviare un controllore da affiancare al direttore proposto.

6. GARE E OMOLOGAZIONI

6.1 Sono considerate valide ai fini delle classifiche nazionali generali tutte le gare nazionali presenti nel calendario gare deliberato da AeCI e tutte le gare estere, in calendario FAI comprese quelle a numero chiuso.

6.2 Le classi sono 2 e gareggiano insieme nelle stesse competizioni: ali rigide, ali flessibili.

6.3 Nel caso fossero presenti ali di classe 5, sarà stilata una classifica OPEN, attribuendo una penalità del 15% alle ali di classe 5. Per entrambe le classi 1 e 5 saranno considerati tutti i partecipanti che saranno poi separati per l'inserimento nelle rispettive classifiche generali

6.4 L'organizzazione di una competizione non può modificare il regolamento, può integrare il regolamento solo per quanto non previsto e comunque seguendo lo spirito che informa il regolamento. Le disposizioni in contrasto con il presente regolamento sono nulle.

6.5 Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata salvo parere unanime dei partecipanti.

6.6 Il Campionato Italiano è una competizione annuale che assegna il titolo di campione italiano se il vincitore ha conseguito almeno 1500 punti sommando i punti delle singole prove.

6.7 I piloti che vogliono utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono fare pervenire alla STS/VL, nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:

- regolamento di gara utilizzato;
- classifiche giornaliere con punti, tempi e Km percorsi dai concorrenti in formato elettronico (file di FS .fsdb);-classifica finale;
- nome e recapito telefonico dell'organizzatore.

6.8 Entro 15 gg dal termine della competizione, ai sensi del RSN, deve essere trasmessa la documentazione prevista (relazioni, classifiche, ecc.), per richiedere alla CCSA l'omologazione la gara realizzata.

6.9 L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito (Generale, Coppa Italia, ecc.) con i risultati ottenuti nelle prove disputate

6.10 Nel caso di evidenti e gravi violazioni del regolamento, o di gravi omissioni nell'applicazione dello stesso, l'STS può proporre alla CCSA, di non omologare la competizione. In tal caso la decisione dovrà essere chiaramente motivata per iscritto all'organizzazione. Se la competizione non viene omologata i risultati in essa ottenuti non verranno utilizzati per la redazione delle varie classifiche di merito.

7. CLASSIFICHE

7.1 Obiettivo delle classifiche è di garantire una graduatoria dei piloti di deltaplano che hanno partecipato alle recenti

competizioni, incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del deltaplano, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.

7.2 Le Classifiche Generali (classe 1 FAI e classe 5 FAI) si ottengono sommando per ogni pilota i migliori punteggi ottenuti in cinque gare svoltesi nell'anno agonistico in corso e nei due precedenti. Sono escluse le gare internazionali di categoria 1.

7.3 La Classifica Generale di Classe 5 si otterrà estrapolando i piloti dalla Classifica OPEN di ogni singola gara, in tal modo saranno considerati tutti i partecipanti ai fini del calcolo del punteggio e si eviteranno calcoli ridicoli nel caso di scarsa partecipazione di ali di classe 5.

7.4 I punteggi antecedenti l'anno in corso vengono così ridotti:
- anno precedente: -10 %;
- due anni prima: -20 %

Sono considerati al più due risultati complessivi per la stagione di due anni prima.

7.5 La classifica del campionato di Cross Country Libero, in base all'apposito regolamento, assegna il titolo annuale di Campione Italiano di Cross Country Libero.

7.6 I punteggi considerati nella Classifica Generale possono provenire da competizioni annuali di Cross Libero che sono valutate come una normale gara di distanza.

7.7 La classifica di Coppa Italia assegna il titolo annuale di vincitore della Coppa Italia e si ottiene sommando i migliori punteggi ottenuti in quattro gare nazionali, svoltesi nell'anno solare in corso e valide per questo tipo di classifica (vedi art. 7a).

7.8 Le classifiche sono aggiornate dopo ogni competizione.

7.9 Le gare svoltesi a cavallo di fine anno agonistico si considerano dell'anno nuovo.

7.10 Le gare in cui si attua una selezione dei piloti sono valutate come unica gara dall'inizio delle selezioni alla fine della finale.

7.11 Oltre alla classifica individuale si può stilare la classifica a squadre. In questo caso vengono considerati i risultati dei migliori 3 piloti di ogni squadra per ogni prova. Il numero massimo di componenti deve essere fissato dall'organizzazione ma compreso tra 4 e 6, non c'è limite al numero minimo. Non è ammesso formare squadre dopo la prima prova valida.

7a. COPPA ITALIA AeCI

7a.1 Sono considerate valide per la Coppa Italia le gare della stagione in corso, escluse le gare internazionali.
- Ogni singola gara sarà semplicemente ricalcolata escludendo dal calcolo i piloti stranieri.

7a.2 Tutti i piloti possono partecipare alle singole gare con le seguenti distinzioni:
- concorrono per la classifica di Coppa Italia tutti i piloti in regola con la documentazione di volo per l'anno in corso.

7a.3 Saranno considerate valide le migliori 4 prove di ciascun pilota (con ricalcolo).

7a.4 Il vincitore della Coppa Italia AECI sarà inserito nella rosa dei piloti di interesse per la squadra nazionale (vedi art. 9).

7a.5 Sarà comunque preso in considerazione il primo pilota che non sia già presente nelle prime tre posizioni della classifica generale.

7b. COPPA ITALIA Classe Sport

7b.1 Sono considerate valide per la Coppa Italia Classe Sport, le gare della stagione in corso, escluse le gare internazionali, effettuate utilizzando un deltaplano provvisto di torre. Sarà ammesso anche l'utilizzo di un deltaplano senza torre, solo nel caso che il pilota non abbia mai preso parte ad alcuna gara di alcun tipo dall'ottenimento dell'attestato di volo, a questi piloti sarà applicata una penalità del 20% dei punti ottenuti in ogni singola prova.

7b.2 Tutti i piloti possono partecipare alle singole gare con le seguenti distinzioni:
- concorrono per la classifica di Coppa Italia Classe Sport tutti i piloti in regola con la documentazione di volo per l'anno in corso.

7b.3 Saranno considerate valide le migliori 4 prove di ciascun pilota (senza ricalcolo).

8. VALORE GARA

8.1 Il valore della gara serve per determinare il punteggio valido ai fini della classifica generale e della classifica di Coppa Italia; è dato dal prodotto tra il coefficiente tecnico (Ct) e il coefficiente piloti (Cp):

Valore gara = Ct × Cp

Il vincitore della gara acquisisce il Valore Gara; tutti gli altri partecipanti acquisiscono un punteggio proporzionale alla somma dei punteggi di giornata.

8.2 Il Ct di una gara ottenuto considerando i primi 12 piloti della classifica finale della competizione, ricalcolando solo per questi il valore di ognuna delle manche disputate. Ct sarà uguale al punteggio della manche migliore, più 1/3 del punteggio della manche seconda per valore, più 1/9 del punteggio della terza manche di valore, più 1/27 della manche quarta per valore, ..., e così via fino ad esaurire i punteggi di manche disponibili. Il valore massimo di Ct è 1500.

8.3 Il sistema di punteggio utilizzato per il ricalcolo delle manche è il GAP, con impostati i seguenti parametri:

TNOM : Tempo nominale	120 minuti.
DNOM : Distanza nominale	La media dei km percorsi dai primi 12 della classifica finale della competizione
DMIN : Distanza minima	10 Km
NNOM : Percentuale piloti a meta	0,3 (30%)

8.4 Il Cp di una gara è ottenuto come il valore medio dei migliori 6 piloti compresi tra i primi 12 della classifica finale della competizione. Il valore di ogni singolo pilota è definito in una apposita Lista Valore Piloti compilata sulla base della classifica della stagione precedente.

9. SQUADRA NAZIONALE

9.1 Requisiti fondamentali per essere membro della Squadra Nazionale sono correttezza e sportività.

9.2 La Squadra Nazionale sarà selezionata dal Team Leader, proposta alla STS/VL e nominata dalla CCSA, tenendo in considerazione i risultati presenti nella classifica generale, dando particolare importanza alle competizioni svoltesi nei paesi stranieri. I piloti occupanti i primi tre posti della classifica generale al momento della selezione accedono di diritto alla squadra nazionale, sarà tenuto in particolare considerazione il primo pilota classificato in Coppa Italia l'anno precedente (che non sia già uno dei primi tre della classifica generale).

9.4 Il Gruppo 20 migliori piloti è così composto:

- i primi dodici piloti della Classifica Generale di classe1 al 31.10 dell'anno precedente
- i primi tre della Classifica Generale classe 1 – sport al 31.10 dell'anno precedente
- i primi due piloti della Classifica Generale di classe5 al 31.10 dell'anno precedente
- il primo pilota della Coppa Italia escludendo quelli già presenti nelle prime tre posizioni della classifica generale.
- un team leader
- un componente della STS/VL

La data ultima, lasciata ai piloti per depositare la documentazione completa per accedere agli eventi sportivi, è fissata alle ore 24 del secondo sabato di febbraio, pena l'esclusione dalla squadra nazionale.

9.3 Gli Assistenti alla Squadra Nazionale sono scelti dal Team Leader in accordo con la STS/VL e hanno il compito di coadiuvarlo.

9.4 Il Team Leader accompagna e supporta, in occasione di gare estere importanti, i piloti italiani partecipanti.

9.5 I piloti devono scrupolosamente attenersi alle indicazioni del Team Leader o degli Assistenti pena l'esclusione dalla rosa dei convocati, prescindendo dal loro diritto di partecipazione in base alle classifiche.

9.6 La CCSA ha il potere di escludere dal gruppo dei 20 migliori piloti qualsiasi pilota che tenga un comportamento non corretto e antisportivo all'interno e all'esterno della squadra

9.8 La determinazione della squadra nazionale sarà effettuata per 4 elementi, otto mesi prima della più importante gara FAI di cat 1 (mondiali o europei), per i rimanenti, 30gg prima della data di inizio della competizione internazionale cui sarà inviata.

10. CAPOSQUADRA

10.1 I caposquadra (team leader) sono nominati dal Presidente della CCSA sentita la proposta della STS/VL. I caposquadra delle due classi collaborano tra loro.

10.2 Le competenze del caposquadra sono:

- l'incremento dello spirito di squadra, dello spirito sportivo e agonistico e della capacità di volo dei piloti italiani candidati alla squadra nazionale e in particolare dei piloti emergenti;
- la direzione e l'allenamento (anche a terra) della squadra italiana nel corso di eventi nazionali ed internazionali con pieni poteri circa la tattica di squadra;
- la gestione dei rapporti con l'organizzazione;
- l'organizzazione logistica in loco.
- Durante le competizioni per comportamenti di grave scorrettezza sportiva il caposquadra può estromettere dalla squadra uno o più piloti.

11. SESSI

11.1 Nelle competizioni sono ammessi concorrenti di ambo i sessi.

11.2 Ai fini del punteggio si stila una classifica unica per entrambi i sessi ma se vi sono almeno 5 concorrenti del sesso in minoranza deve essere stilata e resa pubblica una distinta graduatoria.

12. ISCRIZIONI

12.1 La domanda di iscrizione è perfezionata se redatta sul modulo di iscrizione ufficiale e se accompagnata dalla tassa d'iscrizione.

12.2 Le iscrizioni non perfezionate si considerano non fatte eccetto per l'eventuale diritto di prelazione sull'iscrizione acquisito con un'iscrizione imperfetta.

12.3 Deve essere garantita la possibilità di partecipare a tutti i piloti della Lega, fatto salvo il rispetto dei termini e delle condizioni poste dalle singole organizzazioni, pena la nullità della competizione.

12.4 Il costo massimo dell'iscrizione per i piloti è stabilito in €10,00 per ogni giornata di gara prevista più €5.00 per giorno validato, pena la nullità della competizione. (es: una gara di tre giorni costerà €30,00 più €5.00 per ogni giorno volato, quindi, chi si iscrivesse per una sola giornata, pagherebbe €35,00) Non comporta violazione della disposizione precedente il richiedere un adeguato e specifico corrispettivo per servizi facoltativi diversi da quelli dettagliati nel presente regolamento.

12.5 E' facoltà dell'organizzazione rifiutare l'iscrizione dei piloti ritenuti non idonei per motivi di sicurezza o per mancanza dei requisiti di legge e di regolamento.

12.6 E' consentito iscriversi anche dopo lo svolgimento di una o più prove. La quota di iscrizione sarà quella dell'intera competizione decurtata delle prove già disputate. Non sarà invece restituita alcuna quota a competizione già iniziata, non è altresì possibile iscriversi il primo giorno di gara con una quota inferiore alla totale.

12.7 In caso di totale mancata effettuazione di tutte le prove della competizione deve essere rimborsato agli iscritti almeno il 70 % della tassa d'iscrizione (escludendo il corrispettivo per eventuali servizi aggiuntivi)

13. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

13.1 Sono ammessi alle competizioni 3 classi di deltaplano: deltaplani senza torre (classe FAI 1), deltaplani con torre (classe FAI 1 Sport) e ali rigide (classe FAI 5).

13.2 L'attrezzatura deve essere conforme agli standard correnti.

14. SICUREZZA

14.1 Durante gli allenamenti ed in gara sono obbligatori casco omologato EN966, paracadute di soccorso, aggancio di sicurezza.

14.2 Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza dell'attrezzatura usata. Il direttore di gara e il direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.

14.3 Il Direttore di gara si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o annullare la gara in situazioni potenzialmente pericolose.

14.4 Volo in nube ed acrobazia sono vietati. Comportamento pericoloso, non rispetto delle regole di volo, comportamento antisportivo, causeranno penalità o squalifica a discrezione del direttore di gara.

14.5 Al primo briefing deve essere esposta su idonea carta topografica e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio, nonché, segnalata la presenza di eventuali ostacoli pericolosi al volo e poco identificabili come linee elettriche, teleferiche e zone non atterrabili lungo il percorso e soprattutto nella zona di avvicinamento a meta.

14.6 Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.

14.7 Il commissario di decollo deve sempre invitare il pilota a effettuare una prova d'aggancio prima di autorizzare il decollo.

14.8 In volo, nel raggio di un chilometro dal decollo è obbligatorio un senso di rotazione unico dei concorrenti, fissato come segue: le task dispari avranno senso di rotazione sinistrorso e le task pari senso di rotazione destrorso.

14.9 In caso di emergenza si deve contattare prontamente il direttore di gara e fornire tutti i particolari utili al soccorso.

14.10 Un pilota che vede una situazione di emergenza di altro pilota deve, se possibile, atterrare e dare soccorso. Il punteggio di giornata del pilota che interrompe la gara per prestare soccorso è a discrezione del direttore di gara.

15. NUMERI DI GARA

15.1 I numeri di gara sono eliminati. Ogni pilota sarà identificato in base al proprio numero ID- AECI registrato all'interno del GPS

16. TEMI DI GARA

16.1 I temi di gara previsti sono: distanza, velocità o corsa.
- Distanza: può essere libera o su percorso prefissato con boe.
- Velocità: viene valutato il tempo effettivamente impiegato a completare il percorso, o parte di esso, dai singoli piloti.
- Corsa: viene valutato il tempo trascorso tra l'ora di partenza uguale per tutti i concorrenti o gruppi e l'ora di arrivo a meta di ciascuno.

16.2 Nella prova di corsa il cancello deve trovarsi a una distanza dal decollo inferiore al 30% della lunghezza totale della prova (decollo-meta) e come ora di partenza è considerata quella di apertura del cancello di partenza.

16.3 Nel caso che i concorrenti siano in numero elevato per il luogo in cui si svolge la competizione, è consigliata la gara di velocità poiché il GPS registra automaticamente l'ora di passaggio del pilota sul cancello.

16.4 Il decollo, prima dell'apertura del cancello, deve restare aperto un minimo di 30 secondi per concorrente e di 3 minuti per ciascun chilometro di distanza dal decollo al cancello.

16.5 Il segnale di apertura è dato dall'ora indicata dal GPS, ora ufficiale della competizione.

16.6 Un tema di gara può considerare la velocità per parte del volo e per la restante solo la distanza percorsa.

17. GPS

17.1 E' obbligatorio l'uso del GPS come strumento di verifica dei voli. Le istruzioni d'uso nelle competizioni sono allegate al presente regolamento.

17.2 E' ammesso un secondo GPS di riserva che deve essere dichiarato e registrato all'iscrizione.

17.3 In caso di GPS principale non funzionante farà fede la traccia registrata dal secondo GPS

17.4 Le tracce dei GPS possono essere la registrazione continua di tutto il volo effettuato o presentare interruzioni nei tratti di volo non corrispondenti a rilevamenti essenziali per il controllo del percorso. La validità della traccia sarà verificata con l'esatta sequenza dei tratti di volo in corrispondenza di start-boe aggirate-atterraggio. Nel caso mancassero punti fondamentali comprovanti l'aggiramento dei punti di percorso, sarà possibile integrare le sole parti di traccia mancanti, estraendole dell'eventuale GPS di backup, oppure usare la traccia di backup nella sua integrità.

17.5 E' obbligatorio l'utilizzo del sistema live tracking, LiveTrack24 che, nel caso di collegamento web da parte dell'organizzazione, esenta il pilota dall'effettuare il download della traccia. Il pilota è comunque obbligato a comunicare l'avvenuto atterraggio in sicurezza agli organizzatori.

18. DECOLLI

18.1 Il decollo deve avvenire dalla stessa area per tutti i concorrenti salvo che i piloti siano suddivisi in gruppi di selezione. Nel caso di decollo al traino la quota e la zona di sgancio devono essere uguali per tutti i concorrenti; il tempo deve essere rilevato al cancello di partenza o alla boa di partenza nel tratto di velocità.

18.2 Il decollo deve essere dichiarato aperto almeno 10 minuti dopo l'ultimo briefing pre decollo.

18.3 I piloti devono seguire le indicazioni del direttore di decollo, dopo un primo ammonimento, una seconda mancanza comporta fino al 5% di penalità sul punteggio di giornata.

18.4 In caso di condizioni pericolose in decollo il direttore di decollo deve chiudere la finestra dando comunicazione a tutti i piloti sia della chiusura sia della riapertura conseguente al ripristino delle condizioni di sicurezza. Se almeno un pilota è decollato possono essere recuperati non più di 30 minuti di chiusura finestra.

18.5 Una volta che il primo pilota è decollato ed ha passato il cancello di partenza (se previsto) non si può mutare il tema di gara. Tutti i piloti in volo devono essere favorevoli alla modifica e dare conferma della comprensione del cambio del tema.

18.6 I piloti che decollano dopo la chiusura della finestra (chiusura avvenuta per il decorso del tempo prefissato) sono automaticamente penalizzati di un punto ogni due secondi di ritardo.

18.7 Il pilota che intende decollare deve informare il commissario di decollo ed attendere l'autorizzazione. 18.8 Il pilota che intende sollecitare al decollo chi lo precede può chiedere che venga applicata la regola dei 30 secondi, utilizzando la normativa prevista dal vigente regolamento CIVL (Section 7O)

18.9 E' concesso un solo decollo per ciascuna prova. In caso di decollo fallito il direttore di gara o di decollo devono essere avvisati e possono vietare o autorizzare un secondo tentativo in conformità agli articoli 14.2 e 14.3.

18.10 La decisione di decollare è interamente responsabilità del pilota. A ogni concorrente decollato è assegnata una distanza minima pari a Kmin (10 km).

18.11 Deve essere garantita la disponibilità di una corsia di decollo e di un decollo distinto ogni 50concorrenti salvo che la competizione si svolga con una corsa (art. 17).

18.12 Dopo il primo valido giorno di gara i primi 10 nella classifica della gara in corso hanno diritto a montare in posizione privilegiata e hanno la precedenza in decollo. Per i restanti concorrenti l'ordine di montaggio è l'ordine di arrivo sul luogo del montaggio, è vietato montare davanti a chi ha aperto il deltaplano. Le corsie di decollo devono essere liberate prima del

briefing pre-volo.

18.13 Chi si immette in una corsia di decollo deve essere imbragato e pronto al decollo.

18.14 E' facoltà dell'organizzazione imporre un ordine di decollo ai piloti. Nella prima giornata di competizione si sorteggia un numero di iscrizione e si prosegue da quello. Dopo il primo valido giorno di gara l'ordine deve consistere nel rovesciare la classifica della gara per il primo 25% dei piloti e nel seguire la classifica per i restanti. Vige la regola dei 30 secondi (art.18.8); è facoltà dell'organizzazione forzare i decolli applicando questa regola purché sia disposta per tutti i concorrenti. Coloro che sollecitati preferiscono non decollare devono accodarsi all'ultimo decollo ordinato comunque rispettando il termine di chiusura della finestra. Nel caso che i 30 secondi siano imposti dall'organizzazione chi non decolla al suo turno per due volte perde il diritto al decollo .

18.15 E' facoltà dell'organizzazione disporre un periodo di decollo libero anteriore al decollo ordinato. I piloti che desiderano partire nel periodo di decollo libero devono prenotare il decollo rivolgendosi al direttore di decollo (o delegato). Le prenotazioni sono effettuabili a partire da dopo il briefing pre volo sino alla chiusura del decollo libero e l'ordine di prenotazione è l'ordine di decollo. Coloro che non sono decollati allo scadere del periodo di decollo libero si inseriscono nell'ordine di decollo ordinato.

18.16 I tempi di gara sono controllati automaticamente dal GPS di ogni concorrente

19. PUNTI DI VIRATA

19.1 L'aggiramento di un punto di virata è dimostrato solo dal GPS e, in caso di malfunzionamento di questo, da un secondo GPS.

19.2 Se non specificato diversamente, la zona di aggiramento è: il cilindro di raggio 400 m con centro sulla boa indicata.

19.3 La boa indicata, sull'asse del cilindro deve avere un evidente riferimento visivo.

19.4 La distanza valida per ciascun concorrente è la lunghezza del percorso assegnato meno la distanza mancante per completarlo.

19.5 Nelle prove di corsa se un pilota non dimostra con il GPS la registrazione valida del cancello il suo punteggio di giornata equivale a 10 Km oppure alla distanza tra i decollo ed il cancello se questa è maggiore di 10 Km..

20. ATTERRAGGIO

20.1 Il concorrente deve evitare danni alle coltivazioni e problemi con i residenti. Il pilota che da adito a motivati reclami da parte dei residenti è ammonito o squalificato.

20.3 Il concorrente deve comunicare all'organizzazione l'atterraggio nel più breve tempo possibile.

20.4 La linea del traguardo deve consistere in un contrastante telo di almeno 30 metri per 30 cm, o segnale equivalente, posto perpendicolarmente alla retta di congiunzione con l'ultimo punto di aggiramento (o decollo). La zona antecedente la linea del traguardo deve essere priva di ostacoli pericolosi quali bacini d'acqua o fili elettrici, la zona oltre la linea del traguardo deve permettere di atterrare agevolmente.

20.5 Il tempo di arrivo è rilevato automaticamente dal GPS al passaggio del deltaplano, effettuato nella richiesta direzione, sulla verticale dell'inizio della linea di arrivo oppure nel momento in cui il deltaplano interseca la circonferenza del cilindro di arrivo nel caso quest'ultimo sia di tipo cilindrico.

20.6 Non è permesso perdere quota sulla verticale della meta.

21. GPS e DICHIARAZIONE DI VOLO

21.1 Il GPS è obbligatorio e deve essere consegnato, opportunamente identificato, alla Direzione Gara il più presto possibile al termine di ogni manche e comunque non oltre l'orario stabilito da ogni singola organizzazione, per permettere lo scarico dati e la compilazione delle classifiche. La dichiarazione di volo è obbligatoria e deve accompagnare il GPS del concorrente (il GPS può essere escluso se la traccia live risulta conforme ed accettata dal pilota). Nel caso la traccia non sia ritenuta idonea, l'organizzazione potrà richiedere al pilota la consegna del GPS di riserva.

21.2 Se non è stato comunicato l'atterraggio e non sono stati consegnati il GPS con la dichiarazione di volo, il pilota totalizzerà zero punti per la prova e, per proseguire la gara o iscriversi alla successiva, dovrà pagare €50,00 più le spese sostenute per la sua ricerca.

21.3 Il pilota che coscientemente altera i risultati raggiunti per trarne un illecito vantaggio sarà squalificato dalla gara e la squalifica sarà notificata ai competenti organi sportivi per gli eventuali ulteriori provvedimenti.

22. COMMISSIONE PILOTI & COMMISSIONE SICUREZZA

22.1 In ogni gara è obbligatoria la costituzione della Commissione Piloti e della commissione sicurezza

22.2 Tali commissioni devono essere elette durante il primo briefing di ogni gara e saranno composte da tre piloti votati da tutti gli iscritti e un pilota locale deciso dall'organizzazione

22.3 La Commissione piloti ha il potere di:
- eccepire eventuali irregolarità nell'applicazione del regolamento gare;
- decidere, congiuntamente con il direttore di gara, i reclami.

La Commissione sicurezza ha il potere di:
- collaborare con lo staff meteo per una precisa valutazione della giornata di volo
- rendere note problematiche relative a zone pericolose del percorso di gara

22.4 Il Direttore di gara prima di decidere la prova del giorno deve consultare i componenti la Commissione Piloti e Sicurezza e, naturalmente, considerare attentamente le indicazioni delle commissioni che, in questo caso, hanno solo potere consultivo.

22.5 La Commissione Piloti e sicurezza non possono sostituirsi alla organizzazione nella scelta dei temi di gara.

22.6 Se un componente è ritenuto parte in causa in un reclamo dal direttore di gara e almeno da un altro componente, può essere sostituito mediante votazione durante il primo briefing successivo.

23. AMMONIZIONI E PENALITA'

23.1 Il Direttore di gara può ammonire ufficialmente i concorrenti per scorrettezze o irregolarità non esplicitamente previste dal presente regolamento.

23.2 La seconda ammonizione comporta una penalità a discrezione del Direttore di gara.

23.3 La terza ammonizione può comportare la squalifica dalla competizione.

23.4 Le penalità possono essere comminate solo dal direttore di gara o, dietro reclamo degli interessati, dagli organi deputati alla soluzione delle contese

24. LAGNANZE E RECLAMI

24.1 E' ammessa la presentazione di lagnanze al direttore di gara, è facoltà del direttore richiederle per iscritto. Se il concorrente non è soddisfatto dei risultati della lagnanza può fare reclamo ai sensi degli articoli seguenti.

24.2 I reclami devono essere presentati per iscritto al Direttore di gara prima del briefing pre volo del giorno successivo all'affissione dei risultati provvisori o il giorno successivo all'affissione dei risultati definitivi se l'oggetto della contestazione non era rilevabile dai risultati provvisori. Se i risultati definitivi non sono resi pubblici alla premiazione di fine gara i reclami possono essere presentati successivamente, comunque entro 5gg dalla pubblicazione e diffusione dei risultati ufficiali.

24.3 I reclami devono essere accompagnati da una tassa di 50€ che sarà restituita solo nel caso di accoglimento del reclamo.

24.4 I reclami sono esaminati entro il giorno successivo dalla commissione piloti e dal direttore di gara, il voto del direttore di gara decide i casi di parità. Il reclamante deve essere convocato alla discussione e ha diritto alla difesa. La decisione sul reclamo deve essere comunicata entro le ore 9 del giorno successivo alla discussione della questione. In caso di rigetto del reclamo deve farsi comunicazione per iscritto e motivata.

24.5 La decisione in primo grado può essere appellata avanti la CCSA dell'AECI inviando all'Ufficio Sportivo dell'AECI copia del reclamo, copia della decisione di primo grado e una cauzione di €50,00 mediante raccomandata con ricevuta di ritorno entro 7 giorni dalla decisione di primo grado.
In caso di accoglimento dell'appello sono rese le cauzioni versate.

24.6 Reclami a regole del regolamento o contro modifiche a norma dello stesso non sono accolte.

25. RESPONSABILITA'

25.1 Il pilota partecipa alle gare a proprio rischio ed è responsabile del rispetto delle leggi italiane di volo.

25.2 L'AECI, il Comitato Organizzatore, il Direttore di gara, declinano ogni responsabilità verso terzi, per danni causati dai concorrenti a se stessi o ad altri durante la competizione.

26. NORME NON PREVISTE

26.1 Per quanto non stabilito esplicitamente vale il codice CIVL (FAI) Section 7/O. In caso di contrasto prevale il presente regolamento.

27 PUNTEGGIO DI GIORNATA

27.1 Il punteggio in vigore è il GAP spiegato nell'allegato 1 a questo regolamento.

28 NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI

28.1 Tutti i calcoli e le misure sono delegate ai GPS ed al programma FSComp (dalla Federazione Aeronautica Internazionale) che ne gestisce l'acquisizione su calcolatore.

28.2 Gli orari sono quelli attualizzati al giorno della gara con adeguamento dell'ora a quella UTM + la variazione del fuso locale e l'eventuale ora legale.

Il sottoscritto Dott. Valentino Baù, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del VDS/VL, giusto Decreto commissariale n. 42 del 13 aprile 2018,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Deltaplano Cross Country;

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 VDS/VL categoria Deltaplano Cross Country 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.~~ Valentino Baù
Esperto tecnico del Commissario straordinario

PADOVA 17-04-2018

Bau' Valentino

Cognome BAU'
Nome VALENTINO
nato il 31-10-1967
(atto n. 584 p. 1 s. A 1967)
a MONSELICE (PD)
Cittadinanza Italiana
Residenza BAONE (PD)
Via ARZER DEL VESCOVO 24
Stato civile ———
Professione ———

CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI

Statura 171
Capelli Castani
Occhi Castani
Segni particolari ———



Firma del titolare Bau' Valentino

BAONE li 23-11-2010

Impronta del dito indice sinistro

IL SINDACO

Scadenza : 22-11-2020
Diritti : 5,42

AS 5600222

IPZS S.p.A. - OFFICINA C.V. - ROMA

REPVBBLICA ITALIANA

COMVNE DI
BAONE

CARTA D'IDENTITA'
N° AS 5600222
DI
BAU' VALENTINO

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO DELTAPLANO"CROSS COUNTRY" 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO *(Gare Deltaplano Cross Country dei vds/vl)* 2017	MOTIVAZIONI	RIFERIMENTO DELLA NORMATIVA FAI O DI ALTRA NORMATIVA NAZIONALE O INTERNAZIONALE DA RECEPIRE ATTRAVERSO TALE MODIFICA
NESSUNA	NESSUNA	NESSUNO

Attestiamo che non sussistono necessità di modifica allo stato né in termini generali, né per ragioni di adeguamento a Normativa FAI o ad altra normativa nazionale o internazionale in vigore e che il Regolamento di cui si propone l'approvazione è conforme alla stessa normativa. Inoltre, anche in virtù delle nostre competenze tecniche, attestiamo che il Regolamento è idoneo ai fini sportivi nonché idoneo in termini di sicurezza e conforme rispetto alla normativa e, più in generale, alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza.
Alleghiamo il Regolamento in versione completa come proposto per l'anno 2018.
In fede.

Roma, 30 marzo '18

Gianbasilio Profiti

Flavio Tebaldi

Alberto Castagna

VALENTINO BAÙ

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

SPECIALITA' DELTAPLANO – CROSS COUNTRY

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) in data 1° Marzo 2017 e aggiornato con Decreto del Commissario Straordinario n.____ del_____ 2018

REGOLAMENTO TECNICO GARE DI VOLO LIBERO
DELTAPLANO

Indice regolamento:

1. REGOLAMENTO AECI
2. FINALITA'
3. PILOTI
4. GRUPPO 20 MIGLIORI PILOTI
5. ORGANIZZAZIONE
6. GARE
7. CLASSIFICHE
7a. COPPA ITALIA
7b. COPPA ITALIA CLASSE SPORT
8. VALORE GARA
9. SQUADRA NAZIONALE e LEGA
10. CAPOSQUADRA
11. SESSI
12. ISCRIZIONI
13. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO
14. SICUREZZA
15. NUMERI DI GARA
16. TEMI DI GARA
17. GPS
18. DECOLLI
19. PUNTI DI VIRATA
20. ATTERRAGGO
21. GPS e DICHIARAZIONE DI VOLO
22. COMMISSIONE PILOTI
23. AMMONIZIONI E PENALITA'
24. LAGNANZE E RECLAMI
25. RESPONSABILITA'
26. NORME NON PREVISTE
27. PUNTEGGIO DI GIORNATA
28. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI.

1. REGOLAMENTO

1.1 Il presente regolamento è proposto dalla STS e approvato dalla CCSA dell'AECI.

1.2 Il Regolamento del Campionato di Cross Country Libero è parte integrante del presente regolamento.

1.3 Le modifiche ai regolamenti sono approvate dalla CCSA sentito il parere dei componenti della commissione STS/VL. Per modifiche sostanziali devono essere sentiti anche i migliori 20 piloti (GRP20). Nuove norme o modifiche non possono avere effetto retroattivo salva la modifica dei punteggi di tutti gli agonisti.

1.4 Le modifiche devono essere esposte, disgiuntamente dal regolamento, sulla bacheca delle comunicazioni ufficiali e sul tabellone di decollo prima dell'inizio delle gare che sono antecedenti alla pubblicazione delle modifiche stesse sul sito web dell'AECI pena l'invalidità delle stesse. Le modifiche al regolamento di cross country libero entrano in vigore dopo 30 giorni dalla pubblicazione sul sito web dell'AECI.

2. FINALITA'

2.1 Il regolamento ha come finalità:
- la promozione delle manifestazioni agonistiche di deltaplano;
- la redazione di tre classifiche di merito dei piloti italiani che abbiano preso parte alle recenti competizioni denominate Classifiche Generali;
- la redazione di una classifica annuale dei migliori voli di cross country libero denominata Campionato Nazionale di Cross Country Libero;
- la selezione dei 20 migliori piloti e della Squadra Nazionale avendo anche come riferimento la Classifica Generale dei deltaplani senza torre e delle ali rigide;
- la selezione dei Campioni Italiani per ogni categoria di deltaplano (classi 1, 5, 1 Sport), con almeno 5 partecipanti alla gara annuale di Campionato Italiano.

3. PILOTI

3.1 Tutti i cittadini italiani o i residenti in Italia da almeno 1 anno, iscritti all'AECI e in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto e sportivo possono prendere parte a tutti gli effetti agli eventi sportivi sotto l'egida della AECI.

3.2 I cittadini stranieri non residenti, in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto e sportivo possono prendere parte alle competizioni nazionali. Non concorrono al titolo di campione italiano; non sono inclusi nella classifica generale.

4. GRUPPO DEI 20 MIGLIORI PILOTI (GRP20)

4.1 Obiettivi e funzioni del gruppo sono:
- incremento dello spirito di gruppo, sportivo e agonistico e della capacità di volo dei piloti migliori ;
- il controllo della corretta applicazione del regolamento in Italia;
- funzioni consultive e propositive nell'ambito della STS/VL.

4.2 Fanno parte del gruppo i seguenti piloti:
- i primi dodici della Classifica Generale classe 1,
- i primi tre della Classifica Generale classe 1 - sport;
- i primi due della Classifica Generale classe 5;
- il vincitore della Coppa Italia
- un team leader
- un componente della STS/VL

La composizione del gruppo è aggiornata annualmente e viene pubblicato l'elenco dei componenti sulla pagina web ufficiale dell'AECI. L'appartenenza al gruppo non è vincolante; se un pilota rinuncia, subentra il primo escluso dalla classifica.

4.3 L'appartenere al gruppo dei 20 dà diritto:
- al voto nelle assemblee del gruppo;
- a essere invitati personalmente dai Team Leader a partecipare alle gare estere prescelte.
- all'iscrizione fino al giorno d'inizio delle competizioni dove sia fissato un numero chiuso di piloti.

4.4 Gli appartenenti al gruppo 20 migliori piloti sono tenuti a seguire le disposizioni tecniche del Presidente della STS/VL e dei Team Leader.

4.5 Proposte sottoscritte dal 50% dei componenti se non applicate devono avere risposta motivata scritta da parte del Presidente della STS/VL

4.6 L'assemblea si tiene annualmente normalmente tra settembre e novembre ed è indetta dalla STS/VL. I piloti che non parteciperanno a tali riunioni non potranno sindacare le decisioni prese dall'assemblea fino alla riunione successiva.

5. ORGANIZZAZIONE

5.1 Chi intende organizzare una competizione deve presentare alla STS/VL una proposta scritta dettagliata entro e non oltre il primo settembre dell'anno precedente, depositando la quota pari all'iscrizione di un concorrente, nel caso la gara fosse valevole per il Ranking FAI (CIVL).
Qualora fosse accettata la suddetta candidatura, la quota sarà utilizzata per l'iscrizione nel calendario FAI.
La scuola certificata di vds/vl che intende organizzare una competizione a livello regionale deve fare riferimento alla segreteria del circuito regionale. (CTF – Centro tecnico federale-)

5.2 La rinuncia all'organizzazione è ammessa sino a fine gennaio e deve essere comunicata per iscritto, anche a mezzo telefax, all'Ufficio Sportivo AeCI.

Si accettano successivi eventuali abbandoni solo se motivati da reale causa di forza maggiore.

5.3 L'organizzazione di ogni gara deve essere in regola con le disposizioni di legge.

5.4 Sono doveri di ogni organizzazione:

- garantire il servizio telefonico di ricezione delle comunicazioni per il recupero e l'affissione in apposita bacheca dei relativi messaggi;
- fornire agli iscritti tutte le istruzioni per l'uso del GPS come strumento di verifica dei voli;
- la possibilità del suo caricamento con le coordinate delle boe e la completa gestione delle classifiche tramite il suo utilizzo;
- rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo e sul tabellone di decollo;
- esporre sulla bacheca il regolamento in vigore, le Classifiche Generali con gli ultimi aggiornamenti;
- esporre sulla bacheca, e sul tabellone di decollo, la classifica provvisoria di giornata e di gara entro le 9 della mattina successiva all'ultima prova effettuata;
- distribuire ai partecipanti copie della classifica definitiva alla premiazione finale, firmate dal direttore di gara;
- esporre sul tabellone di decollo prima del briefing, una cartina geografica a grande scala della zona di volo con i dettagli della prova: coordinate e foto dei punti di virata, arrivo, zone regolamentate, pericolose zone proibite;
- predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso;
- mettere a disposizione dei concorrenti (anche a pagamento) idonee carte geografiche della zona di volo;
- predisporre idonei moduli per compilare la dichiarazione di volo.
- fare pervenire il file programma con le classifiche della gara alla STS/VL (o al controllore delegato dell'AECI) entro il quarto giorno dall'effettuazione della gara.
- inviare alla STS/VL dettagliati rapporti dei reclami e degli incidenti avvenuti nel corso della gara.

5.5 Le organizzazioni che intendono mettere in calendario una prova dovranno inoltre dichiarare, contestualmente alla richiesta, il nome del Direttore di gara. L'AeCI può inviare un controllore da affiancare al direttore proposto.

6. GARE E OMOLOGAZIONI

6.1 Sono considerate valide ai fini delle classifiche nazionali generali tutte le gare nazionali presenti nel calendario gare deliberato da AeCI e tutte le gare estere, in calendario FAI comprese quelle a numero chiuso.

6.2 Le classi sono 2 e gareggiano insieme nelle stesse competizioni: ali rigide, ali flessibili.

6.3 Nel caso fossero presenti ali di classe 5, sarà stilata una classifica OPEN, attribuendo una penalità del 15% alle ali di classe 5. Per entrambe le classi 1 e 5 saranno considerati tutti i partecipanti che saranno poi separati per l'inserimento nelle rispettive classifiche generali

6.4 L'organizzazione di una competizione non può modificare il regolamento, può integrare il regolamento solo per quanto non previsto e comunque seguendo lo spirito che informa il regolamento. Le disposizioni in contrasto con il presente regolamento sono nulle.

6.5 Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata salvo parere unanime dei partecipanti.

6.6 Il Campionato Italiano è una competizione annuale che assegna il titolo di campione italiano se il vincitore ha conseguito almeno 1500 punti sommando i punti delle singole prove.

6.7 I piloti che vogliono utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono fare pervenire alla STS/VL, nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:

- regolamento di gara utilizzato;
- classifiche giornaliere con punti, tempi e Km percorsi dai concorrenti in formato elettronico (file di FS .fsdb);-classifica finale;
- nome e recapito telefonico dell'organizzatore.

6.8 Entro 15 gg dal termine della competizione, ai sensi del RSN, deve essere trasmessa la documentazione prevista (relazioni, classifiche, ecc.), per richiedere alla CCSA l'omologazione la gara realizzata.

6.9 L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito (Generale, Coppa Italia, ecc.) con i risultati ottenuti nelle prove disputate

6.10 Nel caso di evidenti e gravi violazioni del regolamento, o di gravi omissioni nell'applicazione dello stesso, l'STS può proporre alla CCSA, di non omologare la competizione. In tal caso la decisione dovrà essere chiaramente motivata per iscritto all'organizzazione. Se la competizione non viene omologata i risultati in essa ottenuti non verranno utilizzati per la redazione delle varie classifiche di merito.

7. CLASSIFICHE

7.1 Obiettivo delle classifiche è di garantire una graduatoria dei piloti di deltaplano che hanno partecipato alle recenti

competizioni. incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del deltaplano, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.

7.2 Le Classifiche Generali (classe 1 FAI e classe 5 FAI) si ottengono sommando per ogni pilota i migliori punteggi ottenuti in cinque gare svoltesi nell'anno agonistico in corso e nei due precedenti. Sono escluse le gare internazionali di categoria 1.

7.3 La Classifica Generale di Classe 5 si otterrà estrapolando i piloti dalla Classifica OPEN di ogni singola gara, in tal modo saranno considerati tutti i partecipanti ai fini del calcolo del punteggio e si eviteranno calcoli ridicoli nel caso di scarsa partecipazione di ali di classe 5.

7.4 I punteggi antecedenti l'anno in corso vengono così ridotti:
- anno precedente: -10 %;
- due anni prima: -20 %

Sono considerati al più due risultati complessivi per la stagione di due anni prima.

7.5 La classifica del campionato di Cross Country Libero, in base all'apposito regolamento, assegna il titolo annuale di Campione Italiano di Cross Country Libero.

7.6 I punteggi considerati nella Classifica Generale possono provenire da competizioni annuali di Cross Libero che sono valutate come una normale gara di distanza.

7.7 La classifica di Coppa Italia assegna il titolo annuale di vincitore della Coppa Italia e si ottiene sommando i migliori punteggi ottenuti in quattro gare nazionali, svoltesi nell'anno solare in corso e valide per questo tipo di classifica (vedi art. 7a).

7.8 Le classifiche sono aggiornate dopo ogni competizione.

7.9 Le gare svoltesi a cavallo di fine anno agonistico si considerano dell'anno nuovo.

7.10 Le gare in cui si attua una selezione dei piloti sono valutate come unica gara dall'inizio delle selezioni alla fine della finale.

7.11 Oltre alla classifica individuale si può stilare la classifica a squadre. In questo caso vengono considerati i risultati dei migliori 3 piloti di ogni squadra per ogni prova. Il numero massimo di componenti deve essere fissato dall'organizzazione ma compreso tra 4 e 6, non c'è limite al numero minimo. Non è ammesso formare squadre dopo la prima prova valida.

7a. COPPA ITALIA AeCI

7a.1 Sono considerate valide per la Coppa Italia le gare della stagione in corso, escluse le gare internazionali.
- Ogni singola gara sarà semplicemente ricalcolata escludendo dal calcolo i piloti stranieri.

7a.2 Tutti i piloti possono partecipare alle singole gare con le seguenti distinzioni:
- concorrono per la classifica di Coppa Italia tutti i piloti in regola con la documentazione di volo per l'anno in corso.

7a.3 Saranno considerate valide le migliori 4 prove di ciascun pilota (con ricalcolo).

7a.4 Il vincitore della Coppa Italia AECI sarà inserito nella rosa dei piloti di interesse per la squadra nazionale (vedi art. 9).

7a.5 Sarà comunque preso in considerazione il primo pilota che non sia già presente nelle prime tre posizioni della classifica generale.

7b. COPPA ITALIA Classe Sport

7b.1 Sono considerate valide per la Coppa Italia Classe Sport, le gare della stagione in corso, escluse le gare internazionali, effettuate utilizzando un deltaplano provvisto di torre. Sarà ammesso anche l'utilizzo di un deltaplano senza torre, solo nel caso che il pilota non abbia mai preso parte ad alcuna gara di alcun tipo dall'ottenimento dell'attestato di volo, a questi piloti sarà applicata una penalità del 20% dei punti ottenuti in ogni singola prova.

7b.2 Tutti i piloti possono partecipare alle singole gare con le seguenti distinzioni:
- concorrono per la classifica di Coppa Italia Classe Sport tutti i piloti in regola con la documentazione di volo per l'anno in corso.

7b.3 Saranno considerate valide le migliori 4 prove di ciascun pilota (senza ricalcolo).

8. VALORE GARA

8.1 Il valore della gara serve per determinare il punteggio valido ai fini della classifica generale e della classifica di Coppa Italia: è dato dal prodotto tra il coefficiente tecnico (Ct) e il coefficiente piloti (Cp):

Valore gara = Ct × Cp

Il vincitore della gara acquisisce il Valore Gara; tutti gli altri partecipanti acquisiscono un punteggio proporzionale alla somma dei punteggi di giornata.

8.2 Il Ct di una gara ottenuto considerando i primi 12 piloti della classifica finale della competizione, ricalcolando solo per questi il valore di ognuna delle manche disputate. Ct sarà uguale al punteggio della manche migliore, più 1/3 del punteggio della manche seconda per valore, più 1/9 del punteggio della terza manche di valore, più 1/27 della manche quarta per valore, ..., e così via fino ad esaurire i punteggi di manche disponibili. Il valore massimo di Ct è 1500.

8.3 Il sistema di punteggio utilizzato per il ricalcolo delle manche è il GAP, con impostati i seguenti parametri:

TNOM : Tempo nominale	120 minuti.
DNOM : Distanza nominale	La media dei km percorsi dai primi 12 della classifica finale della competizione
DMIN : Distanza minima	10 Km
NNOM : Percentuale piloti a meta	0,3 (30%)

8.4 Il Cp di una gara è ottenuto come il valore medio dei migliori 6 piloti compresi tra i primi 12 della classifica finale della competizione. Il valore di ogni singolo pilota è definito in una apposita Lista Valore Piloti compilata sulla base della classifica della stagione precedente.

9. SQUADRA NAZIONALE

9.1 Requisiti fondamentali per essere membro della Squadra Nazionale sono correttezza e sportività.

9.2 La Squadra Nazionale sarà selezionata dal Team Leader, proposta alla STS/VL e nominata dalla CCSA, tenendo in considerazione i risultati presenti nella classifica generale, dando particolare importanza alle competizioni svoltesi nei paesi stranieri. I piloti occupanti i primi tre posti della classifica generale al momento della selezione accedono di diritto alla squadra nazionale, sarà tenuto in particolare considerazione il primo pilota classificato in Coppa Italia l'anno precedente (che non sia già uno dei primi tre della classifica generale).

9.4 Il Gruppo 20 migliori piloti è così composto:

- i primi dodici piloti della Classifica Generale di classe1 al 31.10 dell'anno precedente
- i primi tre della Classifica Generale classe 1 – sport al 31.10 dell'anno precedente
- i primi due piloti della Classifica Generale di classe5 al 31.10 dell'anno precedente
- il primo pilota della Coppa Italia escludendo quelli già presenti nelle prime tre posizioni della classifica generale.
- un team leader
- un componente della STS/VL

La data ultima, lasciata ai piloti per depositare la documentazione completa per accedere agli eventi sportivi, è fissata alle ore 24 del secondo sabato di febbraio, pena l'esclusione dalla squadra nazionale.

9.3 Gli Assistenti alla Squadra Nazionale sono scelti dal Team Leader in accordo con la STS/VL e hanno il compito di coadiuvarlo.

9.4 Il Team Leader accompagna e supporta, in occasione di gare estere importanti, i piloti italiani partecipanti.

9.5 I piloti devono scrupolosamente attenersi alle indicazioni del Team Leader o degli Assistenti pena l'esclusione dalla rosa dei convocati, prescindendo dal loro diritto di partecipazione in base alle classifiche.

9.6 La CCSA ha il potere di escludere dal gruppo dei 20 migliori piloti qualsiasi pilota che tenga un comportamento non corretto e antisportivo all'interno e all'esterno della squadra

9.8 La determinazione della squadra nazionale sarà effettuata per 4 elementi, otto mesi prima della più importante gara FAI di cat 1 (mondiali o europei), per i rimanenti, 30gg prima della data di inizio della competizione internazionale cui sarà inviata.

10. CAPOSQUADRA

10.1 I caposquadra (team leader) sono nominati dal Presidente della CCSA sentita la proposta della STS/VL. I caposquadra delle due classi collaborano tra loro.

10.2 Le competenze del caposquadra sono:

- l'incremento dello spirito di squadra, dello spirito sportivo e agonistico e della capacità di volo dei piloti italiani candidati alla squadra nazionale e in particolare dei piloti emergenti;
- la direzione e l'allenamento (anche a terra) della squadra italiana nel corso di eventi nazionali ed internazionali con pieni poteri circa la tattica di squadra;
- la gestione dei rapporti con l'organizzazione;
- l'organizzazione logistica in loco.
- Durante le competizioni per comportamenti di grave scorrettezza sportiva il caposquadra può estromettere dalla squadra uno o più piloti.

11. SESSI

11.1 Nelle competizioni sono ammessi concorrenti di ambo i sessi.

11.2 Ai fini del punteggio si stila una classifica unica per entrambi i sessi ma se vi sono almeno 5 concorrenti del sesso in minoranza deve essere stilata e resa pubblica una distinta graduatoria.

12. ISCRIZIONI

12.1 La domanda di iscrizione è perfezionata se redatta sul modulo di iscrizione ufficiale e se accompagnata dalla tassa d'iscrizione.

12.2 Le iscrizioni non perfezionate si considerano non fatte eccetto per l'eventuale diritto di prelazione sull'iscrizione acquisito con un'iscrizione imperfetta.

12.3 Deve essere garantita la possibilità di partecipare a tutti i piloti della Lega, fatto salvo il rispetto dei termini e delle condizioni poste dalle singole organizzazioni, pena la nullità della competizione.

12.4 Il costo massimo dell'iscrizione per i piloti è stabilito in €10,00 per ogni giornata di gara prevista più €5.00 per giorno validato, pena la nullità della competizione. (es: una gara di tre giorni costerà €30,00 più €5.00 per ogni giorno volato, quindi, chi si iscrivesse per una sola giornata, pagherebbe €35.00) Non comporta violazione della disposizione precedente il richiedere un adeguato e specifico corrispettivo per servizi facoltativi diversi da quelli dettagliati nel presente regolamento.

12.5 E' facoltà dell'organizzazione rifiutare l'iscrizione dei piloti ritenuti non idonei per motivi di sicurezza o per mancanza dei requisiti di legge e di regolamento.

12.6 E' consentito iscriversi anche dopo lo svolgimento di una o più prove. La quota di iscrizione sarà quella dell'intera competizione decurtata delle prove già disputate. Non sarà invece restituita alcuna quota a competizione già iniziata, non è altresì possibile iscriversi il primo giorno di gara con una quota inferiore alla totale.

12.7 In caso di totale mancata effettuazione di tutte le prove della competizione deve essere rimborsato agli iscritti almeno il 70 % della tassa d'iscrizione (escludendo il corrispettivo per eventuali servizi aggiuntivi)

13. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

13.1 Sono ammessi alle competizioni 3 classi di deltaplano: deltaplani senza torre (classe FAI 1), deltaplani con torre (classe FAI 1 Sport) e ali rigide (classe FAI 5).

13.2 L'attrezzatura deve essere conforme agli standard correnti.

14. SICUREZZA

14.1 Durante gli allenamenti ed in gara sono obbligatori casco omologato EN966, paracadute di soccorso, aggancio di sicurezza.

14.2 Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza dell'attrezzatura usata. Il direttore di gara e il direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.

14.3 Il Direttore di gara si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o annullare la gara in situazioni potenzialmente pericolose.

14.4 Volo in nube ed acrobazia sono vietati. Comportamento pericoloso, non rispetto delle regole di volo, comportamento antisportivo, causeranno penalità o squalifica a discrezione del direttore di gara.

14.5 Al primo briefing deve essere esposta su idonea carta topografica e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio, nonché, segnalata la presenza di eventuali ostacoli pericolosi al volo e poco identificabili come linee elettriche, teleferiche e zone non atterrabili lungo il percorso e soprattutto nella zona di avvicinamento a meta.

14.6 Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.

14.7 Il commissario di decollo deve sempre invitare il pilota a effettuare una prova d'aggancio prima di autorizzare il decollo.

14.8 In volo, nel raggio di un chilometro dal decollo è obbligatorio un senso di rotazione unico dei concorrenti, fissato come segue: le task dispari avranno senso di rotazione sinistrorso e le task pari senso di rotazione destrorso.

14.9 In caso di emergenza si deve contattare prontamente il direttore di gara e fornire tutti i particolari utili al soccorso.

14.10 Un pilota che vede una situazione di emergenza di altro pilota deve, se possibile, atterrare e dare soccorso. Il punteggio di giornata del pilota che interrompe la gara per prestare soccorso è a discrezione del direttore di gara.

15. NUMERI DI GARA

15.1 I numeri di gara sono eliminati. Ogni pilota sarà identificato in base al proprio numero ID- AEC1 registrato all'interno del GPS

16. TEMI DI GARA

16.1 I temi di gara previsti sono: distanza, velocità o corsa.
- Distanza: può essere libera o su percorso prefissato con boe.
- Velocità: viene valutato il tempo effettivamente impiegato a completare il percorso, o parte di esso, dai singoli piloti.
- Corsa: viene valutato il tempo trascorso tra l'ora di partenza uguale per tutti i concorrenti o gruppi e l'ora di arrivo a meta di ciascuno.

16.2 Nella prova di corsa il cancello deve trovarsi a una distanza dal decollo inferiore al 30% della lunghezza totale della prova (decollo-meta) e come ora di partenza è considerata quella di apertura del cancello di partenza.

16.3 Nel caso che i concorrenti siano in numero elevato per il luogo in cui si svolge la competizione, è consigliata la gara di velocità poiché il GPS registra automaticamente l'ora di passaggio del pilota sul cancello.

16.4 Il decollo, prima dell'apertura del cancello, deve restare aperto un minimo di 30 secondi per concorrente e di 3 minuti per ciascun chilometro di distanza dal decollo al cancello.

16.5 Il segnale di apertura è dato dall'ora indicata dal GPS, ora ufficiale della competizione.

16.6 Un tema di gara può considerare la velocità per parte del volo e per la restante solo la distanza percorsa.

17. GPS

17.1 E' obbligatorio l'uso del GPS come strumento di verifica dei voli. Le istruzioni d'uso nelle competizioni sono allegate al presente regolamento.

17.2 E' ammesso un secondo GPS di riserva che deve essere dichiarato e registrato all'iscrizione.

17.3 In caso di GPS principale non funzionante farà fede la traccia registrata dal secondo GPS

17.4 Le tracce dei GPS possono essere la registrazione continua di tutto il volo effettuato o presentare interruzioni nei tratti di volo non corrispondenti a rilevamenti essenziali per il controllo del percorso. La validità della traccia sarà verificata con l'esatta sequenza dei tratti di volo in corrispondenza di start-boe aggirate-atterraggio. Nel caso mancassero punti fondamentali comprovanti l'aggiramento dei punti di percorso, sarà possibile integrare le sole parti di traccia mancanti, estraendole dell'eventuale GPS di backup, oppure usare la traccia di backup nella sua integrità.

17.5 E' obbligatorio l'utilizzo del sistema live tracking, LiveTrack24 che, nel caso di collegamento web da parte dell'organizzazione, esenta il pilota dall'effettuare il download della traccia. Il pilota è comunque obbligato a comunicare l'avvenuto atterraggio in sicurezza agli organizzatori.

18. DECOLLI

18.1 Il decollo deve avvenire dalla stessa area per tutti i concorrenti salvo che i piloti siano suddivisi in gruppi di selezione. Nel caso di decollo al traino la quota e la zona di sgancio devono essere uguali per tutti i concorrenti; il tempo deve essere rilevato al cancello di partenza o alla boa di partenza nel tratto di velocità.

18.2 Il decollo deve essere dichiarato aperto almeno 10 minuti dopo l'ultimo briefing pre decollo.

18.3 I piloti devono seguire le indicazioni del direttore di decollo, dopo un primo ammonimento, una seconda mancanza comporta fino al 5% di penalità sul punteggio di giornata.

18.4 In caso di condizioni pericolose in decollo il direttore di decollo deve chiudere la finestra dando comunicazione a tutti i piloti sia della chiusura sia della riapertura conseguente al ripristino delle condizioni di sicurezza. Se almeno un pilota è decollato possono essere recuperati non più di 30 minuti di chiusura finestra.

18.5 Una volta che il primo pilota è decollato ed ha passato il cancello di partenza (se previsto) non si può mutare il tema di gara. Tutti i piloti in volo devono essere favorevoli alla modifica e dare conferma della comprensione del cambio del tema.

18.6 I piloti che decollano dopo la chiusura della finestra (chiusura avvenuta per il decorso del tempo prefissato) sono automaticamente penalizzati di un punto ogni due secondi di ritardo.

18.7 Il pilota che intende decollare deve informare il commissario di decollo ed attendere l'autorizzazione. 18.8 Il pilota che intende sollecitare al decollo chi lo precede può chiedere che venga applicata la regola dei 30 secondi, utilizzando la normativa prevista dal vigente regolamento CIVL (Section 7O)

18.9 E' concesso un solo decollo per ciascuna prova. In caso di decollo fallito il direttore di gara o di decollo devono essere avvisati e possono vietare o autorizzare un secondo tentativo in conformità agli articoli 14.2 e 14.3.

18.10 La decisione di decollare è interamente responsabilità del pilota. A ogni concorrente decollato è assegnata una distanza minima pari a Kmin (10 km).

18.11 Deve essere garantita la disponibilità di una corsia di decollo e di un decollo distinto ogni 50concorrenti salvo che la competizione si svolga con una corsa (art. 17).

18.12 Dopo il primo valido giorno di gara i primi 10 nella classifica della gara in corso hanno diritto a montare in posizione privilegiata e hanno la precedenza in decollo. Per i restanti concorrenti l'ordine di montaggio è l'ordine di arrivo sul luogo del montaggio, è vietato montare davanti a chi ha aperto il deltaplano. Le corsie di decollo devono essere liberate prima del

briefing pre-volo.

18.13 Chi si immette in una corsia di decollo deve essere imbragato e pronto al decollo.

18.14 E' facoltà dell'organizzazione imporre un ordine di decollo ai piloti. Nella prima giornata di competizione si sorteggia un numero di iscrizione e si prosegue da quello. Dopo il primo valido giorno di gara l'ordine deve consistere nel rovesciare la classifica della gara per il primo 25% dei piloti e nel seguire la classifica per i restanti. Vige la regola dei 30 secondi (art.18.8); è facoltà dell'organizzazione forzare i decolli applicando questa regola purché sia disposta per tutti i concorrenti. Coloro che sollecitati preferiscono non decollare devono accodarsi all'ultimo decollo ordinato comunque rispettando il termine di chiusura della finestra. Nel caso che i 30 secondi siano imposti dall'organizzazione chi non decolla al suo turno per due volte perde il diritto al decollo .

18.15 E' facoltà dell'organizzazione disporre un periodo di decollo libero anteriore al decollo ordinato. I piloti che desiderano partire nel periodo di decollo libero devono prenotare il decollo rivolgendosi al direttore di decollo (o delegato). Le prenotazioni sono effettuabili a partire da dopo il briefing pre volo sino alla chiusura del decollo libero e l'ordine di prenotazione è l'ordine di decollo. Coloro che non sono decollati allo scadere del periodo di decollo libero si inseriscono nell'ordine di decollo ordinato.

18.16 I tempi di gara sono controllati automaticamente dal GPS di ogni concorrente

19. PUNTI DI VIRATA

19.1 L'aggiramento di un punto di virata è dimostrato solo dal GPS e, in caso di malfunzionamento di questo, da un secondo GPS.

19.2 Se non specificato diversamente, la zona di aggiramento è: il cilindro di raggio 400 m con centro sulla boa indicata.

19.3 La boa indicata, sull'asse del cilindro deve avere un evidente riferimento visivo.

19.4 La distanza valida per ciascun concorrente è la lunghezza del percorso assegnato meno la distanza mancante per completarlo.

19.5 Nelle prove di corsa se un pilota non dimostra con il GPS la registrazione valida del cancello il suo punteggio di giornata equivale a 10 Km oppure alla distanza tra i decollo ed il cancello se questa è maggiore di 10 Km..

20. ATTERRAGGIO

20.1 Il concorrente deve evitare danni alle coltivazioni e problemi con i residenti. Il pilota che da adito a motivati reclami da parte dei residenti è ammonito o squalificato.

20.3 Il concorrente deve comunicare all'organizzazione l'atterraggio nel più breve tempo possibile.

20.4 La linea del traguardo deve consistere in un contrastante telo di almeno 30 metri per 30 cm. o segnale equivalente, posto perpendicolarmente alla retta di congiunzione con l'ultimo punto di aggiramento (o decollo). La zona antecedente la linea del traguardo deve essere priva di ostacoli pericolosi quali bacini d'acqua o fili elettrici, la zona oltre la linea del traguardo deve permettere di atterrare agevolmente.

20.5 Il tempo di arrivo è rilevato automaticamente dal GPS al passaggio del deltaplano, effettuato nella richiesta direzione, sulla verticale dell'inizio della linea di arrivo oppure nel momento in cui il deltaplano interseca la circonferenza del cilindro di arrivo nel caso quest'ultimo sia di tipo cilindrico.

20.6 Non è permesso perdere quota sulla verticale della meta.

21. GPS e DICHIARAZIONE DI VOLO

21.1 Il GPS è obbligatorio e deve essere consegnato, opportunamente identificato, alla Direzione Gara il più presto possibile al termine di ogni manche e comunque non oltre l'orario stabilito da ogni singola organizzazione, per permettere lo scarico dati e la compilazione delle classifiche. La dichiarazione di volo è obbligatoria e deve accompagnare il GPS del concorrente (il GPS può essere escluso se la traccia live risulta conforme ed accettata dal pilota). Nel caso la traccia non sia ritenuta idonea, l'organizzazione potrà richiedere al pilota la consegna del GPS di riserva.

21.2 Se non è stato comunicato l'atterraggio e non sono stati consegnati il GPS con la dichiarazione di volo, il pilota totalizzerà zero punti per la prova e, per proseguire la gara o iscriversi alla successiva, dovrà pagare €50.00 più le spese sostenute per la sua ricerca.

21.3 Il pilota che coscientemente altera i risultati raggiunti per trarne un illecito vantaggio sarà squalificato dalla gara e la squalifica sarà notificata ai competenti organi sportivi per gli eventuali ulteriori provvedimenti.

22. COMMISSIONE PILOTI & COMMISSIONE SICUREZZA

22.1 In ogni gara è obbligatoria la costituzione della Commissione Piloti e della commissione sicurezza

22.2 Tali commissioni devono essere elette durante il primo briefing di ogni gara e saranno composte da tre piloti votati da tutti gli iscritti e un pilota locale deciso dall'organizzazione

22.3 La Commissione piloti ha il potere di:
- eccepire eventuali irregolarità nell'applicazione del regolamento gare;
- decidere, congiuntamente con il direttore di gara, i reclami.

La Commissione sicurezza ha il potere di:
- collaborare con lo staff meteo per una precisa valutazione della giornata di volo
- rendere note problematiche relative a zone pericolose del percorso di gara

22.4 Il Direttore di gara prima di decidere la prova del giorno deve consultare i componenti la Commissione Piloti e Sicurezza e, naturalmente, considerare attentamente le indicazioni delle commissioni che, in questo caso, hanno solo potere consultivo.

22.5 La Commissione Piloti e sicurezza non possono sostituirsi alla organizzazione nella scelta dei temi di gara.

22.6 Se un componente è ritenuto parte in causa in un reclamo dal direttore di gara e almeno da un altro componente, può essere sostituito mediante votazione durante il primo briefing successivo.

23. AMMONIZIONI E PENALITA'

23.1 Il Direttore di gara può ammonire ufficialmente i concorrenti per scorrettezze o irregolarità non esplicitamente previste dal presente regolamento.

23.2 La seconda ammonizione comporta una penalità a discrezione del Direttore di gara.

23.3 La terza ammonizione può comportare la squalifica dalla competizione.

23.4 Le penalità possono essere comminate solo dal direttore di gara o, dietro reclamo degli interessati, dagli organi deputati alla soluzione delle contese

24. LAGNANZE E RECLAMI

24.1 E' ammessa la presentazione di lagnanze al direttore di gara, è facoltà del direttore richiederle per iscritto. Se il concorrente non è soddisfatto dei risultati della lagnanza può fare reclamo ai sensi degli articoli seguenti.

24.2 I reclami devono essere presentati per iscritto al Direttore di gara prima del briefing pre volo del giorno successivo all'affissione dei risultati provvisori o il giorno successivo all'affissione dei risultati definitivi se l'oggetto della contestazione non era rilevabile dai risultati provvisori. Se i risultati definitivi non sono resi pubblici alla premiazione di fine gara i reclami possono essere presentati successivamente, comunque entro 5gg dalla pubblicazione e diffusione dei risultati ufficiali.

24.3 I reclami devono essere accompagnati da una tassa di 50€ che sarà restituita solo nel caso di accoglimento del reclamo.

24.4 I reclami sono esaminati entro il giorno successivo dalla commissione piloti e dal direttore di gara, il voto del direttore di gara decide i casi di parità. Il reclamante deve essere convocato alla discussione e ha diritto alla difesa. La decisione sul reclamo deve essere comunicata entro le ore 9 del giorno successivo alla discussione della questione. In caso di rigetto del reclamo deve farsi comunicazione per iscritto e motivata.

24.5 La decisione in primo grado può essere appellata avanti la CCSA dell'AECI inviando all'Ufficio Sportivo dell'AECI copia del reclamo, copia della decisione di primo grado e una cauzione di €50,00 mediante raccomandata con ricevuta di ritorno entro 7 giorni dalla decisione di primo grado.
In caso di accoglimento dell'appello sono rese le cauzioni versate.

24.6 Reclami a regole del regolamento o contro modifiche a norma dello stesso non sono accolte.

25. RESPONSABILITA'

25.1 Il pilota partecipa alle gare a proprio rischio ed è responsabile del rispetto delle leggi italiane di volo.

25.2 L'AECI, il Comitato Organizzatore, il Direttore di gara, declinano ogni responsabilità verso terzi, per danni causati dai concorrenti a se stessi o ad altri durante la competizione.

26. NORME NON PREVISTE

26.1 Per quanto non stabilito esplicitamente vale il codice CIVL (FAI) Section 7/O. In caso di contrasto prevale il presente regolamento.

27 PUNTEGGIO DI GIORNATA

27.1 Il punteggio in vigore è il GAP spiegato nell'allegato 1 a questo regolamento.

28 NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI

28.1 Tutti i calcoli e le misure sono delegate ai GPS ed al programma FSComp (dalla Federazione Aeronautica Internazionale) che ne gestisce l'acquisizione su calcolatore.

28.2 Gli orari sono quelli attualizzati al giorno della gara con adeguamento dell'ora a quella UTM + la variazione del fuso locale e l'eventuale ora legale.

Il sottoscritto Dott. Carlo Tagliaro, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del VDS/VL, giusto Decreto commissariale n. 42 del 13 aprile 2018,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Deltaplano Cross Country;

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 VDS/VL categoria Deltaplano Cross Country 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, 17/04/18

Dott. Carlo Tagliaro
Esperto tecnico del Commissario straordinario

Scadenza : 06-10-2024
Diritti : 5.42

DIRITTI DI SEGRETERIA € 0,26

AU 6105185

IPZS spa - G.C.V. - ROMA

REPVBBLICA ITALIANA

COMVNE DI
COLOGNOLA AI COLLI

CARTA D'IDENTITA'

N° AU 6105185

DI

TAGLIARO CARLO

Cognome TAGLIARO
Nome CARLO
nato il 06-10-1976
(atto n 2228 1 S A 1976
a VERONA (VR))
Cittadinanza ITALIANA
Residenza COLOGNOLA AI COLLI (VR)
Via DEL CAPITELLO 4
Stato civile STATO LIBERO
Professione LIBERO PROFESSIONISTA

CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI

Statura 180
Capelli Brizzolati
Occhi Azzurri
Segni particolari NESSUNO



Firma del titolare

COLOGNOLA AI COLLI 02-04-2014

Impronta del dito indice sinistro

L'ORDINE DEL SINDACO
(Marilena Bismara)

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO DELTAPLANO "CROSS COUNTRY" 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO *(Gare Deltaplano Cross Country del vds/vl)* 2017	MOTIVAZIONI	RIFERIMENTO DELLA NORMATIVA FAI O DI ALTRA NORMATIVA NAZIONALE O INTERNAZIONALE DA RECEPIRE ATTRAVERSO TALE MODIFICA
NESSUNA	NESSUNA	NESSUNO

Attestiamo che non sussistono necessità di modifica allo stato né in termini generali, né per ragioni di adeguamento a Normativa FAI o ad altra normativa nazionale o internazionale in vigore e che il Regolamento di cui si propone l'approvazione è conforme alla stessa normativa. Inoltre, anche in virtù delle nostre competenze tecniche, attestiamo che il Regolamento è idoneo ai fini sportivi nonché idoneo in termini di sicurezza e conforme rispetto alla normativa e, più in generale, alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza.
Alleghiamo il Regolamento in versione completa come proposto per l'anno 2018.
In fede.

Roma, 30 marzo '18

Gianbasilio Profiti

Flavio Tebaldi

Alberto Castagna

17/04/18

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

SPECIALITA' DELTAPLANO – CROSS COUNTRY

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) in data 1° Marzo 2017 e aggiornato con Decreto del Commissario Straordinario n.____ del_____ 2018

REGOLAMENTO TECNICO GARE DI VOLO LIBERO
DELTAPLANO

Indice regolamento:

1. REGOLAMENTO AECI
2. FINALITA'
3. PILOTI
4. GRUPPO 20 MIGLIORI PILOTI
5. ORGANIZZAZIONE
6. GARE
7. CLASSIFICHE
7a. COPPA ITALIA
7b. COPPA ITALIA CLASSE SPORT
8. VALORE GARA
9. SQUADRA NAZIONALE e LEGA
10. CAPOSQUADRA
11. SESSI
12. ISCRIZIONI
13. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO
14. SICUREZZA
15. NUMERI DI GARA
16. TEMI DI GARA
17. GPS
18. DECOLLI
19. PUNTI DI VIRATA
20. ATTERRAGGO
21. GPS e DICHIARAZIONE DI VOLO
22. COMMISSIONE PILOTI
23. AMMONIZIONI E PENALITA'
24. LAGNANZE E RECLAMI
25. RESPONSABILITA'
26. NORME NON PREVISTE
27. PUNTEGGIO DI GIORNATA
28. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI.

1. REGOLAMENTO

1.1 Il presente regolamento è proposto dalla STS e approvato dalla CCSA dell'AECI.

1.2 Il Regolamento del Campionato di Cross Country Libero è parte integrante del presente regolamento.

1.3 Le modifiche ai regolamenti sono approvate dalla CCSA sentito il parere dei componenti della commissione STS/VL. Per modifiche sostanziali devono essere sentiti anche i migliori 20 piloti (GRP20). Nuove norme o modifiche non possono avere effetto retroattivo salva la modifica dei punteggi di tutti gli agonisti.

1.4 Le modifiche devono essere esposte, disgiuntamente dal regolamento, sulla bacheca delle comunicazioni ufficiali e sul tabellone di decollo prima dell'inizio delle gare che sono antecedenti alla pubblicazione delle modifiche stesse sul sito web dell'AECI pena l'invalidità delle stesse. Le modifiche al regolamento di cross country libero entrano in vigore dopo 30 giorni dalla pubblicazione sul sito web dell'AECI.

2. FINALITA'

2.1 Il regolamento ha come finalità:
- la promozione delle manifestazioni agonistiche di deltaplano;
- la redazione di tre classifiche di merito dei piloti italiani che abbiano preso parte alle recenti competizioni denominate Classifiche Generali;
- la redazione di una classifica annuale dei migliori voli di cross country libero denominata Campionato Nazionale di Cross Country Libero;
- la selezione dei 20 migliori piloti e della Squadra Nazionale avendo anche come riferimento la Classifica Generale dei deltaplani senza torre e delle ali rigide;
- la selezione dei Campioni Italiani per ogni categoria di deltaplano (classi 1, 5, 1 Sport), con almeno 5 partecipanti alla gara annuale di Campionato Italiano.

3. PILOTI

3.1 Tutti i cittadini italiani o i residenti in Italia da almeno 1 anno, iscritti all'AECI e in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto e sportivo possono prendere parte a tutti gli effetti agli eventi sportivi sotto l'egida della AECI.

3.2 I cittadini stranieri non residenti, in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto e sportivo possono prendere parte alle competizioni nazionali. Non concorrono al titolo di campione italiano; non sono inclusi nella classifica generale.

4. GRUPPO DEI 20 MIGLIORI PILOTI (GRP20)

4.1 Obiettivi e funzioni del gruppo sono:
- incremento dello spirito di gruppo, sportivo e agonistico e della capacità di volo dei piloti migliori ;
- il controllo della corretta applicazione del regolamento in Italia;
- funzioni consultive e propositive nell'ambito della STS/VL.

4.2 Fanno parte del gruppo i seguenti piloti:
- i primi dodici della Classifica Generale classe 1,
- i primi tre della Classifica Generale classe 1 - sport;
- i primi due della Classifica Generale classe 5;
- il vincitore della Coppa Italia
- un team leader
- un componente della STS/VL.

La composizione del gruppo è aggiornata annualmente e viene pubblicato l'elenco dei componenti sulla pagina web ufficiale dell'AECI. L'appartenenza al gruppo non è vincolante; se un pilota rinuncia, subentra il primo escluso dalla classifica.

4.3 L'appartenere al gruppo dei 20 dà diritto:
- al voto nelle assemblee del gruppo;
- a essere invitati personalmente dai Team Leader a partecipare alle gare estere prescelte.
- all'iscrizione fino al giorno d'inizio delle competizioni dove sia fissato un numero chiuso di piloti.

4.4 Gli appartenenti al gruppo 20 migliori piloti sono tenuti a seguire le disposizioni tecniche del Presidente della STS/VL e dei Team Leader.

4.5 Proposte sottoscritte dal 50% dei componenti se non applicate devono avere risposta motivata scritta da parte del Presidente della STS/VL.

4.6 L'assemblea si tiene annualmente normalmente tra settembre e novembre ed è indetta dalla STS/VL. I piloti che non parteciperanno a tali riunioni non potranno sindacare le decisioni prese dall'assemblea fino alla riunione successiva.

5. ORGANIZZAZIONE

5.1 Chi intende organizzare una competizione deve presentare alla STS/VL una proposta scritta dettagliata entro e non oltre il primo settembre dell'anno precedente, depositando la quota pari all'iscrizione di un concorrente, nel caso la gara fosse valevole per il Ranking FAI (CIVL).
Qualora fosse accettata la suddetta candidatura, la quota sarà utilizzata per l'iscrizione nel calendario FAI.
La scuola certificata di vds/vl che intende organizzare una competizione a livello regionale deve fare riferimento alla segreteria del circuito regionale. (CTF – Centro tecnico federale-)

5.2 La rinuncia all'organizzazione è ammessa sino a fine gennaio e deve essere comunicata per iscritto, anche a mezzo telefax, all'Ufficio Sportivo AeCI.

Si accettano successivi eventuali abbandoni solo se motivati da reale causa di forza maggiore.

5.3 L'organizzazione di ogni gara deve essere in regola con le disposizioni di legge.

5.4 Sono doveri di ogni organizzazione:

- garantire il servizio telefonico di ricezione delle comunicazioni per il recupero e l'affissione in apposita bacheca dei relativi messaggi;
- fornire agli iscritti tutte le istruzioni per l'uso del GPS come strumento di verifica dei voli;
- la possibilità del suo caricamento con le coordinate delle boe e la completa gestione delle classifiche tramite il suo utilizzo;
- rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo e sul tabellone di decollo;
- esporre sulla bacheca il regolamento in vigore, le Classifiche Generali con gli ultimi aggiornamenti;
- esporre sulla bacheca, e sul tabellone di decollo, la classifica provvisoria di giornata e di gara entro le 9 della mattina successiva all'ultima prova effettuata;
- distribuire ai partecipanti copie della classifica definitiva alla premiazione finale, firmate dal direttore di gara;
- esporre sul tabellone di decollo prima del briefing, una cartina geografica a grande scala della zona di volo con i dettagli della prova: coordinate e foto dei punti di virata, arrivo, zone regolamentate, pericolose zone proibite;
- predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso;
- mettere a disposizione dei concorrenti (anche a pagamento) idonee carte geografiche della zona di volo;
- predisporre idonei moduli per compilare la dichiarazione di volo.
- fare pervenire il file programma con le classifiche della gara alla STS/VL (o al controllore delegato dell'AECI) entro il quarto giorno dall'effettuazione della gara.
- inviare alla STS/VL dettagliati rapporti dei reclami e degli incidenti avvenuti nel corso della gara.

5.5 Le organizzazioni che intendono mettere in calendario una prova dovranno inoltre dichiarare, contestualmente alla richiesta, il nome del Direttore di gara. L'AeCI può inviare un controllore da affiancare al direttore proposto.

6. GARE E OMOLOGAZIONI

6.1 Sono considerate valide ai fini delle classifiche nazionali generali tutte le gare nazionali presenti nel calendario gare deliberato da AeCI e tutte le gare estere, in calendario FAI comprese quelle a numero chiuso.

6.2 Le classi sono 2 e gareggiano insieme nelle stesse competizioni: ali rigide, ali flessibili.

6.3 Nel caso fossero presenti ali di classe 5, sarà stilata una classifica OPEN, attribuendo una penalità del 15% alle ali di classe 5. Per entrambe le classi 1 e 5 saranno considerati tutti i partecipanti che saranno poi separati per l'inserimento nelle rispettive classifiche generali

6.4 L'organizzazione di una competizione non può modificare il regolamento, può integrare il regolamento solo per quanto non previsto e comunque seguendo lo spirito che informa il regolamento. Le disposizioni in contrasto con il presente regolamento sono nulle.

6.5 Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata salvo parere unanime dei partecipanti.

6.6 Il Campionato Italiano è una competizione annuale che assegna il titolo di campione italiano se il vincitore ha conseguito almeno 1500 punti sommando i punti delle singole prove.

6.7 I piloti che vogliono utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono fare pervenire alla STS/VL, nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:

- regolamento di gara utilizzato;
- classifiche giornaliere con punti, tempi e Km percorsi dai concorrenti in formato elettronico (file di FS .fsdb);-classifica finale;
- nome e recapito telefonico dell'organizzatore.

6.8 Entro 15 gg dal termine della competizione, ai sensi del RSN, deve essere trasmessa la documentazione prevista (relazioni, classifiche, ecc.), per richiedere alla CCSA l'omologazione la gara realizzata.

6.9 L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito (Generale, Coppa Italia, ecc.) con i risultati ottenuti nelle prove disputate

6.10 Nel caso di evidenti e gravi violazioni del regolamento, o di gravi omissioni nell'applicazione dello stesso, l'STS può proporre alla CCSA, di non omologare la competizione. In tal caso la decisione dovrà essere chiaramente motivata per iscritto all'organizzazione. Se la competizione non viene omologata i risultati in essa ottenuti non verranno utilizzati per la redazione delle varie classifiche di merito.

7. CLASSIFICHE

7.1 Obiettivo delle classifiche è di garantire una graduatoria dei piloti di deltaplano che hanno partecipato alle recenti

competizioni, incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del deltaplano, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.

7.2 Le Classifiche Generali (classe 1 FAI e classe 5 FAI) si ottengono sommando per ogni pilota i migliori punteggi ottenuti in cinque gare svoltesi nell'anno agonistico in corso e nei due precedenti. Sono escluse le gare internazionali di categoria 1.

7.3 La Classifica Generale di Classe 5 si otterrà estrapolando i piloti dalla Classifica OPEN di ogni singola gara, in tal modo saranno considerati tutti i partecipanti ai fini del calcolo del punteggio e si eviteranno calcoli ridicoli nel caso di scarsa partecipazione di ali di classe 5.

7.4 I punteggi antecedenti l'anno in corso vengono così ridotti:
- anno precedente: -10 %;
- due anni prima: -20 %

Sono considerati al più due risultati complessivi per la stagione di due anni prima.

7.5 La classifica del campionato di Cross Country Libero, in base all'apposito regolamento, assegna il titolo annuale di Campione Italiano di Cross Country Libero.

7.6 I punteggi considerati nella Classifica Generale possono provenire da competizioni annuali di Cross Libero che sono valutate come una normale gara di distanza.

7.7 La classifica di Coppa Italia assegna il titolo annuale di vincitore della Coppa Italia e si ottiene sommando i migliori punteggi ottenuti in quattro gare nazionali, svoltesi nell'anno solare in corso e valide per questo tipo di classifica (vedi art. 7a).

7.8 Le classifiche sono aggiornate dopo ogni competizione.

7.9 Le gare svoltesi a cavallo di fine anno agonistico si considerano dell'anno nuovo.

7.10 Le gare in cui si attua una selezione dei piloti sono valutate come unica gara dall'inizio delle selezioni alla fine della finale.

7.11 Oltre alla classifica individuale si può stilare la classifica a squadre. In questo caso vengono considerati i risultati dei migliori 3 piloti di ogni squadra per ogni prova. Il numero massimo di componenti deve essere fissato dall'organizzazione ma compreso tra 4 e 6, non c'è limite al numero minimo. Non è ammesso formare squadre dopo la prima prova valida.

7a. COPPA ITALIA AeCI

7a.1 Sono considerate valide per la Coppa Italia le gare della stagione in corso, escluse le gare internazionali.
- Ogni singola gara sarà semplicemente ricalcolata escludendo dal calcolo i piloti stranieri.

7a.2 Tutti i piloti possono partecipare alle singole gare con le seguenti distinzioni:
- concorrono per la classifica di Coppa Italia tutti i piloti in regola con la documentazione di volo per l'anno in corso.

7a.3 Saranno considerate valide le migliori 4 prove di ciascun pilota (con ricalcolo).

7a.4 Il vincitore della Coppa Italia AECI sarà inserito nella rosa dei piloti di interesse per la squadra nazionale (vedi art. 9).

7a.5 Sarà comunque preso in considerazione il primo pilota che non sia già presente nelle prime tre posizioni della classifica generale.

7b. COPPA ITALIA Classe Sport

7b.1 Sono considerate valide per la Coppa Italia Classe Sport, le gare della stagione in corso, escluse le gare internazionali, effettuate utilizzando un deltaplano provvisto di torre. Sarà ammesso anche l'utilizzo di un deltaplano senza torre, solo nel caso che il pilota non abbia mai preso parte ad alcuna gara di alcun tipo dall'ottenimento dell'attestato di volo, a questi piloti sarà applicata una penalità del 20% dei punti ottenuti in ogni singola prova.

7b.2 Tutti i piloti possono partecipare alle singole gare con le seguenti distinzioni:
- concorrono per la classifica di Coppa Italia Classe Sport tutti i piloti in regola con la documentazione di volo per l'anno in corso.

7b.3 Saranno considerate valide le migliori 4 prove di ciascun pilota (senza ricalcolo).

8. VALORE GARA

8.1 Il valore della gara serve per determinare il punteggio valido ai fini della classifica generale e della classifica di Coppa Italia: è dato dal prodotto tra il coefficiente tecnico (Ct) e il coefficiente piloti (Cp):

Valore gara = Ct × Cp

Il vincitore della gara acquisisce il Valore Gara; tutti gli altri partecipanti acquisiscono un punteggio proporzionale alla somma dei punteggi di giornata.

8.2 Il Ct di una gara ottenuto considerando i primi 12 piloti della classifica finale della competizione, ricalcolando solo per questi il valore di ognuna delle manche disputate. Ct sarà uguale al punteggio della manche migliore, più 1/3 del punteggio della manche seconda per valore, più 1/9 del punteggio della terza manche di valore, più 1/27 della manche quarta per valore, ... e così via fino ad esaurire i punteggi di manche disponibili. Il valore massimo di Ct è 1500.

8.3 Il sistema di punteggio utilizzato per il ricalcolo delle manche è il GAP, con impostati i seguenti parametri:

TNOM : Tempo nominale	120 minuti.
DNOM : Distanza nominale	La media dei km percorsi dai primi 12 della classifica finale della competizione
DMIN : Distanza minima	10 Km
NNOM : Percentuale piloti a meta	0,3 (30%)

8.4 Il Cp di una gara è ottenuto come il valore medio dei migliori 6 piloti compresi tra i primi 12 della classifica finale della competizione. Il valore di ogni singolo pilota è definito in una apposita Lista Valore Piloti compilata sulla base della classifica della stagione precedente.

9. SQUADRA NAZIONALE

9.1 Requisiti fondamentali per essere membro della Squadra Nazionale sono correttezza e sportività.

9.2 La Squadra Nazionale sarà selezionata dal Team Leader, proposta alla STS/VL e nominata dalla CCSA, tenendo in considerazione i risultati presenti nella classifica generale, dando particolare importanza alle competizioni svoltesi nei paesi stranieri. I piloti occupanti i primi tre posti della classifica generale al momento della selezione accedono di diritto alla squadra nazionale, sarà tenuto in particolare considerazione il primo pilota classificato in Coppa Italia l'anno precedente (che non sia già uno dei primi tre della classifica generale).

9.4 Il Gruppo 20 migliori piloti è così composto:

- i primi dodici piloti della Classifica Generale di classe1 al 31.10 dell'anno precedente
- i primi tre della Classifica Generale classe 1 – sport al 31.10 dell'anno precedente
- i primi due piloti della Classifica Generale di classe5 al 31.10 dell'anno precedente
- il primo pilota della Coppa Italia escludendo quelli già presenti nelle prime tre posizioni della classifica generale.
- un team leader
- un componente della STS/VL.

La data ultima, lasciata ai piloti per depositare la documentazione completa per accedere agli eventi sportivi, è fissata alle ore 24 del secondo sabato di febbraio, pena l'esclusione dalla squadra nazionale.

9.3 Gli Assistenti alla Squadra Nazionale sono scelti dal Team Leader in accordo con la STS/VL e hanno il compito di coadiuvarlo.

9.4 Il Team Leader accompagna e supporta, in occasione di gare estere importanti, i piloti italiani partecipanti.

9.5 I piloti devono scrupolosamente attenersi alle indicazioni del Team Leader o degli Assistenti pena l'esclusione dalla rosa dei convocati, prescindendo dal loro diritto di partecipazione in base alle classifiche.

9.6 La CCSA ha il potere di escludere dal gruppo dei 20 migliori piloti qualsiasi pilota che tenga un comportamento non corretto e antisportivo all'interno e all'esterno della squadra

9.8 La determinazione della squadra nazionale sarà effettuata per 4 elementi, otto mesi prima della più importante gara FAI di cat 1 (mondiali o europei), per i rimanenti, 30gg prima della data di inizio della competizione internazionale cui sarà inviata.

10. CAPOSQUADRA

10.1 I caposquadra (team leader) sono nominati dal Presidente della CCSA sentita la proposta della STS/VL. I caposquadra delle due classi collaborano tra loro.

10.2 Le competenze del caposquadra sono:

- l'incremento dello spirito di squadra, dello spirito sportivo e agonistico e della capacità di volo dei piloti italiani candidati alla squadra nazionale e in particolare dei piloti emergenti;
- la direzione e l'allenamento (anche a terra) della squadra italiana nel corso di eventi nazionali ed internazionali con pieni poteri circa la tattica di squadra;
- la gestione dei rapporti con l'organizzazione;
- l'organizzazione logistica in loco.
- Durante le competizioni per comportamenti di grave scorrettezza sportiva il caposquadra può estromettere dalla squadra uno o più piloti.

11. SESSI

11.1 Nelle competizioni sono ammessi concorrenti di ambo i sessi.

11.2 Ai fini del punteggio si stila una classifica unica per entrambi i sessi ma se vi sono almeno 5 concorrenti del sesso in minoranza deve essere stilata e resa pubblica una distinta graduatoria.

12. ISCRIZIONI

12.1 La domanda di iscrizione è perfezionata se redatta sul modulo di iserizione ufficiale e se accompagnata dalla tassa d'iscrizione.

12.2 Le iscrizioni non perfezionate si considerano non fatte eccetto per l'eventuale diritto di prelazione sull'iscrizione acquisito con un'iscrizione imperfetta.

12.3 Deve essere garantita la possibilità di partecipare a tutti i piloti della Lega, fatto salvo il rispetto dei termini e delle condizioni poste dalle singole organizzazioni, pena la nullità della competizione.

12.4 Il costo massimo dell'iscrizione per i piloti è stabilito in €10,00 per ogni giornata di gara prevista più €5,00 per giorno validato, pena la nullità della competizione. (es: una gara di tre giorni costerà €30,00 più €5,00 per ogni giorno volato, quindi, chi si iscrivesse per una sola giornata, pagherebbe €35,00) Non comporta violazione della disposizione precedente il richiedere un adeguato e specifico corrispettivo per servizi facoltativi diversi da quelli dettagliati nel presente regolamento.

12.5 E' facoltà dell'organizzazione rifiutare l'iscrizione dei piloti ritenuti non idonei per motivi di sicurezza o per mancanza dei requisiti di legge e di regolamento.

12.6 E' consentito iscriversi anche dopo lo svolgimento di una o più prove. La quota di iscrizione sarà quella dell'intera competizione decurtata delle prove già disputate. Non sarà invece restituita alcuna quota a competizione già iniziata, non è altresì possibile iscriversi il primo giorno di gara con una quota inferiore alla totale.

12.7 In caso di totale mancata effettuazione di tutte le prove della competizione deve essere rimborsato agli iscritti almeno il 70 % della tassa d'iscrizione (escludendo il corrispettivo per eventuali servizi aggiuntivi)

13. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

13.1 Sono ammessi alle competizioni 3 classi di deltaplano: deltaplani senza torre (classe FAI 1), deltaplani con torre (classe FAI 1 Sport) e ali rigide (classe FAI 5).

13.2 L'attrezzatura deve essere conforme agli standard correnti.

14. SICUREZZA

14.1 Durante gli allenamenti ed in gara sono obbligatori casco omologato EN966, paracadute di soccorso, aggancio di sicurezza.

14.2 Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza dell'attrezzatura usata. Il direttore di gara e il direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.

14.3 Il Direttore di gara si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o annullare la gara in situazioni potenzialmente pericolose.

14.4 Volo in nube ed acrobazia sono vietati. Comportamento pericoloso, non rispetto delle regole di volo, comportamento antisportivo, causeranno penalità o squalifica a discrezione del direttore di gara.

14.5 Al primo briefing deve essere esposta su idonea carta topografica e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio, nonché, segnalata la presenza di eventuali ostacoli pericolosi al volo e poco identificabili come linee elettriche, teleferiche e zone non atterrabili lungo il percorso e soprattutto nella zona di avvicinamento a meta.

14.6 Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.

14.7 Il commissario di decollo deve sempre invitare il pilota a effettuare una prova d'aggancio prima di autorizzare il decollo.

14.8 In volo, nel raggio di un chilometro dal decollo è obbligatorio un senso di rotazione unico dei concorrenti, fissato come segue: le task dispari avranno senso di rotazione sinistrorso e le task pari senso di rotazione destrorso.

14.9 In caso di emergenza si deve contattare prontamente il direttore di gara e fornire tutti i particolari utili al soccorso.

14.10 Un pilota che vede una situazione di emergenza di altro pilota deve, se possibile, atterrare e dare soccorso. Il punteggio di giornata del pilota che interrompe la gara per prestare soccorso è a discrezione del direttore di gara.

15. NUMERI DI GARA

15.1 I numeri di gara sono eliminati. Ogni pilota sarà identificato in base al proprio numero ID- APCI registrato all'interno del GPS

16. TEMI DI GARA

16.1 I temi di gara previsti sono: distanza, velocità o corsa.
- Distanza: può essere libera o su percorso prefissato con boe.
- Velocità: viene valutato il tempo effettivamente impiegato a completare il percorso, o parte di esso, dai singoli piloti.
- Corsa: viene valutato il tempo trascorso tra l'ora di partenza uguale per tutti i concorrenti o gruppi e l'ora di arrivo a meta di ciascuno.

16.2 Nella prova di corsa il cancello deve trovarsi a una distanza dal decollo inferiore al 30% della lunghezza totale della prova (decollo-meta) e come ora di partenza è considerata quella di apertura del cancello di partenza.

16.3 Nel caso che i concorrenti siano in numero elevato per il luogo in cui si svolge la competizione, è consigliata la gara di velocità poiché il GPS registra automaticamente l'ora di passaggio del pilota sul cancello.

16.4 Il decollo, prima dell'apertura del cancello, deve restare aperto un minimo di 30 secondi per concorrente e di 3 minuti per ciascun chilometro di distanza dal decollo al cancello.

16.5 Il segnale di apertura è dato dall'ora indicata dal GPS, ora ufficiale della competizione.

16.6 Un tema di gara può considerare la velocità per parte del volo e per la restante solo la distanza percorsa.

17. GPS

17.1 E' obbligatorio l'uso del GPS come strumento di verifica dei voli. Le istruzioni d'uso nelle competizioni sono allegate al presente regolamento.

17.2 E' ammesso un secondo GPS di riserva che deve essere dichiarato e registrato all'iscrizione.

17.3 In caso di GPS principale non funzionante farà fede la traccia registrata dal secondo GPS

17.4 Le tracce dei GPS possono essere la registrazione continua di tutto il volo effettuato o presentare interruzioni nei tratti di volo non corrispondenti a rilevamenti essenziali per il controllo del percorso. La validità della traccia sarà verificata con l'esatta sequenza dei tratti di volo in corrispondenza di start-boe aggirate-atterraggio. Nel caso mancassero punti fondamentali comprovanti l'aggiramento dei punti di percorso, sarà possibile integrare le sole parti di traccia mancanti, estraendole dell'eventuale GPS di backup, oppure usare la traccia di backup nella sua integrità.

17.5 E' obbligatorio l'utilizzo del sistema live tracking. LiveTrack24 che, nel caso di collegamento web da parte dell'organizzazione, esenta il pilota dall'effettuare il download della traccia. Il pilota è comunque obbligato a comunicare l'avvenuto atterraggio in sicurezza agli organizzatori.

18. DECOLLI

18.1 Il decollo deve avvenire dalla stessa area per tutti i concorrenti salvo che i piloti siano suddivisi in gruppi di selezione. Nel caso di decollo al traino la quota e la zona di sgancio devono essere uguali per tutti i concorrenti; il tempo deve essere rilevato al cancello di partenza o alla boa di partenza nel tratto di velocità.

18.2 Il decollo deve essere dichiarato aperto almeno 10 minuti dopo l'ultimo briefing pre decollo.

18.3 I piloti devono seguire le indicazioni del direttore di decollo, dopo un primo ammonimento, una seconda mancanza comporta fino al 5% di penalità sul punteggio di giornata.

18.4 In caso di condizioni pericolose in decollo il direttore di decollo deve chiudere la finestra dando comunicazione a tutti i piloti sia della chiusura sia della riapertura conseguente al ripristino delle condizioni di sicurezza. Se almeno un pilota è decollato possono essere recuperati non più di 30 minuti di chiusura finestra.

18.5 Una volta che il primo pilota è decollato ed ha passato il cancello di partenza (se previsto) non si può mutare il tema di gara. Tutti i piloti in volo devono essere favorevoli alla modifica e dare conferma della comprensione del cambio del tema.

18.6 I piloti che decollano dopo la chiusura della finestra (chiusura avvenuta per il decorso del tempo prefissato) sono automaticamente penalizzati di un punto ogni due secondi di ritardo.

18.7 Il pilota che intende decollare deve informare il commissario di decollo ed attendere l'autorizzazione. 18.8 Il pilota che intende sollecitare al decollo chi lo precede può chiedere che venga applicata la regola dei 30 secondi, utilizzando la normativa prevista dal vigente regolamento CIVL (Section 7O)

18.9 E' concesso un solo decollo per ciascuna prova. In caso di decollo fallito il direttore di gara o di decollo devono essere avvisati e possono vietare o autorizzare un secondo tentativo in conformità agli articoli 14.2 e 14.3.

18.10 La decisione di decollare è interamente responsabilità del pilota. A ogni concorrente decollato è assegnata una distanza minima pari a Kmin (10 km).

18.11 Deve essere garantita la disponibilità di una corsia di decollo e di un decollo distinto ogni 50concorrenti salvo che la competizione si svolga con una corsa (art. 17).

18.12 Dopo il primo valido giorno di gara i primi 10 nella classifica della gara in corso hanno diritto a montare in posizione privilegiata e hanno la precedenza in decollo. Per i restanti concorrenti l'ordine di montaggio è l'ordine di arrivo sul luogo del montaggio, è vietato montare davanti a chi ha aperto il deltaplano. Le corsie di decollo devono essere liberate prima del

briefing pre-volo.

18.13 Chi si immette in una corsia di decollo deve essere imbragato e pronto al decollo.

18.14 E' facoltà dell'organizzazione imporre un ordine di decollo ai piloti. Nella prima giornata di competizione si sorteggia un numero di iscrizione e si prosegue da quello. Dopo il primo valido giorno di gara l'ordine deve consistere nel rovesciare la classifica della gara per il primo 25% dei piloti e nel seguire la classifica per i restanti. Vige la regola dei 30 secondi (art.18.8); è facoltà dell'organizzazione forzare i decolli applicando questa regola purché sia disposta per tutti i concorrenti. Coloro che sollecitati preferiscono non decollare devono accodarsi all'ultimo decollo ordinato comunque rispettando il termine di chiusura della finestra. Nel caso che i 30 secondi siano imposti dall'organizzazione chi non decolla al suo turno per due volte perde il diritto al decollo .

18.15 E' facoltà dell'organizzazione disporre un periodo di decollo libero anteriore al decollo ordinato. I piloti che desiderano partire nel periodo di decollo libero devono prenotare il decollo rivolgendosi al direttore di decollo (o delegato). Le prenotazioni sono effettuabili a partire da dopo il briefing pre volo sino alla chiusura del decollo libero e l'ordine di prenotazione è l'ordine di decollo. Coloro che non sono decollati allo scadere del periodo di decollo libero si inseriscono nell'ordine di decollo ordinato.

18.16 I tempi di gara sono controllati automaticamente dal GPS di ogni concorrente

19. PUNTI DI VIRATA

19.1 L'aggiramento di un punto di virata è dimostrato solo dal GPS e, in caso di malfunzionamento di questo, da un secondo GPS.

19.2 Se non specificato diversamente, la zona di aggiramento è: il cilindro di raggio 400 m con centro sulla boa indicata.

19.3 La boa indicata, sull'asse del cilindro deve avere un evidente riferimento visivo.

19.4 La distanza valida per ciascun concorrente è la lunghezza del percorso assegnato meno la distanza mancante per completarlo.

19.5 Nelle prove di corsa se un pilota non dimostra con il GPS la registrazione valida del cancello il suo punteggio di giornata equivale a 10 Km oppure alla distanza tra i decollo ed il cancello se questa è maggiore di 10 Km..

20. ATTERRAGGIO

20.1 Il concorrente deve evitare danni alle coltivazioni e problemi con i residenti. Il pilota che da adito a motivati reclami da parte dei residenti è ammonito o squalificato.

20.3 Il concorrente deve comunicare all'organizzazione l'atterraggio nel più breve tempo possibile.

20.4 La linea del traguardo deve consistere in un contrastante telo di almeno 30 metri per 30 cm. o segnale equivalente, posto perpendicolarmente alla retta di congiunzione con l'ultimo punto di aggiramento (o decollo). La zona antecedente la linea del traguardo deve essere priva di ostacoli pericolosi quali bacini d'acqua o fili elettrici, la zona oltre la linea del traguardo deve permettere di atterrare agevolmente.

20.5 Il tempo di arrivo è rilevato automaticamente dal GPS al passaggio del deltaplano, effettuato nella richiesta direzione, sulla verticale dell'inizio della linea di arrivo oppure nel momento in cui il deltaplano interseca la circonferenza del cilindro di arrivo nel caso quest'ultimo sia di tipo cilindrico.

20.6 Non è permesso perdere quota sulla verticale della meta.

21. GPS e DICHIARAZIONE DI VOLO

21.1 Il GPS è obbligatorio e deve essere consegnato, opportunamente identificato, alla Direzione Gara il più presto possibile al termine di ogni manche e comunque non oltre l'orario stabilito da ogni singola organizzazione, per permettere lo scarico dati e la compilazione delle classifiche. La dichiarazione di volo è obbligatoria e deve accompagnare il GPS del concorrente (il GPS può essere escluso se la traccia live risulta conforme ed accettata dal pilota). Nel caso la traccia non sia ritenuta idonea, l'organizzazione potrà richiedere al pilota la consegna del GPS di riserva.

21.2 Se non è stato comunicato l'atterraggio e non sono stati consegnati il GPS con la dichiarazione di volo, il pilota totalizzerà zero punti per la prova e, per proseguire la gara o iscriversi alla successiva, dovrà pagare €50,00 più le spese sostenute per la sua ricerca.

21.3 Il pilota che coscientemente altera i risultati raggiunti per trarne un illecito vantaggio sarà squalificato dalla gara e la squalifica sarà notificata ai competenti organi sportivi per gli eventuali ulteriori provvedimenti.

22. COMMISSIONE PILOTI & COMMISSIONE SICUREZZA

22.1 In ogni gara è obbligatoria la costituzione della Commissione Piloti e della commissione sicurezza

22.2 Tali commissioni devono essere elette durante il primo briefing di ogni gara e saranno composte da tre piloti votati da tutti gli iscritti e un pilota locale deciso dall'organizzazione

22.3 La Commissione piloti ha il potere di:
- eccepire eventuali irregolarità nell'applicazione del regolamento gare;
- decidere, congiuntamente con il direttore di gara, i reclami.

La Commissione sicurezza ha il potere di:
- collaborare con lo staff meteo per una precisa valutazione della giornata di volo
- rendere note problematiche relative a zone pericolose del percorso di gara

22.4 Il Direttore di gara prima di decidere la prova del giorno deve consultare i componenti la Commissione Piloti e Sicurezza e, naturalmente, considerare attentamente le indicazioni delle commissioni che, in questo caso, hanno solo potere consultivo.

22.5 La Commissione Piloti e sicurezza non possono sostituirsi alla organizzazione nella scelta dei temi di gara.

22.6 Se un componente è ritenuto parte in causa in un reclamo dal direttore di gara e almeno da un altro componente, può essere sostituito mediante votazione durante il primo briefing successivo.

23. AMMONIZIONI E PENALITA'

23.1 Il Direttore di gara può ammonire ufficialmente i concorrenti per scorrettezze o irregolarità non esplicitamente previste dal presente regolamento.

23.2 La seconda ammonizione comporta una penalità a discrezione del Direttore di gara.

23.3 La terza ammonizione può comportare la squalifica dalla competizione.

23.4 Le penalità possono essere comminate solo dal direttore di gara o, dietro reclamo degli interessati, dagli organi deputati alla soluzione delle contese

24. LAGNANZE E RECLAMI

24.1 E' ammessa la presentazione di lagnanze al direttore di gara, è facoltà del direttore richiederle per iscritto. Se il concorrente non è soddisfatto dei risultati della lagnanza può fare reclamo ai sensi degli articoli seguenti.

24.2 I reclami devono essere presentati per iscritto al Direttore di gara prima del briefing pre volo del giorno successivo all'affissione dei risultati provvisori o il giorno successivo all'affissione dei risultati definitivi se l'oggetto della contestazione non era rilevabile dai risultati provvisori. Se i risultati definitivi non sono resi pubblici alla premiazione di fine gara i reclami possono essere presentati successivamente, comunque entro 5gg dalla pubblicazione e diffusione dei risultati ufficiali.

24.3 I reclami devono essere accompagnati da una tassa di 50€ che sarà restituita solo nel caso di accoglimento del reclamo.

24.4 I reclami sono esaminati entro il giorno successivo dalla commissione piloti e dal direttore di gara, il voto del direttore di gara decide i casi di parità. Il reclamante deve essere convocato alla discussione e ha diritto alla difesa. La decisione sul reclamo deve essere comunicata entro le ore 9 del giorno successivo alla discussione della questione. In caso di rigetto del reclamo deve farsi comunicazione per iscritto e motivata.

24.5 La decisione in primo grado può essere appellata avanti la CCSA dell'AECI inviando all'Ufficio Sportivo dell'AECI copia del reclamo, copia della decisione di primo grado e una cauzione di €50,00 mediante raccomandata con ricevuta di ritorno entro 7 giorni dalla decisione di primo grado.
In caso di accoglimento dell'appello sono rese le cauzioni versate.

24.6 Reclami a regole del regolamento o contro modifiche a norma dello stesso non sono accolte.

25. RESPONSABILITA'

25.1 Il pilota partecipa alle gare a proprio rischio ed è responsabile del rispetto delle leggi italiane di volo.

25.2 L'AECI, il Comitato Organizzatore, il Direttore di gara, declinano ogni responsabilità verso terzi, per danni causati dai concorrenti a se stessi o ad altri durante la competizione.

26. NORME NON PREVISTE

26.1 Per quanto non stabilito esplicitamente vale il codice CIVL (FAI) Section 7/O. In caso di contrasto prevale il presente regolamento.

27 PUNTEGGIO DI GIORNATA

27.1 Il punteggio in vigore è il GAP spiegato nell'allegato 1 a questo regolamento.

28 NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI

28.1 Tutti i calcoli e le misure sono delegate ai GPS ed al programma FSComp (dalla Federazione Aeronautica Internazionale) che ne gestisce l'acquisizione su calcolatore.

28.2 Gli orari sono quelli attualizzati al giorno della gara con adeguamento dell'ora a quella UTM + la variazione del fuso locale e l'eventuale ora legale.

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018
AL REGOLAMENTO TECNICO PARAPENDIO – Cat. CROSS COUNTRY 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO PARAPENDIO – CAT. CROSS COUNTRY 2017	MOTIVAZIONI	RIFERIMENTO DELLA NORMATIVA FAI O DI ALTRA NORMATIVA NAZIONALE O INTERNAZIONALE DA RECEPIRE ATTRAVERSO TALE MODIFICA
Denominazione del documento "Regolamento tecnico"	Correzione di refusi per errore di trascrizione. All'interno del documento si è modificata la vecchia denominazione di "Regolamento Sportivo Nazionale (RSN)" in "Regolamento Tecnico (RT)" e si è eliminato ogni riferimento all'annualità.	Non applicabile. Refusi per errore di trascrizione.
Para 1.4 Definizioni RT CCSA: Regolamento Tecnico della CCSA FAI: Federazione Aeronautica Internazionale; C.S.: Codice Sportivo della FAI - Sporting Code - section S7.	Sono state inserite le definizioni di alcune sigle utilizzate nel corpo del documento.	Non applicabile
Para 4.3 Entro 15 gg dal termine della competizione è dovere dell'organizzazione inviare alla STS le classifiche in formato elettronico ...	Correzione di un refuso per errore di trascrizione. Si è allineato il termine per l'invio delle classifiche a quanto previsto dal successivo para 6.1	Non applicabile. Refuso per errore di trascrizione.
Para 9.4. Ad emendamento del punto 9.3 del presente regolamento, a tutti i piloti indipendentemente dal loro peso ('peso del pilota') viene permesso di raggiungere un peso in assetto di decollo pari a 95 Kg. E' responsabilità del pilota assicurarsi di possedere la necessaria preparazione fisica e capacità per poter decollare ed atterrare in sicurezza in tali condizioni.	Nell'ambito dell'Annual Meeting of the FAI Hang Gliding & Paragliding Commission (Sao Joao da Madeira on 3 and 4 February 2018) è stata approvata la possibilità che qualsiasi pilota, indipendentemente dal proprio peso, possa raggiungere il peso in decollo di 95 kg come avviene già in nelle competizioni di Coppa del Mondo andando a modificare quindi lo Sporting Code - section S7A 8.5.4 Ballast.	Annual Meeting of the FAI Hang Gliding & Paragliding Commission - Sao Joao da Madeira on 3 and 4 February 2018. Annexe 23J Ballast for PG pilots (Pagine 10-11)

Para 12.6, 21.2, 24, 25 Ridenominazione della categoria Sport in categoria Serial	In ambito internazionale è ormai usualmente adottata la denominazione Serial per comprendere i parapendio omologati secondo i protocolli CIVL Competition Class e EN D.	Allineamento alla denominazione internazionale
Para 27.1 Squadra Nazionale. [..] gli ulteriori componenti sono selezionati dal team leader che comunicherà le sue scelte agli interessati ed alla CCSA.	Adeguamento allo Statuto AeCI	Statuto AeCI art. 28, comma 3 n. 5

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.

Roma, 30 marzo '18

Gianbasilio Profiti

Flavio Tebaldi

Alberto Castagna

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

SPECIALITA' PARAPENDIO – CROSS COUNTRY

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) in data 1° marzo 2017 e successivamente modificata con Decreto del Commissario Straordinario n._____ del_____ 2018

INDICE

Parte I: INTRODUZIONE 3

Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE 4

Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE 6

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE 19

APPENDICI 23

APPENDICE A - NORME E LINEE GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI DI COMPETIZIONI A DATA FISSA 23

APPENDICE B - NORME E LINEE GUIDA PER LA SELEZIONE DEI PILOTI 25

APPENDICE C - SISTEMA GPS 28

APPENDICE D - SISTEMA DI PUNTEGGIO: FORMULE 31

APPENDICE E - PUNTEGGIO SINGOLA PROVA VALIDO PER LA COPPA ITALIA 33

APPENDICE F – CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA 34

APPENDICE G – MODALITA' DI ARRIVO IN GOAL 35

APPENDICE H – MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI 36

APPENDICE I - SISTEMA DI PUNTEGGIO GAP: IMPOSTAZIONI SOFTWARE 38

APPENDICE J – MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA PER PWCA 39

APPENDICE K – FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA 42

APPENDICE L – CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI 44

APPENDICE M – PROCEDURE DI CONTROLLO GENERALI DEI PARAPENDIO 46

Parte I: INTRODUZIONE

1. REGOLAMENTO

1.1 Il presente regolamento è proposto dalla Sezione Tecnica di Specialità Volo Libero (di seguito STS) e approvato dalla CCSA dell'AeCI.

1.2 In questo regolamento vengono regolamentati gli aspetti riferiti alla sola specialità *Cross Country*. Le specialità di *Accuracy* (precisione in atterraggio) e *Aerobatics* (acrobazia) non sono oggetto del presente regolamento.

1.3 Per gli aspetti non espressamente trattati dal seguente regolamento viene applicato il Regolamento Sportivo Nazionale CCSA e il regolamento F.A.I. aggiornato.

1.4 Definizioni:
STS presso Ufficio Sportivo AeCi: Sezione Tecnica di Specialità per il Volo Libero;
CCSA presso Ufficio Sportivo AeCi: Commissione Centrale Sportiva Aeronautica;
RSN CCSA: Regolamento Sportivo Nazionale della CCSA;
RT: Regolamento Tecnico;
PWC: Paragliding World Cup;
PWCA: Paragliding World Cup Association;
FAI: Federazione Aeronautica Internazionale;
C.S.: Codice Sportivo della FAI - Sporting Code - section 7A.

2. FINALITÀ

2.1 Il regolamento ha come finalità:

- definire norme generali riguardanti la richiesta e l'organizzazione delle competizioni (parte II).
- integrare il RSN della CCSA e il regolamento FAI per lo svolgimento delle competizioni di parapendio (parte III).
- definire i criteri per l'assegnazione dei titoli federali nazionali, per la redazione delle classifiche di merito dei piloti e per la formazione della squadra nazionale (parte IV).

Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE

3. RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE

3.1. Chi intende organizzare una competizione nazionale deve presentare alla STS presso l'AeCI una proposta scritta dettagliata entro e non oltre il 31 luglio dell'anno precedente ai sensi dell'art.8 dello statuto dell'AeCI.

3.2. Nella richiesta si dovranno chiaramente specificare:
- AeC organizzatore, nominativo del responsabile organizzativo e suo recapito.
- data o periodo nel quale si intende effettuare la competizione.
- area geografica nella quale si intende realizzare la competizione.
- documentazione tecnica necessaria e se disponibile file waypoint in formato GEO, mappa.
- precedenti analoghe esperienze organizzative (anche a livello regionale).
- assicurazione della piena osservanza del RSN, RT e del C.S. della FAI nel caso di manifestazioni a carattere internazionale.
- altre informazioni ritenute utili e opportune.

3.3. Non è possibile richiedere una data di recupero qualora la competizione sia calendarizzata nel periodo che va dal 1 marzo al 30 settembre. Sarà invece possibile richiedere, all'interno della proposta scritta, la calendarizzazione di una data di recupero per le competizioni che si svolgono al di fuori di questo periodo. La concessione della data di recupero rimane a discrezione della STS compatibilmente con gli altri eventi a calendario.

3.4. La STS esaminerà la richiesta e la invierà alla CCSA. In caso di accettazione è diritto dell'organizzazione:
- l'inserimento della competizione nel calendario gare nazionale e quindi pubblicazione calendario Nazionale AeCI ;
- richiedere di promuovere l'inserimento dell'evento nel calendario internazionale della F.A.I..

3.5. Nel caso in cui la richiesta sia respinta, tale decisione dovrà essere motivata per iscritto ai richiedenti.

3.6. La *rinuncia* all'organizzazione è possibile e deve essere comunicata per iscritto, anche via email, alla STS.

4. DOVERI DELLE ORGANIZZAZIONI

4.1. Sono *doveri* di ogni organizzazione:
- accettare e applicare le norme e le linee guida per gli organizzatori così come definite in Appendice A al presente regolamento;
- applicare il protocollo per la selezione dei piloti partecipanti all'evento come descritto in Appendice B al presente regolamento.

4.2. Sono *doveri* di ogni organizzazione durante lo svolgimento della stessa:
- applicare il presente regolamento, integrandolo al più per quanto non esplicitamente previsto seguendo comunque lo spirito che informa il regolamento;
- rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo;
- predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso.

4.3. Entro 15 gg dal termine della competizione è dovere dell'organizzazione inviare alla STS:
- Le classifiche in formato elettronico ed una relazione generale sulla competizione realizzata allegando foto e dettagliati rapporti di eventuali reclami e di eventuali incidenti avvenuti nel corso della gara.

5. CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI

5.1. Al fine di fornire delle indicazioni sui servizi essenziali e accessori che ogni organizzazione dovrà fornire ai piloti competitori partecipanti, è stata approntata la "Carta del rapporto Organizzazioni – Piloti" in allegato al presente regolamento.

6. OMOLOGAZIONE GARE

6.1. Entro 15 gg dal termine della competizione, ai sensi del RSN, deve essere trasmessa la documentazione prevista (relazioni, classifiche, ecc.), per richiedere alla CCSA l'omologazione la gara realizzata.

6.2. L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito (Generale, Coppa Italia, ecc.) con i risultati ottenuti nelle prove disputate.

6.3. Nel caso di evidenti e gravi violazioni del regolamento, o di gravi omissioni nell'applicazione dello stesso, l'STS può proporre alla CCSA, di non omologare la competizione. In tal caso la decisione dovrà essere chiaramente motivata per iscritto all'organizzazione. Se la competizione non viene omologata i risultati in essa ottenuti non verranno utilizzati per la redazione delle varie classifiche di merito.

Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE

7. NUMERI DI GARA

7.1. Al fine di scoraggiare eventuali condotte di volo scorrette (volo in nube, mancato rispetto precedenze, etc.) rendendo univocamente identificabili i piloti in gara, è obbligatoria l'apposizione del numero di gara durante le competizioni con le medesime modalità previste per la partecipazione a competizioni della PWCA/FAI.

7.2. Per l'attribuzione della numerazione ai competitori, verrà seguito il seguente ordine di priorità: Classifica di PWC anno precedente, classifica generale anno precedente, scelta del pilota.

7.3. La mancata apposizione della numerazione comporterà l'assegnazione di zero punti per ogni singola prova nella quale il pilota risultasse sprovvisto della prescritta numerazione.

7.4. La cifre sull'ala dovranno misurare almeno 50x20 cm.

8. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

8.1. Sono ammessi alle competizioni nazionali di parapendio:
- i mezzi omologati secondo i protocolli e/o certificati EN 926-2 e EN 926-1 in categoria A, B, C, D;
- i mezzi omologati secondo il protocollo CCC (CIVL Competition Class).

8.2. I mezzi non possono essere modificati in alcun modo, in nessuna delle loro parti: vela, fascio, bretelle. L'unica modifica accettata è la regolazione del principale del freno.

8.3. I parametri utilizzati per la verifica della conformità dei mezzi certificati (Civl Competition Class) sono gli stessi utilizzati dalla FAI pubblicati nella "CIVL Competition Class Paragliders (2015 Edition R2.1) http://www.fai.org/civl-documents.

8.4. Qualora si verifichi una protesta circa la rispondenza all'omologazione di un mezzo, e la verifica non sia possibile per semplice confronto diretto, la Direzione di gara potrà richiedere al pilota il mezzo stesso affinché possa essere sottoposto a verifica presso un centro specializzato per la revisione.

8.5. Se si dovesse verificare che, a seguito dei citati controlli, un pilota abbia rilasciato dichiarazioni non veritiere inerenti peso, taglia e omologazione del parapendio utilizzato ovvero abbia apportato modifiche traendone

vantaggio a danno di altri piloti, questi verrà squalificato per l'intera stagione gare.

9. PESI E ZAVORRE

9.1. Il **peso del pilota** è definito come il peso del pilota vestito in jeans, maglietta e scarpe da ginnastica.

9.2. Il **peso in assetto di decollo** è comprensivo del peso del pilota e di tutto l'equipaggiamento di volo (parapendio, imbragatura, strumentazione, zavorre etc.).

9.3. Il peso in assetto di decollo dovrà rientrare nel *range* previsto dall'omologazione del mezzo utilizzato ed in ogni caso il peso dell'attrezzatura (parapendio, imbragatura, strumentazione, zavorre etc.) non potrà eccedere i 33kg, salvo diversamente specificato nelle Local Rules.

9.4. Ad emendamento del punto 9.3 del presente regolamento, e coerentemente al regolamento della Coppa del Mondo di Parapendio, a tutti i piloti indipendentemente dal loro peso ('peso del pilota') viene permesso di raggiungere un peso in assetto di decollo pari a 95 Kg.

9.5. I piloti che non rispettano questa limitazione di peso saranno penalizzati con l'attribuzione di zero punti nella singola prova (punteggio di giornata).

9.6. I controlli sui pesi saranno effettuati dall'organizzazione o da loro incaricati e potranno essere effettuati prima dell'inizio della prova, a conclusione della prova o a seguito di un *complaint*.

9.7. E' ammessa come zavorra scaricabile in volo solo sabbia o acqua. Il pilota che dovrà liberarsi della zavorra dovrà accertarsi di non danneggiare qualsiasi altro mezzo in volo.

10. RADIO RICETRASMITTENTE

10.1. L'uso della radio in Italia è strettamente regolamentato e può necessitare dell'autorizzazione da parte degli organi competenti (PP.TT.).

10.2. La dotazione di radio ricetrasmittente è obbligatoria per tutti i piloti partecipanti alle prove di gara. La frequenza di sicurezza verrà comunicata ai piloti durante il briefing ed esposta sul tabellone di gara prima della prova. L'organizzazione potrà comunicare con tutti i piloti tramite questo sistema (sospensione gara per motivi di sicurezza,

situazioni particolari, etc.). Non sono ammessi i sistemi di trasmissione automatica (vox).

10.3. Tutti i piloti dovranno obbligatoriamente restare in ascolto sulla frequenza di sicurezza, e potranno comunicare le condizioni di volo o eventuali situazioni di emergenza, esclusivamente secondo un formato codificato e spiegato al briefing. Non sono ammesse comunicazioni di nessun altro tipo sulla frequenza di sicurezza.

10.4. Il pilota che a seguito di controlli fossero trovati sprovvisti di radio o con radio non funzionante verranno ammoniti dalla Direzione di Gara. In caso tale infrazione fosse ripetuta durante la medesima stagione gare, il pilota verrà sanzionato con una penalizzazione di 100pt su tutte le classifiche (CLAGEN, PWCA, Coppa Italia).

11. SICUREZZA

11.1. Durante gli allenamenti e in gara sono obbligatori l'uso del casco e l'adozione del paracadute di soccorso.

11.2. Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza della attrezzatura usata. Il direttore di gara e il direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.

11.3. La decisione di decollare, come tutte le altre decisioni prese in volo dal pilota sono esclusiva responsabilità del pilota stesso.

11.4. Il direttore di gara o il coordinatore tecnico ove previsto si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o **annullare** la gara in situazioni potenzialmente pericolose; l'**annullamento** della giornata di gara deve essere comunicato ai piloti in volo con le modalità più adeguate: comunicazione radio, apposito segnale/i visivo posto negli atterraggi ufficiali (croce di colore bianco con lato di almeno metri 10). In alternativa all'annullamento il direttore di gara può decidere per la **sospensione** della prova. In caso di sospensione viene stilata una classifica ottenuta con la posizione dei piloti all'ora della sospensione. La posizione del pilota viene determinata dalla traccia GPS come il punto più favorevole al pilota prima dell'ora di sospensione della prova. In caso di sospensione la prova è valida solo se sono soddisfatti i criteri di validazione come definiti in Appendice F.

11.5. Il volo in nube è assolutamente vietato. Comportamenti pericolosi, acrobazie, non rispetto delle regole di volo, comportamento antisportivo, causeranno penalità o squalifica.

11.6. Al primo briefing deve essere esposta su idonea cartografia e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio, nonché, la presenza di

eventuali ostacoli pericolosi al volo e poco identificabili come linee elettriche, teleferiche e zone non atterrabili lungo il percorso e soprattutto nella zona di avvicinamento a meta.

11.7. Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.

11.8. In volo nello spazio aereo prossimo al decollo e compreso tra questo e se presente il punto di start e nel periodo di tempo di decollo dei piloti è obbligatorio il senso di rotazione indicato dal direttore di gara durante il briefing in decollo. Questo sarà destra nei giorni pari e sinistra nei giorni dispari a meno di diversa comunicazione effettuata nel briefing pre-decollo. Un pilota che raggiungerà un altro nella stessa termica dovrà girare nello stesso senso del primo, indipendentemente dalla distanza che li separa.

11.9. In caso si rilevi una situazione di emergenza i piloti che ne hanno possibilità devono tentare di contattare prontamente il direttore di gara o il coordinatore tecnico ove previsto e fornire tutti i particolari utili al soccorso.

11.10. Durante lo svolgimento della prova, i piloti potranno comunicare via radio al direttore di gara ovvero al coordinatore tecnico ove previsto ed alla Commissione Sicurezza condizioni meteo od altre situazioni di potenziale pericolo. Le modalità di questo tipo di comunicazioni sono standard e determinate dalla F.A.I. e vengono riportate in Appendice L.

11.11. Un pilota che vede una situazione di emergenza di altro pilota deve, se utile e possibile, atterrare e dare soccorso. Il punteggio di giornata del pilota che interrompe la gara per prestare soccorso verrà valutato a discrezione del direttore di gara ovvero coordinatore tecnico ove previsto.

11.12. Tutti i piloti atterrati al di fuori di atterraggi ufficiali dovranno ripiegare il parapendio il più presto possibile: un'ala aperta a terra equivale ad una richiesta di aiuto.

11.13. Un pilota potrà volare in gara solo se in buona salute fisica. Qualsiasi evidente alterazione delle capacità psicofisiche del pilota, determinata da ferite o altre gravi menomazioni, o dovute all'assunzione di farmaci o droghe, dovrà essere riportata al direttore di gara prima del decollo da chiunque ne venisse a conoscenza; il direttore di gara provvederà quindi, assieme al personale medico, alla verifica della idoneità del pilota ed alla sua eventuale esclusione dalla competizione. In caso di contraddittorio il pilota può documentare la propria idoneità fornendo adeguata certificazione medica.

12. MEETING DELLA LEGA PILOTI: COMMISSIONE PILOTI, COORDINATORE TECNICO E COMMISSIONE SICUREZZA.

12.1. La partecipazione agli incontri denominati "Meeting di Lega Piloti" è aperto solo ed unicamente ai soci di "Aec Lega Piloti" regolarmente iscritti ed in possesso dei documenti che permettano la partecipazione alle gare Nazionali.

12.2. è prevista la seguente struttura organizzativa:
- Commissione piloti (*Task Committee*);
- Coordinatore tecnico;
- Commissione sicurezza (*Safety committee*).

12.3. **La commissione piloti**, che è cosi costituita:
- un pilota indicato dal coordinatore tecnico esperto del luogo e della meteorologia locale;
- due piloti eletti a maggioranza ad ogni gara tra i piloti che si sono candidati per tale ruolo il primo giorno di gara

La commissione piloti resterà in carica per l'intero week-end ed avrà i seguenti compiti:
- scelta del percorso di gara;
- preparazione del tabellone di decollo.

Se in una prova successiva al primo giorno uno o più dei piloti eletti risultassero assenti saranno temporaneamente sostituiti dai piloti presenti che hanno conseguito il maggiore numero di voti; in ulteriore subordine verrà effettuata un'ulteriore elezione della commissione piloti.

12.4. **Il coordinatore tecnico** è, di norma, un pilota con esperienza della zona di volo in cui si svolge il Meeting. I compiti del coordinatore tecnico sono:
- referente ed interfaccia tra il club ospitante e l'AeC Lega Piloti , prima, durante e dopo la gara. Quindi punto di riferimento logistico e organizzativo.
- consulente della commissione piloti per la determinazione del percorso e la redazione del tabellone di gara al briefing in decollo.
- presenza, ove possibile, sulla linea di meta (atterraggio ufficiale e arrivo) all'arrivo dei piloti;
- qualora concordato con la commissione piloti prima della partenza della gara , ha facoltà di sospendere o annullare la gara nel caso in cui, a suo insindacabile giudizio, ne rilevi l'esigenza.

12.5. **La Commissione sicurezza** è costituita da tre piloti eletti ad ogni Meeting tra i piloti che si sono candidati al ruolo il primo giorno di gara.

12.6. E' auspicabile che uno dei componenti partecipi in classe SERIAL. Il *Safety Committee* resterà in carica per l'intera durata del Meeting ed avrà i seguenti compiti:
- prende conoscenza e valuta il tema di gara proposto fornendo eventualmente delle osservazioni;

- rimane sintonizzato sulla frequenza di sicurezza per l'intera durata della gara, comunicando tra i componenti ed ascoltando le eventuali comunicazioni dei piloti competitori riguardo alle condizioni in volo o alle situazioni di emergenza;
- ha potere decisionale (opzionale e non mandatorio) riguardo l'eventuale annullamento o sospensione della prova di gara. La consultazione tra i componenti della commissione piloti verrà effettuata in volo a mezzo radio. Eventuali comunicazioni dovranno essere fatte al coordinatore tecnico sempre via radio. La comunicazione agli altri piloti avverrà tramite via radio e mediante manovre e segnali messe in atto dalla commissione piloti (manovra di "orecchie" trattenute). Ove possibile verrà distesa una croce in atterraggio. In questo caso tutti i piloti dovranno atterrare il prima possibile.

13. GARE NAZIONALI: COMMISSIONE PILOTI (TASK COMMITTE), DIRETTORE DI GARA E COMMISSIONE SICUREZZA (SAFETY COMMITTEE).

13.1. La partecipazione alle gare nazionali è aperta a tutti i piloti in possesso dei seguenti documenti validi per l'anno in corso:
- Attestato di volo e relativa visita medica;
- Licenza FAI;
- Assicurazione RCT e assicurazione infortuni.

13.2. Per lo svolgimento delle competizioni del calendario gare nazionale è prevista la seguente struttura organizzativa:
- Commissione piloti (*Task Committee*);
- Direttore di gara;
- Commissione sicurezza (*Safety committee*).

13.3. **La Commissione piloti** (*Task Committee*) è formata da tre piloti:
- uno indicato dal direttore di gara/organizzazione.
- due eletti dai piloti iscritti il primo giorno di gara,
- L'organizzazione provvederà a integrare il modulo di iscrizione con la richiesta di uno solo nominativo quale candidato commissione piloti. Risultano eletti i due piloti che conseguono il maggiore numero di voti e che dichiarano di accettare l'incarico. Se in una prova successiva al primo giorno uno o più dei piloti eletti risultassero assenti saranno temporaneamente sostituiti dai piloti presenti che hanno conseguito il maggiore numero di voti; in ulteriore subordine il direttore di gara indice un'ulteriore elezione della commissione piloti per la competizione.

La commissione piloti svolge la funzione del *Task Advisory Committee* (T.A.C.) previsto dal regolamento F.A.I. In particolare ha le funzioni di:
- supportare il direttore di gara nel decidere la prova del giorno. Questi dovrà consultare, anche più volte, separatamente dai restanti piloti, i componenti la commissione piloti;

- decidere, congiuntamente con il direttore di gara, i reclami. Se un componente è ritenuto parte in causa in un reclamo questi verrà sostituito con altro pilota indicato dal direttore di gara.

13.4. **La commissione sicurezza** (*Safety Committee*) è formata da tre piloti eletti dai piloti iscritti il primo giorno di gara.

13.5. L'organizzazione provvederà a integrare il modulo di iscrizione con la richiesta di un solo nominativo quale candidato commissione sicurezza. Risultano eletti i tre piloti che conseguono il maggiore numero di voti e che dichiarano di accettare l'incarico. Se in una prova successiva al primo giorno uno o più dei piloti eletti risultassero assenti saranno temporaneamente sostituiti dai piloti presenti che hanno conseguito il maggiore numero di voti; in ulteriore subordine il direttore di gara indice un'ulteriore elezione della commissione piloti per la competizione. La commissione sicurezza svolge la funzione del *Safety Committee* previsto dal regolamento F.A.I. In particolare ha le funzioni di:

- Richiedere, se lo ritiene opportuno, che il direttore di gara riformuli il tema proposto per conformarlo ad un livello di sicurezza giudicato accettabile;
- a prova in corso comunica con il direttore di gare ed eventualmente lo informa nel caso in cui le condizioni al decollo o in volo diventassero non sicure per il prosieguo della prova;
- valuta insieme al direttore di gara le comunicazioni riguardanti la sicurezza ricevute dagli altri piloti.

14. RESPONSABILITÀ

14.1. Il pilota partecipa alle gare a proprio rischio ed è il primo responsabile del rispetto delle leggi italiane di volo.

14.2. Il pilota deve essere consapevole del fatto che le scelte relative alla conduzione del volo, a prescindere dal percorso proposto, sono strettamente personali ed al di fuori dal ragionevole controllo degli organizzatori della manifestazione e della Direzione di Gara (direttore di gara, coordinatore tecnico ove previsto, commissione piloti). Si impegna, pertanto, a mantenere una condotta di volo ispirata al contenimento del rischio e che tenga conto della propria preparazione, delle personali capacità e della presente condizione psico-fisica.

15. DECOLLO

15.1. Di norma il decollo deve avvenire dalla stessa area per tutti i concorrenti.

15.2. Tra il termine dell'ultimo briefing pre-decollo e l'apertura della finestra di decollo, devono trascorrere almeno 10 minuti. I piloti devono seguire

le indicazioni del direttore di decollo; dopo un primo ammonimento una seconda mancanza comporta fino al 5% di penalità sul punteggio di giornata.

15.3. In caso venissero meno le condizioni di sicurezza in decollo l'organizzazione può interrompere il decollo dei piloti, comunicando agli stessi tale sospensione. Successivamente al ripristino delle condizioni di sicurezza il decollo dei piloti può riprendere . Se almeno un pilota è decollato possono essere recuperati non più di 30 (trenta) minuti di chiusura.

15.4. Una volta che il primo pilota è decollato non si può modificare il tema di gara.

15.5. I piloti che decollano dopo la normale chiusura della finestra sono automaticamente fuori gara e risulteranno come non decollati; solo su autorizzazione del direttore di gara il pilota può partire dopo la chiusura normale della finestra (fermo forzato dovuto a piccole riparazioni del mezzo a seguito di danni verificatisi al momento come rottura di un cordino, apertura accidentale del paracadute di emergenza, ecc.).

15.6. La decisione di decollare è interamente responsabilità del pilota.

15.7. Se richiesto dal direttore di decollo il pilota che intende decollare deve comunicare preventivamente la sua intenzione ed attendere l'autorizzazione.

15.8. Normalmente è concesso un solo decollo per ciascuna pilota. Nel caso il pilota atterri e desideri ripartire, il direttore di gara o di decollo devono essere avvisati e possono ammettere un altro decollo solo se il volo è stato interrotto per motivi di sicurezza. Normalmente la ripartenza viene concessa se il pilota è riatterrato subito dopo il decollo per problemi all'attrezzatura (nodi ai cordini, incravattamento della vela, emergenza aperta accidentalmente, altro); fatto salvo il comma 9 di questo paragrafo, in nessun caso sarà ammessa la ripartenza durante la competizione ed ai fini della competizione sarà considerato come punto di atterraggio il punto in cui il pilota ha appoggiato i piedi per la prima volta dopo il decollo ufficiale.

15.9. Nel caso di corsa con partenza all'apertura del segnale di start, il decollo deve comunque essere effettuato dopo l'apertura della finestra di decollo. E' di norma concesso al pilota di riatterrare, solo ed esclusivamente prima dell'apertura del segnale di start, a condizione che il ridecollo avvenga nell'area predisposta a ciò e in presenza dei commissari di decollo. Qualunque atterraggio avvenuto successivamente all'apertura del segnale di start, ad esclusione di quelli autorizzati dal direttore di decollo per motivi di sicurezza (nodi ai cordini, incravattamento della vela, emergenza aperta accidentalmente,

altro) deve essere inteso come termine dalla prova per il pilota che lo ha effettuato.

15.10. Dopo il primo giorno di gara valido, i primi in classifica della gara in corso (15 del sesso di maggioranza e 3 di quello di minoranza) hanno diritto alla precedenza in decollo secondo la loro posizione. Per i restanti concorrenti l'ordine di disposizione al cancello di decollo è l'ordine di arrivo allo stesso.

15.11. Se il decollo è organizzato con dei cancelli di ingresso, chi si immette al cancello di decollo deve essere imbragato e pronto al decollo.

16. DOCUMENTAZIONE DI VOLO: GPS E SISTEMA DI LIVE TRACKING

16.1. In tutti i casi in cui il regolamento faccia riferimento ad orari di apertura, chiusura, interruzione, sospensione, ecc., il tempo si intende essere quello determinato dal GPS. Consultare l'Appendice C specifica sul Sistema GPS.

16.2. Fermo restando l'obbligo da parte di tutti i piloti di effettuare il report back elettronico a fine volo qualora possibile, o di consegnare il report back personalmente entro l'orario definito per la singola task, verrà applicata una penalizzazione in caso di mancata consegna della traccia GPS entro 24 ore dall'ora di apertura della finestra di decollo della task, ove la mancata consegna non sia imputabile a cause di forza maggiore (inconveniente di volo, etc.). Per i piloti iscritti all'Aec Lega Piloti la consegna potrà avvenire anche attraverso e-mail ovvero dispositivo di registrazione dati USB, mentre per gli altri piloti obbligatoriamente consegnando lo strumento.

16.3. Il sistema di *Live Tracking* permette di conoscere in tempo reale la posizione del pilota, in volo o a terra, durante tutta la durata della competizione. E' uno strumento volto ad aumentare la sicurezza dei partecipanti, e ad aumentare la efficienza dei servizi di recupero della organizzazione, oltre che permettere di seguire la competizione in tempo reale via internet.

16.4. Il *Live Tracking* non è obbligatorio ai fini delle classifiche ma è obbligatorio ai fini della sicurezza di volo.

16.5. l'AeC Lega Piloti, in via sperimentale ai fini delle classifiche, adotterà un sistema di *Live Tracking* durante lo svolgimento delle competizioni a partire dal 2014 in collaborazione con AirTribune (www.airtribune.com).

17. DICHIARAZIONE DI VOLO (REPORT BACK)

17.1. La dichiarazione di volo è obbligatoria e deve essere compilata da ogni pilota iscritto e presente in decollo al termine della prova; i piloti non decollati riporteranno evidentemente la dicitura "NON DECOLLATO". I testimoni sono facoltativi, sono invece obbligatori i nomi dei piloti atterrati nello stesso luogo, esclusa la meta. Il pilota è responsabile delle indicazioni date sulla dichiarazione di volo, che deve essere firmata. Contestualmente alla dichiarazione di volo deve essere consegnato un dispositivo idoneo alla registrazione della traccia GPS.

17.2. La dichiarazione di volo di cui al punto 17.1 può non essere ritenuta obbligatoria qualora sia utilizzato un sistema di report back elettronico e/o un sistema di invio remoto della traccia GPS.

17.3. La dichiarazione deve essere consegnata entro l'ora indicata al briefing; in caso il pilota sia impossibilitato alla compilazione entro i termini richiesti (recuperi o altro) dovrà darne tempestiva comunicazione all'organizzazione.

17.4. Se non è stato comunicato l'atterraggio e/o non è stata consegnata la dichiarazione di volo, il pilota totalizzerà zero punti per la prova e, per proseguire la gara o iscriversi alla successiva, dovrà pagare 50 euro più le spese sostenute per la ricerca.

17.5. Potranno essere effettuati controlli sulla precisione della dichiarazione di atterraggio. Un errore sfavorevole al pilota sarà corretto dal direttore di gara. Un errore evidente, non doloso, favorevole al pilota, comporta una penalità pari a 10 volte l'errore riscontrato.

17.6. Il pilota che coscientemente altera i risultati raggiunti per trarne un illecito vantaggio sarà squalificato dalla gara e la squalifica sarà notificata ai competenti organi sportivi per gli eventuali ulteriori provvedimenti.

18. AMMONIZIONI E PENALITÀ'

18.1. Il direttore di gara può ammonire ufficialmente i concorrenti per scorrettezze o irregolarità non esplicitamente previste dal presente regolamento. Tale ammonizione dovrà essere chiaramente motivata e per essere ufficiale dovrà avere forma scritta.

18.2. La seconda ammonizione comporta una penalità a discrezione del direttore di gara.

18.3. La terza ammonizione può comportare la squalifica dalla competizione.

18.4. Le penalità possono essere comminate solo dal direttore di gara o, dietro reclamo degli interessati, dagli organi deputati alla soluzione delle contese.

19. LAGNANZE E RECLAMI

19.1. E' ammessa la presentazione di lagnanze al direttore di gara e per i Meeting della Lega Piloti al coordinatore tecnico; è facoltà del direttore richiederle per iscritto. Se il concorrente non è soddisfatto dei risultati della lagnanza può fare reclamo ai sensi degli articoli seguenti.

19.2. I reclami devono essere presentati per iscritto al direttore di gara prima del briefing pre-volo del giorno successivo all'affissione dei risultati provvisori o il giorno successivo all'affissione dei risultati definitivi se l'oggetto della contestazione non era rilevabile dai risultati provvisori. Se i risultati definitivi non sono resi pubblici alla premiazione di fine gara i reclami possono essere presentati successivamente comunque entro 5 gg. dalla pubblicazione e diffusione dei risultati ufficiali.

19.3. I reclami devono essere accompagnati da una tassa di euro 30 (trenta) che sarà restituita solo nel caso di accoglimento del reclamo. Nel caso in cui il reclamo si riferisca alla possibile modifica di parte dell'attrezzatura e per la definizione del contenzioso sia necessario avvalersi di un centro specializzato per il controllo della stessa, la tassa è di 60 (sessanta) che saranno restituiti in caso di accoglimento del reclamo. Ugualmente, il costo della verifica presso il centro specializzato sarà a carico del reclamante.

19.4. I reclami vengono esaminati in primo grado dalla commissione piloti e dal direttore di gara/coordinatore tecnico; il voto del direttore di gara decide i casi di parità. Il reclamante e l'eventuale pilota oggetto del reclamo devono essere convocati e hanno diritto a esporre la questione. La decisione sul reclamo deve essere comunicata entro le ore 9.00 del giorno successivo alla discussione della questione. In caso di rigetto del reclamo deve farsi comunicazione per iscritto e motivata. Nel caso in cui ci si debba avvalere di una consulenza esterna per la verifica dell'attrezzatura, questa dovrà essere resa disponibile dal proprietario e verrà verificata durante la competizione o al termine della stessa.

19.5. La decisione in primo grado può essere appellata avanti alla CCSA inviando copia del reclamo, copia della decisione di primo grado e una cauzione di euro 50 (cinquanta) mediante raccomandata con ricevuta di ritorno entro 7 giorni dalla decisione di primo grado. In caso di accoglimento dell'appello sono rese le cauzioni versate.

19.6. Reclami a regole del regolamento o contro modifiche a norme dello stesso non sono accolte.

20. PUNTEGGIO DI GIORNATA

20.1. Il punteggio di giornata viene utilizzato ai fini della classifica parziale della Gara, e per le classifiche di specialità. La somma dei punteggi delle giornata che compongono una gara determina la classifica finale della gara stessa.

20.2. La giornata di gara è valida se:
- **almeno il 50% (cinquantapercento)** dei piloti iscritti ed in gara (non ritirati) sono decollati;
- la finestra di decollo è rimasta aperta per almeno 20 (venti) secondi per ogni concorrente, o altrimenti se tutti i concorrenti intenzionati a decollare, sono decollati nel tempo di apertura finestra;
- almeno uno dei piloti decollati ha percorso la **distanza di validazione** scelta dal direttore di gara e comunicata al briefing pre-volo. Tale distanza per le competizioni nazionali non potrà essere inferiore a km 30.

20.3. Il valore della prova e quindi il punteggio relativo è funzione dei seguenti elementi:
- le difficoltà tecniche proposte (distanza ,velocità, ecc.);
- il valore dei piloti presenti (italiani e non);
- le formule per determinare il punteggio di giornata sono descritte in Appendice E al regolamento e ne costituiscono parte integrante.

20.4. Il sistema di punteggio utilizzato è il **GAP, nella versione suggerita dalla FAI per l'anno sportivo in corso** adottato con le modalità descritte in Appendice.

21. CLASSIFICHE DI GIORNATA

21.1. Per ogni prova dovrà essere stilata una classifica unica per entrambi i sessi e se vi sono almeno 5 concorrenti del sesso di minoranza dovrà essere stilata e resa pubblica una specifica graduatoria.

21.2. Per le gare di fascia nazionale dovranno essere stilate le seguenti classifiche di giornata:
- Classifica *individuale assoluta Open*;
- Classifica assoluta *femminile*;
- Classifica *categoria/e* SERIAL.

21.3. Per le gare di fascia nazionale potranno opzionalmente essere stilate le seguenti classifiche di giornata:
- Classifica *per club* che tiene conto dei migliori 3 (tre) piloti per club in ogni prova.

22. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI.

22.1. Le coordinate sono definite secondo lo standard UTM e il *Map Datum* ufficiale è il WGS84.

22.2. Le distanze sono approssimate ai 100 (cento) metri ed espresse in chilometri con un decimale (es. 21,4). Le ore sono espresse in ore, minuti e secondi in formato 24h (es. 15:33:02), I punti acquisiti dai piloti sono arrotondati all'intero (es. 768.3 diventerà 768, mentre 768,5 diventerà 769).

22.3. La distanza percorsa da un pilota viene calcolata in base alla somma dei segmenti di percorso completato secondo ordine designato. Un segmento incompleto è la lunghezza del segmento stesso meno la distanza tra il punto di atterraggio e la boa o meta successiva; notare che la distanza sottratta non potrà essere superiore a quella calcolata al precedente punto di virata o partenza. Per segmento si intende il tratto di percorso tra due punti noti: decollo, *start pylon*, boa o atterraggio.

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE

23. SPECIALITA' E GARE

23.1. Sono previsti due livelli di gare di cross country:
- *nazionale*, dove sono valide le gare svolte sul territorio italiano inserite in un apposito calendario Nazionale AeCI. Le gare nazionali sono riservate ai piloti di fascia nazionale, ossia i primi 150 della Classifica Generale al 31 Ottobre dell'anno precedente, salvo i piloti invitati dal Team Leader o dal Centro Tecnico Federale.
- Meeting di Lega Piloti. Riservate ai piloti soci dell'AeC Lega Piloti.

23.2. Per gare di cross-country si intendono le gare in cui il punteggio dipende esclusivamente dalla distanza percorsa in volo, dall'ora di decollo, dal tempo impiegato, dal numero e dal valore dei piloti partecipanti.

23.3. Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata.

23.4. Tutti i piloti partecipanti a una gara, a qualsiasi livello, devono accettare integralmente il regolamento.

24. CATEGORIA CLASSE OPEN E SERIAL

24.1. La categoria OPEN e SPORT hanno l'obiettivo di dare evidenza ai piloti che competono in queste classi con ali aventi le caratteristiche descritte nella sezione 8.1. Esse saranno specificate nei local rules dei singoli eventi.

24.2. E' il pilota che deve documentare la conformità del proprio mezzo a quello omologato e/o certificato nella rispettiva classe.

25. CAMPIONATI ITALIANI

25.1. Il *Campionato Italiano* è una competizione annuale che assegna il titolo di *Campione Italiano Assoluto, Femminile, e in Categoria* SERIAL.

25.2. Il Campionato Italiano è convalidato e i corrispondenti titoli vengono assegnati se il primo classificato assoluto ha conseguito un punteggio complessivo di almeno 1500 pt.

26. CLASSIFICHE DI MERITO

26.1. Obiettivo delle classifiche è di garantire una graduatoria dei piloti di parapendio che hanno partecipato alle recenti competizioni, incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del parapendio, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.

26.2. Per la redazione delle classifiche possono essere considerate tutte le gare di cross country nazionali ed estere.

26.3. Le gare organizzate sul territorio nazionale che applichino un sistema di punteggio diverso da quello specificato nel presente Regolamento non sono valide.

26.4. I piloti che intendano utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono far pervenire alla STS nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:

- regolamento utilizzato;
- classifiche giornaliere con punti, tempi e Km percorsi dai concorrenti;
- classifica finale, anche mediante link alle classifiche pubblicate su Internet;
- recapito dell'organizzazione.

26.5. La *stagione agonistica FAI* è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un europeo e concludersi con l'inizio di un mondiale, oppure può andare dalla fine del mondiale all'inizio dell'europeo. Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due *periodi*: il *periodo pre-evento FAI* che va dal primo novembre alla data di inizio dell'evento FAI, e il *periodo post-evento FAI* che va dal temine dell'evento FAI al trentuno ottobre dello stesso anno. Per semplicità, la stagione agonistica può essere divisa in due periodi compresi tra il primo Novembre ed il 30 Giugno, ed il primo Luglio ed il 31 Ottobre.

26.6. La *Classifica Generale* si ottiene sommando per ogni pilota i migliori risultati ottenuti dal pilota negli ultimi quattro periodi agonistici, compreso l'attuale. I risultati ottenuti nei due periodi meno recenti vengono devalutati detraendone il 15%. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice H di questo regolamento. Sono esclusi gli eventi FAI di classe 1 in cui il pilota interviene come rappresentante delle squadra nazionale (es. europei e mondiali). Sono altresì escluse le competizioni disputate in concomitanza con tali eventi, fatta eccezione per gli eventi di Coppa del Mondo (PWCA).

26.7. La *Classifica di Coppa Italia* si ottiene sommando per ogni pilota i migliori punteggi ottenuti in singole giornate di gara svoltesi nella stagione

agonistica in corso, facenti parte delle competizioni inserite nel calendario della Coppa Italia. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice E di questo regolamento.

26.8. La *Classifica per la PWCA* viene inviata alla PWCA (Paragliding World Cup Association) ed è redatta allo scopo di facilitare la qualificazione per gli eventi di Coppa del Mondo ai piloti maggiormente meritevoli nell'anno in corso. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice K di questo regolamento.

27. SQUADRA NAZIONALE

27.1. A meno di diversa decisione proposta dalla STS e discussa e approvata dalla CCSA la Squadra Nazionale Italiana è così composta:

- i primi 2 (due) piloti classificati nella Classifica Generale definita al punto 26.6 aggiornata al giorno della *dead line* di registrazione della competizione (Campionati Mondiali e Campionati Europei) evidenziato nel *local rules* dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire;
- La 1° donna classificata nelle prime 50 posizioni della Classifica Generale definita al punto 26.6 aggiornata al giorno della *dead line* di registrazione dell'evento (Campionati Mondiali e Campionati Europei) evidenziato nel *local rules* dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire;
- In caso il giorno della *dead line* di registrazione, coincida con un evento FAI 2 o di Coppa del Mondo (PWC) in corso di svolgimento, il giorno di composizione della Squadra Nazionale verrà posticipato alla fine dell'evento stesso;
- gli ulteriori componenti sono selezionati dal team leader che comunicherà le sue scelte agli interessati e alla CCSA;

E' facoltà del team leader indicare entro i termini predetti una rosa di candidati alla nazionale dalla quale selezionare, al momento della *dead line*, la squadra effettiva.

28. TEAM LEADER

28.1. Il *team leader* (caposquadra nazionale) è nominato dalla CCSA dopo essere stato proposto alla nomina dalla STS

28.2. Le competenze del caposquadra sono:

- la selezione della squadra nazionale;
- l'incremento dello spirito di squadra, dello spirito sportivo e agonistico e della capacità di volo dei piloti Italiani candidati alla squadra nazionale e in particolare dei piloti emergenti;

- la direzione e l'allenamento (anche a terra) della squadra Italiana nel corso di eventi internazionali con pieni poteri circa la tattica di squadra;
- la gestione dei rapporti con l 'organizzazione;
- l'organizzazione logistica e amministrativa in loco (anche delegando agli assistenti);

Per comportamenti di grave scorrettezza sportiva il caposquadra può estromettere dalla squadra uno o più piloti.

28.3. Qualora se ne ravvisi la necessità il caposquadra di concerto con la STS propone uno o più collaboratori scelti.

APPENDICI

APPENDICE A - NORME E LINEE GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI DI COMPETIZIONI A DATA FISSA

A.1. Nelle competizioni sono ammessi concorrenti di ambo i *sessi*.

A.2. Tutti i cittadini *italiani* in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte a tutti gli effetti agli eventi sportivi. Il possesso della tessera F.A.I. è requisito indispensabile per poter partecipare agli eventi.

A.3. I cittadini *stranieri*, residenti e non residenti, in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte alle competizioni nazionali ma non concorrono ai titoli di campione previsti.

A.4. La domanda di iscrizione va effettuata sull'apposito modulo fornito dall'organizzazione e deve essere accompagnato dalla quota prevista. Nel modulo di iscrizione deve essere chiaramente riportato uno spazio un cui ogni pilota iscritto indica un solo nominativo quale componente della commissione piloti.

A.5. Le domande di iscrizione incomplete o fatte in altre forme scritte, si considerano non valide eccetto per l'eventuale diritto di prelazione sull'iscrizione; quelle in forma verbale non sono comunque valide.

A.6. E' facoltà dell'organizzazione porre un limite massimo al numero di concorrenti purché venga dichiarato nel bando della gara insieme alle modalità di iscrizione. In ogni caso l'assegnazione dei posti disponibili per una prova di livello nazionale dovrà essere fatta nel rispetto dei seguenti criteri di selezione:

- Tre piloti indicati dal team leader della nazionale;
- I posti restanti dovranno essere assegnati esclusivamente tra i piloti che rientrano nella fascia nazionale. Nel caso in cui le richieste di iscrizione superino i posti disponibili i posti rimanenti dovranno essere assegnati in base all'ordine stabilito dalla organizzazione nel rispetto dl presente Regolamento, del RSN CCSA e del Regolamento FAI nel caso di una gara internazionale;
- E' facoltà degli organizzatori accettare l'iscrizione di piloti che non rientrano nella fascia nazionale per un numero di al più 10 piloti.
- La non applicazione del precedente punto da parte degli organizzatori comporterà l'automatica esclusione dei piloti non in fascia nazionale dalle classifiche.

A.7. Il costo massimo dell'iscrizione per una gara nazionale è stabilito in 20 euro (venti) più altri 20 (venti) euro per ogni giornata di gara prevista. Non comporta violazione della disposizione precedente il richiedere un adeguato e specifico corrispettivo per servizi facoltativi diversi da quelli dettagliati nel presente regolamento. Questi servizi aggiuntivi dovranno essere proposti ai partecipanti come opzionali e non compresi nella quota di iscrizione.

A.8. E' facoltà dell'organizzazione rifiutare l'iscrizione dei piloti ritenuti non idonei per motivi di sicurezza o per impossibilità di accertare il rispetto dei requisiti di legge da parte del pilota.

A.9. E' consentito iscriversi anche dopo lo svolgimento di una o più prove.

A.10. In caso di mancata effettuazione della competizione deve essere rimborsato agli iscritti almeno euro 12 (dodici) per ogni giornata di gara non svolta.

APPENDICE B - NORME E LINEE GUIDA PER LA SELEZIONE DEI PILOTI

B.1. Al fine di gestire al meglio e nel modo più corretto ed equo l'iscrizione dei piloti le organizzazioni di eventi a data fissa devono applicare il processo di selezione qui descritto.

B.2. Il processo di selezione qui descritto ha l'obiettivo di:
- Garantire la partecipazione ai piloti che hanno maggiore esperienza e capacità;
- Garantire agli organizzatori la presenza del numero di iscritto massimo previsto;
- Definire dei criteri oggettivi e di semplice comprensione per la selezione dei piloti;

B.3. IL PROCESSO DI SELEZIONE

Il processo di selezione dei piloti che intendono partecipare ad una competizione nazionale si basa sulla definizione iniziale di alcune dimensioni e parametri:

NUM_MAX_POSTI : E' il numero massimo di piloti ammessi alla competizione. Indicativamente non superiore a 125.
NUM_POSTI_ITA : E' il numero di posti riservati ai piloti Italiani. Indicativamente almeno il 40% del totale. In caso di competizioni FAI2, specificatamente pre-world e pre-european, il numero dei posti riservati ai piloti Italiani sarà indicativamente almeno il 25% del totale.
NUM_POSTI_ESTERO : E' il numero di posti riservati ai piloti non Italiani.
NUM_WILDCARD_ORGANIZZAZIONE : E' il numero di *wildcard* (inviti personali a piloti) disponibili per la organizzazione. Indicativamente 10.
NUM_WILDCARD_TL : E' il numero di *wildcard* (inviti personali a piloti) disponibili e usabili dal Team Leader. Indicativamente 3.
NUM_POSTI_DONNE : E' il numero di posti riservato alle donne. Indicativamente il 10% del totale.
DATA_INIZIO_PREISCRIZIONE : E il giorno dal quale è possibile prescriversi alla competizione;
DATA_TERMINE_PREISCRIZIONE : E il giorno ultimo entro il quale è possibile prescriversi alla competizione;

Le pre-iscrizioni, la selezione e la conferma dei piloti si basa sulla gestione di alcune Liste di Piloti:

LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI : E' la lista dei piloti Italiani che hanno richiesto la preiscrizione alla competizione; La lista è ordinata secondo in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla *Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente*. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI STRANIERI : E' la lista dei piloti non Italiani che hanno richiesto la prescrizione alla competizione; La lista è aggiornata in base alla classifica permanete F.A.I. (WPRS).
LISTA PILOTI SELEZIONATI : E' la lista dei piloti che sono stati selezionati per confermare la loro partecipazione all'evento;
LISTA PILOTI CONFERMATI : E' la lista dei piloti che hanno confermato la loro partecipazione provvedendo a regolarizzare l'iscrizione.
LISTA DI ATTESA : E' la lista dei piloti che attendono di essere selezionati ; La lista è ordinata secondo in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla *Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente*. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

B.4. LA PREISCRIZIONE

A partire dal giorno <**DATA_INIZIO_PREISCRIZIONE**> i piloti potranno richiedere di partecipare alla competizione. I piloti vengono inseriti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI** se Italiani. Nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI STRANIERI** se non Italiani.
Le pre-iscrizioni sono possibili fino alla data di < **DATA_TERMINE_PREISCRIZIONE** >. Chi richiede di iscriversi dopo tale data prende posto nella **LISTA DI ATTESA** nella posizione determinata dalla sua classificazione.

B.5. LA SELEZIONE DEI PILOTI

Al termine della fase di prescrizione viene costruita la **LISTA PILOTI SELEZIONATI** che avranno 5-10 giorni di tempo per regolarizzare la loro iscrizione. La lista è costruita includendo:

- I piloti che hanno ricevuto una *wildcard* dalla organizzazione o dal Team Leader;
- Le donne Italiane presenti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI** in base alla posizione nella lista fino ad averne il numero minimo prefissato ;
- I piloti stranieri presenti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI STRANIERI** in base alla posizione nella lista e nel numero prefissato < ***NUM_POSTI_ESTERO*** >.
- La lista di selezione viene completata includendo i piloti presenti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI** ordinati secondo la Classifica Generale al 31 ottobre dell'anno precedente, FINO A RAGGIUNGERE IL NUMERO MASSIMO DI POSTI DISPONIBILI < ***NUM_MAX_POSTI*** >.

I piloti selezionati vengono rimossi dalle rispettive liste di preiscrizione (Italiani e Stranieri).
Queste Liste conterranno i piloti non selezionati e diventeranno le **LISTE DI ATTESA**.

B.6. CONFERMA DEI PILOTI

I piloti selezionati che provvedono a regolarizzare e documentare la avvenuta iscrizione vengono inseriti nella **LISTA PILOTI CONFERMATI**. Se un pilota selezionato non completa l'iscrizione o rinuncia alla partecipazione viene rimosso dalla lista dei piloti selezionati e al suo posto viene inserito nella **LISTA PILOTI SELEZIONATI** il **PRIMO** dei piloti presenti nella corrispondente **LISTA DI ATTESA**. Anche in questo caso il pilota che subentra DEVE ESSERE PRESENTE IN CLASSIFICA GENERALE.

Questo iter si ripete fino allo svuotamento delle liste di attesa o al raggiungimento del numero massimo di piloti iscritti.

Nel caso in cui un pilota già confermato debba rinunciare alla partecipazione è facoltà della organizzazione rimuoverlo dalla lista dei piloti confermati e includere nella **LISTA PILOTI SELEZIONATI** il **PRIMO** dei piloti presenti nella corrispondente **LISTA DI ATTESA**. Anche in questo caso il pilota che subentra DEVE ESSERE PRESENTE IN CLASSIFICA GENERALE.

APPENDICE C - SISTEMA GPS

C.1. GPS

C.1.1. La traccia GPS viene utilizzata come unica evidenza per documentare le prove di volo dei piloti.

C.1.2. Ogni pilota deve essere equipaggiato con almeno un GPS. Solo alcuni specifici modelli sono accettati. Il pilota è responsabile del funzionamento e della corretta configurazione del GPS.

C.1.3. Dopo ogni prova è responsabilità del pilota consegnare all'organizzazione il proprio GPS al fine di scaricare la traccia e gli altri dati. Se il pilota non è in grado di fornire un GPS contenente dei dati validi e pertinenti (vedi C.3 Dati validi del GPS), la sua prova viene considerata nulla.

C.2. DOCUMENTAZIONE DEL GPS

C.2.1. I dati dovranno essere scaricati direttamente dal GPS. Files, copie di files non sono ritenute fonti valide per la documentazione di un volo. La documentazione di volo è ritenuta valida se i dati GPS forniti verificano i criteri di validità descritti (vedi C.6 Validità della traccia).

C.2.2. In deroga al punto C.2.1, la organizzazione può decidere di accettare file di tracce GPS o l'invio remoto della traccia qualora in sistema di refertazione lo permetta.

C.2.3. I dati del GPS vengono verificati utilizzando un programma SW conforme alle specifiche di questo regolamento, nonché della sezione 7 del codice sportivo FAI. Tale software è in grado di controllare:

- Tempo di partenza in caso di Start;
- Settore FAI allo start o in boa;
- Punto di atterraggio;
- Tempo di arrivo, in subordine ai metodi classici;
- La miglior posizione dichiarata o raggiunta da un pilota durante il volo (questa posizione è quella presa in considerazione se migliore di quella del punto di atterraggio).

(*) [Miglior Posizione] Al pilota viene assegnata la miglior posizione raggiunta nella prova. Questa può essere il punto di atterraggio o un punto raggiunto in volo se più favorevole al pilota.

C.2.4. Sono compiti del pilota:

- Il pilota deve andare in volo solo con il GPS dichiarato al momento della registrazione o iscrizione. Eventualmente può essere utilizzato più di un GPS.
- Il pilota deve configurare correttamente il proprio GPS al fine della registrazione del volo.
- Il pilota deve cancellare le tracce pre-esistenti prima di ogni prova di volo.

C.3. Dati GPS Validi

Per essere considerata valida, la traccia registrata dal GPS deve soddisfare i requisiti definiti nel regolamento F.A.I.. Le condizioni principali che devono essere soddisfatte sono:

- La traccia deve essere presente per almeno due minuti prima e due minuti dopo ogni boa o *startpoint*. Nel contempo la traccia deve essere continua per almeno cinque minuti in prossimità della boa o *startpoint*.
- La traccia deve contenere informazioni relative al tempo di volo valide e coerenti .
- L'intervallo di campionamento accettato massimo, che garantisce la continuità della traccia è di 30 secondi.

C.4. Validità della traccia e criteri di verifica del GPS

- Tutti i punti (start, punti di aggiramento, atterraggio), devono essere punti fisici definiti sul terreno.
- Per ogni punto di start o punto di aggiramento la traccia registrata deve contenere almeno una delle seguenti informazioni:
- Almeno un punto nel cilindro della boa.
- Una coppia di punti per i quali la retta che congiunge i sue punti attraversa il cilindro FAI, o passa ad una distanza inferiore a quella di tolleranza ammessa.
- Il **raggio del cilindro standard per le boe è di 400 m**t. La **distanza di tolleranza** base ammessa è di 0 mt.

C.5. Standard nell'uso del GPS

Il Map Datum standard che deve essere usato per la rilevazione delle boe da GPS e per la pubblicazione in formato cartaceo delle stesse è il **WGS84**.

Il Datum Format standard con il quale devono essere rappresentate le boe è **UT**M.

C.6. Configurazione e Uso del GPS

1. Caricare nel GPS la lista delle boe (waypoint WP) ufficiale. Si raccomandiamo di farlo direttamente al centro operativo.
2. (Solo Garmin) Attivare il *Track Log Recording* preferibilmente in modalità **WRAP**. (Questa cosa vi garantisce di registrare sempre la fine del volo, sovrascrivendo nel caso in cui la memoria del vostro GPS non sia sufficiente l'inizio del volo).
3. (Solo Garmin) Impostare *l'intervallo di campionamento* ottimale rispetto alla prova assegnata, e comunque non superiore a 30 secondi.Una buona impostazione dovrebbe garantire la registrazione dell'intero volo utilizzando un intervallo di campionamento più breve possibile. Per chi ha un Top Navigator l'intervallo di campionamento è di 10 secondi (un punto registrato ogni 10 secondi).
4. Azzerare la traccia e tutti i punti marcati (marked waypoint), prima di ogni prova.

5. Marcare le coordinate del punto di atterraggio ("Mark + Enter") e spegnere il GPS immediatamente dopo tale operazione.
6. Non riaccendere il GPS se non al centro operativo per effettuare la dichiarazione di volo.
7. Non marcate ulteriori punti fino alla dichiarazione di volo presso il centro operativo.
8. Portate il GPS con voi al centro operativo, al fine di poter effettuare la dichiarazione di volo.
9. Accendere il GPS appena prima dell'operazione di verifica, in assenza di copertura GPS (ad esempio al chiuso).

APPENDICE D - SISTEMA DI PUNTEGGIO: FORMULE

Il sistema di punteggio utilizzato per assegnare il valore ad ogni giornata di gara è basato sul **GAP (vedi punto 20.4)**. La refertazione ed il calcolo del punteggio deve essere effettuato utilizzando il software **FS COMP** (http://fs.fai.org), strumento ufficiale della FAI. I parametri GAP per le gare nazionali svolte secondo il seguente regolamento sono predefiniti è non possono essere modificati dalle organizzazioni locali. Il valore dei parametri sono definiti nell'**ALLEGATO I.**

Il **punteggio di giornata** è determinato dal **GAP (vedi punto 20.4)**

Il **punteggio per la classifica generale** è ottenuto moltiplicando il punteggio di giornata calcolato dal **GAP (vedi punto 20.4**) per il Coefficiente.valore piloti della giornata di gara. Ovvero:

Punteggio di giornata per la classifica generale = **GAP (vedi punto 20.4)** *Cvp

Il **Cvp, Coefficiente Valore Piloti** assume un valore compreso tra 1 e 1,4 ed è calcolato a partire dalla **Lista Piloti di Valore**.

Lista Piloti di Valore
La lista piloti di valore ha l'obiettivo di raggruppare i migliori piloti Italiani e stranieri basandosi sui risultati della ultima stagione agonistica Italiana, delle ultime due stagioni di Coppa del Mondo, e degli ultimi due eventi F.A.I. categoria 1. Viene redatta ad inizio anno e viene aggiornata dopo l'evento F.A.I. previsto per quell'anno. E' cosi composta :

1. I primi 25 della classifica generale al 31.10 dell'anno precedente
2. I primi 25 della ultime due edizioni di Coppa del Mondo (PWC).
3. I primi 25 degli ultimi Campionati Mondiali FAI.
4. I primi 25 degli ultimi Campionati Europei FAI.

Npv - Numero piloti facenti parti della Lista piloti di valore presenti in decollo ;

Il coefficiente valore piloti viene determinato a partire dal parametro Npv utilizzando la seguente formula :

Cvp = 2.4 – (1.4^((31-Npv)/31))

Il **Coefficiente Valore Piloti** è ottenuto valutando il numero di piloti che hanno effettivamente (decollati in almeno una task valida) preso parte ad almeno una task dell'evento.

La tabella sottostante riporta i valori che il Coefficiente Valore Piloti può assumere.

Numero Piloti di valore	Coefficiente Valore Piloti	Valore Massimo della Prova
0	1,000	1000
1	1,015	1015
2	1,030	1030
3	1,045	1045
4	1,059	1059
5	1,074	1074
6	1,088	1088
7	1,102	1102
8	1,116	1116
9	1,130	1130
10	1,144	1144
11	1,158	1158
12	1,171	1171
13	1,184	1184
14	1,197	1197
15	1,210	1210
16	1,223	1223
17	1,236	1236
18	1,248	1248
19	1,261	1261
20	1,273	1273
21	1,285	1285
22	1,297	1297
23	1,309	1309
24	1,321	1321
25	1,333	1333
26	1,344	1344
27	1,356	1356
28	1,367	1367
29	1,378	1378
30	1,389	1389
> 30	1,400	1400

APPENDICE E - PUNTEGGIO SINGOLA PROVA VALIDO PER LA COPPA ITALIA

Il sistema di punteggio utilizzato per le gare di Coppa Italia è quello di giornata descritto nell'appendice D.

La classifica di Coppa Italia viene calcolata sommando i migliori N punteggi che un pilota ha realizzato in ogni singola prova valida per la Coppa Italia. Il numero N di prove considerate nella classifica è calcolato come i 2/3 arrotondati per eccesso delle prove valide disputate.
La tabella seguente sintetizza quanto descritto.

# prove disputate	N = prove da considerare
1	1
2	2
3	2
4	3
5	4
6	4
7	5
8	6
9	6
10	7
11	8
12	8
13	9
14	10
15	10
16	11
17	12
18	12
19	13
20	14
21	14
22	15
23	16
24	16
25	17
26	18
27	18

APPENDICE F – CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA

F.1. Validità della prova e distanza di validazione

Una prova di gara viene considerata valida se:

- **almeno il 50% (cinquanta percento)** dei piloti iscritti ed in gara (non ritirati) sono decollati;
- la finestra di decollo è rimasta aperta per almeno 20 (venti) secondi per ogni concorrente, o altrimenti se tutti i concorrenti intenzionati a decollare, sono decollati nel tempo di apertura finestra;
- almeno uno dei piloti decollati ha percorso la **distanza minima di validazione** scelta dal direttore di gara e comunicata al briefing pre-volo. Tale distanza per le competizioni nazionali non potrà essere inferiore a km 30.

F.2. Criteri minimi di validità in caso di sospensione della prova

Una prova interrotta dal direttore di gara prima della sua naturale conclusione può essere convalidata se al momento della sospensione sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- è trascorsa almeno una 1 ora dalla apertura dello start;
- è stata percorsa la distanza minima di validazione da almeno il 20% dei piloti decollati;
- sono stati percorsi almeno i 2/3 della distanza totale della prova da almeno venti dei piloti decollati;
- la prova era del tipo Corsa a Meta ("*Race To Goal*").

APPENDICE G – MODALITA' DI ARRIVO IN GOAL

G.1. MODALITA' DI ARRIVO IN GOAL

G.1.2 Tranne diversa comunicazione al briefing pre-task l'arrivo in goal suggerito è:

1) stop del tempo del pilota all'ingresso nel cilindro di 1 Km attorno alla ultima boa;
2) conferma del tempo all'attraversamento della linea di meta, ideale o fisica. I piloti dovrebbero attraversare le linea di goal nello stesso ordine con cui sono entrati nel cilindro;
3) la linea di meta se presente fisicamente deve coincidere il più possibile con il punto GPS comunicato ai piloti, e ha dimensioni ideali di 200 mt + 200 mt;
4) nel caso in cui la linea GPS non coincida con quella fisica al pilota verrà convalidata quella a lui più favorevole (la più vicina rispetto alla direzione di arrivo);
5) nel caso in cui il pilota entri nel cilindro ma non tagli la linea di meta a questo verrà assegnato:
    - il tempo di arrivo in goal (attraversamento del cilindro);
    - la distanza completa del percorso ma non i punti velocità e i punti arrivo (Speed Pt.+Arrival Pt. = 0) che verranno detratti come penalizzazione con motivazione "non attraversamento della linea di meta".

G.2.2 Qualora vi sia la possibilità tecnica, è ammesso utilizzare le altre forme di arrivo a meta contenute nel regolamento della PWC:

- *Conical End of Speed Section* (CESS)
- *Arrival Altitude Bonus Points*
- Linea con semicerchio: il pilota valida la meta qualora sia presente almeno un punto in un'area compresa tra la linea e un semi-cilindro, con centro nel punto mediano della linea, raggio pari alla metà della lunghezza della linea, parte piana coincidente con la linea stessa, e sul lato opposto rispetto alla direzione del precedente *waypoint* (13.6 PWC Rules)

APPENDICE H – MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI

H.1. Glossario e definizioni

- La ***stagione agonistica FAI*** è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un europeo e concludersi con l'inizio di un mondiale, oppure può andare dalla fine del mondiale all'inizio dell'europeo. Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due ***periodi agonistici*** : il ***primo periodo*** che va normalmente dal primo novembre al trenta di giugno, e il ***secondo periodo*** che va normalmente dal trenta di giugno al trentuno ottobre dello stesso anno. Le date di inizio/fine dei periodi agonistici possono essere diversamente definite ad inizio stagione.
- Il sistema di punteggio adottato è descritto nell'Appendice D.
- Definiamo ***evento utile*** quello in cui si sono volate almeno due task valide.
- Il numero di giornate di gara valide per la classifica finale determina ***il coefficiente giornate volate*** per l'evento con questa semplice regola:

giornate volate	***Coefficiente tecnico evento***
2	*1,00*
3	*1,15*
4 o più	*1,25*

- Il ***coefficiente tecnico evento*** viene calcolato moltiplicando il coefficiente valore piloti dell'evento per il coefficiente giornate volate.

  coefficiente tecnico evento =
  coefficiente valore piloti ***x*** *il coefficiente giornate volate*

- *Il* ***massimo punteggio evento*** è il punteggio complessivo (classifica finale) ottenuto dal vincitore dell'evento.
- Ai fini della classifica generale può essere calcolato il ***punteggio del pilota per l'evento*** che è proporzionato al punteggio che il pilota ha ottenuto nella classifica finale dell'evento rispetto al punteggio del vincitore.
  Ovvero
  Punteggio del pilota per l'evento =
  coefficiente tecnico evento **x**
  (punteggio complessivo pilota / massimo punteggio evento) **x**
  1000

H.2. Determinazione della Classifica Generale Piloti

La classifica generale piloti combina i migliori risultati delle singole task con i migliori risultati relativi all'evento complessivo. La classifica è

composta da **quattordici** (14) risultati, **dieci** (10) riferiti alle singole task e **quattro** (4) all'intero evento.
Al più **quattro** (4) punteggi di task possono essere ottenuti in gare estere e al più due (2) punteggi evento possono essere ottenuti in gare estere. I risultati dei due periodi agonistici meno recenti vengono inseriti nella classifica generale con una penalizzazione del 15%.

H.3. Coefficiente Valore Piloti : Valore minimo

Il coefficiente valore piloti viene predefinito ad un valore minimo per alcune tipologie di venti che nel seguito vengono specificate. Questo significa che il coefficiente valore piloti minimo per le singole task di tali eventi e per l'evento nella sua interezza, assume il valore minimo predefinito. Nel caso in cui il valore effettivamente calcolato sia superiore a quello minimo garantito verrà utilizzato il valore calcolato.

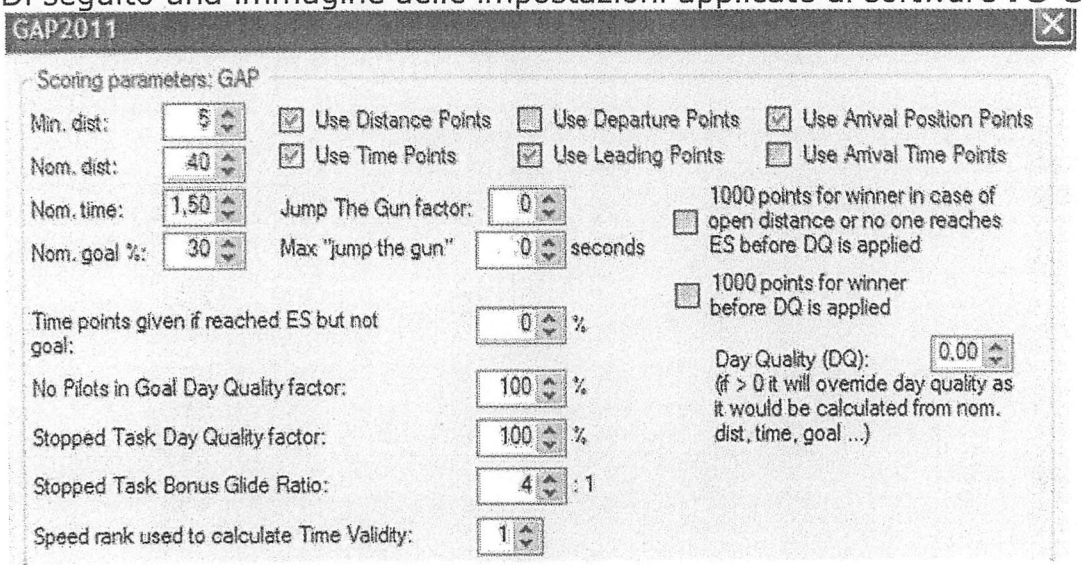
Tipologia Evento	CVP Minimo	Note
Meeting di Lega Piloti	1.2	Singole task e evento.
Evento di Coppa del Mondo	1.3	Singole task e evento.
Eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara) realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia	1.25	Singole task e evento.
Altri eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara).	1.15	Singole task e evento.
Altri eventi di meno di 4 giorni realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia	1.15	Singole task e evento.

APPENDICE I - SISTEMA DI PUNTEGGIO GAP: IMPOSTAZIONI SOFTWARE

Il Sistema di punteggio GAP altro non è che una evoluzione del Gap2002, che utilizza il leading point per il pilota calcolato utilizzando la traccia GPS, ed aggiunge la possibilità, in caso di task stoppata, di assegnare un bonus distanza ai piloti in base alla loro quota.
Si è deciso di standardizzare per le gare di Coppa Italia e raccomandare per tutte le altre competizioni, i parametri della formula di punteggio per tutta la stagione, come segue:

MIN. DIST.:	**5 Km**
NOM. DIST.:	**40 Km**
NOM. TIME:	**1,5 h**
NOM GOAL:	**30%**
Use Distance Points:	**SI**
Use Departure Points:	**NO**
Use Arrival Position Points:	**SI**
Use Time Points:	**SI**
Use Leading Points:	**SI**
Use Arrival Time Points:	**NO**
Jump The Gun Factor:	**0**
Max "Jump The Gun":	**0**
Time Points Given If Reached ES But Not Goal:	**0**
No Pilots In Goal Day Quality Factor:	**100%**
Stopped Task Day Quality Factor:	**100%**
Stopped Task Bonus Glide Ratio:	**4:1**
Speed Rank Used To Calculate Time Validity:	**1**
1000 Points For Winner In Case Of Open Distance Or No One Reaches ES Before DQ Is Applied:	**NO**
1000 Points For Winner Before DQ Is Applied:	**NO**
Day Quality:	**0**

Di seguito una immagine delle impostazioni applicate al software **FS COMP**:



APPENDICE J – MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA PER PWCA

J.1. Glossario e definizioni

Si considerino valide tutte le parti contenute nel paragrafo **H1** riguardanti la Classifica generale, tranne:

- Il **Cvp**, **Coefficiente Valore Piloti** assume un valore compreso tra 1 e 1,3 ed è calcolato a partire dalla **Lista Piloti di Valore**.

- **Npv** (Numero piloti di Valore) - Numero piloti facenti parti della Lista piloti di valore presenti;

Il coefficiente valore piloti viene normalmente (vedi paragrafo seguente K.3) determinato a partire dal parametro Npv utilizzando la seguente formula :

Cvp = 2.4 - (1.4^((31-Npv)/31))

Il **Coefficiente Valore Piloti** è ottenuto valutando il numero di piloti che hanno effettivamente (decollati in almeno una task valida) preso parte ad almeno una task dell'evento.

La tabella sottostante riporta i valori che il Coefficiente Valore Piloti può assumere.

Numero Piloti di valore	Coefficiente Valore Piloti	Valore Massimo della Prova
0	1,000	1000
1	1,015	1015
2	1,030	1030
3	1,045	1045
4	1,059	1059
5	1,074	1074
6	1,088	1088
7	1,102	1102
8	1,116	1116
9	1,130	1130
10	1,144	1144
11	1,158	1158
12	1,171	1171
13	1,184	1184
14	1,197	1197
15	1,210	1210
16	1,223	1223
17	1,236	1236

18	1,248	1248
19	1,261	1261
20	1,273	1273
21	1,285	1285
22	1,297	1297
> 22	1,3	1300

J.2. Determinazione della Classifica per PWCA

La classifica per PWCA combina i migliori risultati delle singole task con i migliori risultati relativi all'evento complessivo. La classifica è composta da **undici** (11) risultati, **otto** (8) riferiti alle singole task e **tre** (3) all'intero evento.

Al più **tre** (3) punteggi di task possono essere ottenuti in gare estere e al più due (2) punteggi evento possono essere ottenuti in gare estere. I risultati dei due periodi agonistici meno recenti vengono inseriti nella classifica generale con una penalizzazione del 50%.

J.3. Coefficiente Valore Piloti :

Il coefficiente valore piloti viene predefinito ad un valore fisso per alcuni eventi, e ad un valore minimo per altre tipologie di eventi che nel seguito vengono specificate. Questo significa che il coefficiente valore piloti minimo per le singole task di tali eventi e per l'evento nella sua interezza, assume il valore minimo predefinito. Nel caso in cui il valore effettivamente calcolato sia superiore a quello minimo garantito verrà utilizzato il valore calcolato.

Per la stagione in corso vale la seguente tabella:

Tipologia Evento	CVP Minimo	CVP Fisso	Note
Evento di Coppa del Mondo		1.30	Singole task e evento.
Eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara) realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia		1.30	Singole task e evento.
Eventi Pre-PWC		1.30	Singole task e evento.
Meeting di Lega Piloti	1.2		Singole task e evento.
Eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara) non organizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia.	1.15		Singole task e evento.

Altri eventi di meno di 4 giorni realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia	1.15		Singole task e evento.

APPENDICE K – FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA

K.1. Definizione:

La frequenza radio di sicurezza serve per tenere costantemente in contatto piloti, commissione sicurezza e direttore di gara durante lo svolgimento delle prove, ed attraverso di questa verranno date le comunicazioni riguardanti la sicurezza o qualunque altra informazione importante per i concorrenti.
La frequenza sarà comunicata durante il Briefing di gara in decollo.

K.2. Uso della Frequenza di Sicurezza:

Per ogni pilota in gara è OBBLIGATORIO sintonizzarsi su questa frequenza.
L'organizzazione di gara potrà effettuare dei controlli e potrà applicare sanzioni qualora il pilota non sia sintonizzato o non risponda.
Essa potrà essere utilizzata SOLO per i seguenti scopi:

- Comunicazioni di Emergenza;
- Comunicazioni di Sicurezza;

Qualunque trasgressione di questa limitazione da parte di un pilota potrà essere sanzionata da parte dell'organizzazione.
Le modalità di utilizzo della frequenza per effettuare comunicazioni è descritta nel paragrafo L.4.

K.3. Utilizzo delle informazioni:

La commissione sicurezza è incaricata di valutare le condizioni meteo durante la prova ed ogni altra situazione riguardante la sicurezza, e consigliare il Direttore di Gara, qualora presente, ovvero prendere decisioni circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova. Tutti i piloti hanno comunque il dovere di monitorare le condizioni in volo e comunicarle al Direttore di gara ed alla commissione sicurezza quando diventano pericolose, sia in decollo sia in volo. Questo deve essere fatto utilizzando gli standard sanciti dalla FAI e riportati nel paragrafo L.4. In ogni caso, ogni decisione circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova sono prese esclusivamente dal direttore di gara, se presente, o dalla commissione sicurezza.

K.4. Comunicazioni Standard:

Qualora un pilota voglia comunicare una situazione di emergenza, la comunicazione deve essere come segue:

- Numero Pilota;
- Posizione;
- Tipo di Emergenza;
- Ulteriori informazioni utili;

Es.: "Numero 50, 5 Km prima della seconda boa, vela aperta a terra, atterro nelle vicinanze e richiamo".
La frequenza deve poi essere lasciata libera, affinché il direttore di gara possa comunicare con il pilota e rendere i soccorsi, qualora necessari, puntuali e tempestivi.

Qualora un pilota voglia comunicare le condizioni meteo, la comunicazione deve essere come segue:

- Numero Pilota;
- Posizione;
- Livello percepito;
- Ulteriori informazioni utili;

Dove i livelli sono:

- Livello 1: Condizioni di volo nella norma;
- Livello 2: Condizioni di volo forti, tenere le condizioni meteo monitorate;
- Livello 3: Condizioni di volo inaccettabili, si richiede un intervento del direttore di gara, se presente, o della commissione piloti;

Es.: "Numero 50, 1 Km prima della seconda boa, riporto LIVELLO 2, forte sottovento avvicinandosi al costone".

Sarà facoltà del direttore di gara, se presente, e della commissione sicurezza chiedere conferma ad altri piloti in gara che si trovino nelle vicinanze per confermare il livello percepito. Questi dovranno rispondere utilizzando lo stesso standard di comunicazione.

APPENDICE L – CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI

L.1. Premessa.

La presente "Carta del rapporto Organizzazioni – Piloti" ha lo scopo di trovare un giusto compromesso tra le esigenze dei Piloti competitori, in termini di servizi ricevuti e di contenimento della spesa, e quelle delle Organizzazioni delle gare a data fissa, che devono ricevere un giusto compenso in cambio dei loro sforzi economici ed organizzativi. Il fine del presente documento è quello di rendere il rapporto costi / servizi il più possibile equilibrato.

E' chiaro che ogni Organizzazione ha esigenze proprie e ogni gara fa storia a sé. La presente raccolta di norme non pretende di esaurire ogni possibile casistica ma vuole costituire una traccia, modificabile e migliorabile nel tempo, in modo che ne' le Organizzazioni ne' i Piloti competitori affrontino una condizione di evidente squilibrio tra costi e servizi.

Si fa viva raccomandazione alle Organizzazioni di perseguire un supporto fisico ed economico dagli Enti Locali e delle realtà industriali locali, in modo che l'eccellenza dei servizi che ogni Organizzazione desidera offrire vada il meno possibile a gravare sul costo dell'iscrizione che i Piloti devono sostenere.

Il mancato rispetto dei valori suggeriti o la mancata fornitura dei servizi di base potrà portare al non riconoscimento dei punteggi ottenuti dai Piloti nella Competizione per la Classifica Generale e di Coppa Italia.

A partire dal 2014, potranno essere inserite nel calendario nazionale un massimo di quattro (4) gare a data fissa, oltre ai Campionati Italiani.

L.2. Servizi

L.2.1. Servizi indispensabili:

- Trasporti da e per il decollo, recuperi
- Struttura fisica per le operazioni di refertazione e verifica generale
- Refertazione e servizi meteo
- Fornitura gratuita di acqua potabile, possibilmente in decollo
- Premi
- Area a disposizione con connettività Internet
- Sito web con info generali, cartine della fly zone, file delle boe disponibili tempo prima della data di inizio della gara. Il file delle boe dev'essere reso disponibile su Internet ad inizio stagione.
- Iscrizioni e pagamenti online
- Servizio medico d'emergenza

Si ricorda inoltre che servizi quali refertazione e meteo possono essere richiesti ed ottenuti dalla AeC Lega Piloti, purché siano rispettati tutti i punti del RSN.

Nota: la refertazione deve essere fatta tramite il software FS. Il database di partenza viene fornito da Aec Lega Piloti

L.2.2. Servizi auspicabili:

- Pocket lunch
- Parking automezzi con camping (ove possibile)
- Servizi igienici (ove possibile)
- Maglietta
- Presa d'acqua per zavorra
- Premi in denaro

- Agevolazione economica per gli utilizzatori di tracker (tipo SaFly o altri strumenti di real-time tracking)

L.2.3. Servizi aggiuntivi e ricreativi:

Possono essere offerti a discrezione dell'Organizzazione, ma se offerti devono essere sottoscrivibili e pagati a parte, e non devono gravare sul costo di iscrizione:

- Cene
- Strutture ed organizzazione di servizi aggiuntivi (gite,sport alternativi ecc)

L.3. Costi di iscrizione e Rimborsi

L.3.1. Costi di Iscrizione:

1. I costi di iscrizione suggeriti sono in dipendenza del numero previsto di task
2. 4 task = 90 (€22.5 per task)
3. 5 task = 110 (€22 per task)
4. 6 task = 130 (€21.66 per task)
5. 7 task = 150 (€21.42 per task)
6. oltre = € 20 per task

L.3.2. Rimborsi:

Rimborsi <u>minimi</u> in caso di annullamento o mancata validazione della competizione:

- in caso di annullamento della gara 4 o più giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 75% della quota di iscrizione;

- in caso di annullamento della gara da 0 a 3 giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 50%;

  in caso di non validazione della gara per non raggiungimento del punteggio minimo: rimborso del 25%

APPENDICE M – PROCEDURE DI CONTROLLO GENERALI DEI PARAPENDIO

M.1. Risultato del controllo

Per ogni controllo effettuato, abbiamo tre possibili risultati:

- La misura è all'interno delle tolleranze: il risultato è CONFORME;
- La misura è al di fuori delle tolleranze, senza un vantaggio per il pilota: il risultato è FUORI ASSETTO
- La misura è al di fuori delle tolleranze, con un vantaggio per il pilota: il risultato è NON CONFORME

M.2. Controllo del fascio

Le linee del fascio dal maillon alla asola sono confrontate con le misure fornite dal costruttore. Si tiene in conto la lunghezza degli elevatori e delle asoli qualora necessario. Tutte le misure sono prese e confrontate con precisione al millimetro.

M.2.1. Lunghezza assoluta della linea

La tolleranza assoluta per una singola linea del fascio è ±0.7%.
Se:

$$ABS([lunghezza_{design}] - [lunghezza_{misurata}]) > [lunghezza_{design}] * 0.7\%$$

Allora il controllo viene giudicato FUORI ASSETTO, altrimenti CONFORME.

M.2.2. Lunghezza relativa delle linee

La tolleranza differenziale per un singolo paio di A e B è da -0.3% a +0.6% della media della lunghezza delle linee A e B. Affinché risulti NON CONFORME il differenziale deve essere simmetrico.
Se:

$$(B_{design} - A_{design}) - (B_{misurata} - A_{misurata}) > ((A_{design} + B_{design})/2) * 0.6\%$$

il risultato è FUORI ASSETTO

$$(B_{design} - A_{design}) - (B_{misurata} - A_{misurata}) < ((A_{design} + B_{design})/2) * -0.3\%$$

il risultato è NON CONFROME
Altrimenti è CONFORME

M.2.3. Lunghezza relativa media delle linee

La tolleranza differenziale media in direzione di un minor angolo di attacco è -0.2%. La misura verrà effettuata solo sulle coppie A-B che tengono la maggior parte del carico, normalmente identificate dalle A con doppi punti di aggancio. Affinchè risulti NON CONFORME il differenziale deve essere simmetrico.
Se:

$$AVG(B_{design} - A_{design}) - (B_{misurata} - A_{misurata}) < AVG((A_{design}+B_{design})/2)* -0.2\%$$

il risultato è NON CONFROME
Altrimenti è CONFORME

M.3. Controllo degli elevatori

La lunghezza degli elevatori dal punto di aggancio al maillon sono confrontati con le misure fornite dal costruttore.

M.3.1. Lunghezza assoluta dell'elevatore

La tolleranza assoluta per un singolo elevatore è ±7mm.
Se:

$$ABS([lunghezza_{design}] - [lunghezza_{misurata}]) > 7$$

Allora il controllo viene giudicato FUORI ASSETTO, altrimenti CONFORME.

M.3.2. Lunghezza relativa deli elevatori

Se l'errore nella lunghezza degli elevatori è nella direzione di un angolo di attacco inferiore, e tale errore risulta essere simmetrico, questo porta il risultato del controllo ad essere NON CONFORME

M.4. Controllo della vela

Nessuna misura maggiore di 1 metro può variare più del 1% rispetto alla misura effettuata sulla vela certificata di riferimento. Ogni imprecisione della misura stessa viene conteggiata prima di applicare questa tolleranza. Ad esempio se la misura può essere effettuata con una accuratezza pari allo 0.5%, il totale errore accettabile è di 1.5%).

Il sottoscritto Dott. Valentino Baù, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del VDS/VL, giusto Decreto commissariale n. 42 del 13 aprile 2018,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Cross Country;

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 VDS/VL categoria Parapendio Cross Country 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. Valentino Baù
Esperto tecnico del Commissario straordinario

PADOVA 17-04-2018

Bau' Valentino

Cognome BAU'
Nome VALENTINO
nato il 31-10-1967
(atto n. 584 P. 1 S. A 1967)
a MONSELICE (PD)
Cittadinanza Italiana
Residenza BAONE (PD)
Via ARZER DEL VESCOVO 24
Stato civile
Professione

CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI

Statura 171
Capelli Castani
Occhi Castani
Segni particolari



Firma del titolare Bau' Valentino

BAONE li 23-11-2010

Impronta del dito indice sinistro

IL SINDACO

Scadenza : 22-11-2020
Diritti : 5,42

AS 5600222

IPZS S.p.A. - OFFICINA C.V. - ROMA

REPVBBLICA ITALIANA

COMVNE DI
BAONE

CARTA D'IDENTITA'

N° AS 5600222

DI

BAU' VALENTINO

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018
AL REGOLAMENTO TECNICO PARAPENDIO – Cat. CROSS COUNTRY 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO PARAPENDIO – CAT. CROSS COUNTRY 2017	MOTIVAZIONI	RIFERIMENTO DELLA NORMATIVA FAI O DI ALTRA NORMATIVA NAZIONALE O INTERNAZIONALE DA RECEPIRE ATTRAVERSO TALE MODIFICA
Denominazione del documento "Regolamento tecnico"	Correzione di refusi per errore di trascrizione. All'interno del documento si è modificata la vecchia denominazione di "Regolamento Sportivo Nazionale (RSN)" in "Regolamento Tecnico (RT)" e si è eliminato ogni riferimento all'annualità.	Non applicabile. Refusi per errore di trascrizione.
Para 1.4 Definizioni RT CCSA: Regolamento Tecnico della CCSA FAI: Federazione Aeronautica Internazionale; C.S.: Codice Sportivo della FAI - Sporting Code - section S7.	Sono state inserite le definizioni di alcune sigle utilizzate nel corpo del documento.	Non applicabile
Para 4.3 Entro 15 gg dal termine della competizione è dovere dell'organizzazione inviare alla STS le classifiche in formato elettronico ...	Correzione di un refuso per errore di trascrizione. Si è allineato il termine per l'invio delle classifiche a quanto previsto dal successivo para 6.1	Non applicabile. Refuso per errore di trascrizione.
Para 9.4. Ad emendamento del punto 9.3 del presente regolamento, a tutti i piloti indipendentemente dal loro peso ('peso del pilota') viene permesso di raggiungere un peso in assetto di decollo pari a 95 Kg. E' responsabilità del pilota assicurarsi di possedere la necessaria preparazione fisica e capacità per poter decollare ed atterrare in sicurezza in tali condizioni.	Nell'ambito dell'Annual Meeting of the FAI Hang Gliding & Paragliding Commission (Sao Joao da Madeira on 3 and 4 February 2018) è stata approvata la possibilità che qualsiasi pilota, indipendentemente dal proprio peso, possa raggiungere il peso in decollo di 95 kg come avviene già in nelle competizioni di Coppa del Mondo andando a modificare quindi lo Sporting Code - section S7A 8.5.4 Ballast.	Annual Meeting of the FAI Hang Gliding & Paragliding Commission - Sao Joao da Madeira on 3 and 4 February 2018. Annexe 23J Ballast for PG pilots (Pagine 10-11)

Para 12.6, 21.2, 24, 25 Ridenominazione della categoria Sport in categoria Serial	In ambito internazionale è ormai usualmente adottata la denominazione Serial per comprendere i parapendio omologati secondo i protocolli CIVL Competition Class e EN D.	Allineamento alla denominazione internazionale
Para 27.1 Squadra Nazionale. [..] gli ulteriori componenti sono selezionati dal team leader che comunicherà le sue scelte agli interessati ed alla CCSA.	Adeguamento allo Statuto AeCI	Statuto AeCI art. 28, comma 3 n. 5

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.

Roma, 30 marzo '18

Gianbasilio Profiti

Flavio Tebaldi

Alberto Castagna

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

SPECIALITA' PARAPENDIO – CROSS COUNTRY

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) in data 1° marzo 2017 e successivamente modificata con Decreto del Commissario Straordinario n._____ del_____ 2018

INDICE

Parte I: INTRODUZIONE 3

Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE 4

Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE 6

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE 19

APPENDICI 23

- APPENDICE A - NORME E LINEE GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI DI COMPETIZIONI A DATA FISSA 23
- APPENDICE B - NORME E LINEE GUIDA PER LA SELEZIONE DEI PILOTI 25
- APPENDICE C - SISTEMA GPS 28
- APPENDICE D - SISTEMA DI PUNTEGGIO: FORMULE 31
- APPENDICE E - PUNTEGGIO SINGOLA PROVA VALIDO PER LA COPPA ITALIA 33
- APPENDICE F – CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA 34
- APPENDICE G – MODALITA' DI ARRIVO IN GOAL 35
- APPENDICE H – MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI 36
- APPENDICE I - SISTEMA DI PUNTEGGIO GAP: IMPOSTAZIONI SOFTWARE 38
- APPENDICE J – MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA PER PWCA 39
- APPENDICE K – FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA 42
- APPENDICE L – CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI 44
- APPENDICE M – PROCEDURE DI CONTROLLO GENERALI DEI PARAPENDIO 46

Parte I: INTRODUZIONE

1. REGOLAMENTO

1.1 Il presente regolamento è proposto dalla Sezione Tecnica di Specialità Volo Libero (di seguito STS) e approvato dalla CCSA dell'AeCI.

1.2 In questo regolamento vengono regolamentati gli aspetti riferiti alla sola specialità *Cross Country*. Le specialità di *Accuracy* (precisione in atterraggio) e *Aerobatics* (acrobazia) non sono oggetto del presente regolamento.

1.3 Per gli aspetti non espressamente trattati dal seguente regolamento viene applicato il Regolamento Sportivo Nazionale CCSA e il regolamento F.A.I. aggiornato.

1.4 Definizioni:
STS presso Ufficio Sportivo AeCi: Sezione Tecnica di Specialità per il Volo Libero;
CCSA presso Ufficio Sportivo AeCi: Commissione Centrale Sportiva Aeronautica;
RSN CCSA: Regolamento Sportivo Nazionale della CCSA;
RT: Regolamento Tecnico;
PWC: Paragliding World Cup;
PWCA: Paragliding World Cup Association;
FAI: Federazione Aeronautica Internazionale;
C.S.: Codice Sportivo della FAI - Sporting Code - section 7A.

2. FINALITÀ

2.1 Il regolamento ha come finalità:

- definire norme generali riguardanti la richiesta e l'organizzazione delle competizioni (parte II).
- integrare il RSN della CCSA e il regolamento FAI per lo svolgimento delle competizioni di parapendio (parte III).
- definire i criteri per l'assegnazione dei titoli federali nazionali, per la redazione delle classifiche di merito dei piloti e per la formazione della squadra nazionale (parte IV).

Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE

3. RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE

3.1. Chi intende organizzare una competizione nazionale deve presentare alla STS presso l'AeCI una proposta scritta dettagliata entro e non oltre il 31 luglio dell'anno precedente ai sensi dell'art.8 dello statuto dell'AeCI.

3.2. Nella richiesta si dovranno chiaramente specificare:
- AeC organizzatore, nominativo del responsabile organizzativo e suo recapito.
- data o periodo nel quale si intende effettuare la competizione.
- area geografica nella quale si intende realizzare la competizione.
- documentazione tecnica necessaria e se disponibile file waypoint in formato GEO, mappa.
- precedenti analoghe esperienze organizzative (anche a livello regionale).
- assicurazione della piena osservanza del RSN, RT e del C.S. della FAI nel caso di manifestazioni a carattere internazionale.
- altre informazioni ritenute utili e opportune.

3.3. Non è possibile richiedere una data di recupero qualora la competizione sia calendarizzata nel periodo che va dal 1 marzo al 30 settembre. Sarà invece possibile richiedere, all'interno della proposta scritta, la calendarizzazione di una data di recupero per le competizioni che si svolgono al di fuori di questo periodo. La concessione della data di recupero rimane a discrezione della STS compatibilmente con gli altri eventi a calendario.

3.4. La STS esaminerà la richiesta e la invierà alla CCSA. In caso di accettazione è diritto dell'organizzazione:
- l'inserimento della competizione nel calendario gare nazionale e quindi pubblicazione calendario Nazionale AeCI ;
- richiedere di promuovere l'inserimento dell'evento nel calendario internazionale della F.A.I..

3.5. Nel caso in cui la richiesta sia respinta, tale decisione dovrà essere motivata per iscritto ai richiedenti.

3.6. La *rinuncia* all'organizzazione è possibile e deve essere comunicata per iscritto, anche via email, alla STS.

4. DOVERI DELLE ORGANIZZAZIONI

4.1. Sono *doveri* di ogni organizzazione:
- accettare e applicare le norme e le linee guida per gli organizzatori così come definite in Appendice A al presente regolamento;
- applicare il protocollo per la selezione dei piloti partecipanti all'evento come descritto in Appendice B al presente regolamento.

4.2. Sono *doveri* di ogni organizzazione durante lo svolgimento della stessa:
- applicare il presente regolamento, integrandolo al più per quanto non esplicitamente previsto seguendo comunque lo spirito che informa il regolamento;
- rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo;
- predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso.

4.3. Entro 15 gg dal termine della competizione è dovere dell'organizzazione inviare alla STS:
- Le classifiche in formato elettronico ed una relazione generale sulla competizione realizzata allegando foto e dettagliati rapporti di eventuali reclami e di eventuali incidenti avvenuti nel corso della gara.

5. CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI

5.1. Al fine di fornire delle indicazioni sui servizi essenziali e accessori che ogni organizzazione dovrà fornire ai piloti competitori partecipanti, è stata approntata la "Carta del rapporto Organizzazioni – Piloti" in allegato al presente regolamento.

6. OMOLOGAZIONE GARE

6.1. Entro 15 gg dal termine della competizione, ai sensi del RSN, deve essere trasmessa la documentazione prevista (relazioni, classifiche, ecc.), per richiedere alla CCSA l'omologazione la gara realizzata.

6.2. L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito (Generale, Coppa Italia, ecc.) con i risultati ottenuti nelle prove disputate.

6.3. Nel caso di evidenti e gravi violazioni del regolamento, o di gravi omissioni nell'applicazione dello stesso, l'STS può proporre alla CCSA, di non omologare la competizione. In tal caso la decisione dovrà essere chiaramente motivata per iscritto all'organizzazione. Se la competizione non viene omologata i risultati in essa ottenuti non verranno utilizzati per la redazione delle varie classifiche di merito.

Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE

7. NUMERI DI GARA

7.1. Al fine di scoraggiare eventuali condotte di volo scorrette (volo in nube, mancato rispetto precedenze, etc.) rendendo univocamente identificabili i piloti in gara, è obbligatoria l'apposizione del numero di gara durante le competizioni con le medesime modalità previste per la partecipazione a competizioni della PWCA/FAI.

7.2. Per l'attribuzione della numerazione ai competitori, verrà seguito il seguente ordine di priorità: Classifica di PWC anno precedente, classifica generale anno precedente, scelta del pilota.

7.3. La mancata apposizione della numerazione comporterà l'assegnazione di zero punti per ogni singola prova nella quale il pilota risultasse sprovvisto della prescritta numerazione.

7.4. La cifre sull'ala dovranno misurare almeno 50x20 cm.

8. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

8.1. Sono ammessi alle competizioni nazionali di parapendio:
- i mezzi omologati secondo i protocolli e/o certificati EN 926-2 e EN 926-1 in categoria A, B, C, D;
- i mezzi omologati secondo il protocollo CCC (CIVL Competition Class).

8.2. I mezzi non possono essere modificati in alcun modo, in nessuna delle loro parti: vela, fascio, bretelle. L'unica modifica accettata è la regolazione del principale del freno.

8.3. I parametri utilizzati per la verifica della conformità dei mezzi certificati (Civl Competition Class) sono gli stessi utilizzati dalla FAI pubblicati nella "CIVL Competition Class Paragliders (2015 Edition R2.1) http://www.fai.org/civl-documents.

8.4. Qualora si verifichi una protesta circa la rispondenza all'omologazione di un mezzo, e la verifica non sia possibile per semplice confronto diretto, la Direzione di gara potrà richiedere al pilota il mezzo stesso affinché possa essere sottoposto a verifica presso un centro specializzato per la revisione.

8.5. Se si dovesse verificare che, a seguito dei citati controlli, un pilota abbia rilasciato dichiarazioni non veritiere inerenti peso, taglia e omologazione del parapendio utilizzato ovvero abbia apportato modifiche traendone

vantaggio a danno di altri piloti, questi verrà squalificato per l'intera stagione gare.

9. PESI E ZAVORRE

9.1. Il **peso del pilota** è definito come il peso del pilota vestito in jeans, maglietta e scarpe da ginnastica.

9.2. Il **peso in assetto di decollo** è comprensivo del peso del pilota e di tutto l'equipaggiamento di volo (parapendio, imbragatura, strumentazione, zavorre etc.).

9.3. Il peso in assetto di decollo dovrà rientrare nel *range* previsto dall'omologazione del mezzo utilizzato ed in ogni caso il peso dell'attrezzatura (parapendio, imbragatura, strumentazione, zavorre etc.) non potrà eccedere i 33kg, salvo diversamente specificato nelle Local Rules.

9.4. Ad emendamento del punto 9.3 del presente regolamento, e coerentemente al regolamento della Coppa del Mondo di Parapendio, a tutti i piloti indipendentemente dal loro peso ('peso del pilota') viene permesso di raggiungere un peso in assetto di decollo pari a 95 Kg.

9.5. I piloti che non rispettano questa limitazione di peso saranno penalizzati con l'attribuzione di zero punti nella singola prova (punteggio di giornata).

9.6. I controlli sui pesi saranno effettuati dall'organizzazione o da loro incaricati e potranno essere effettuati prima dell'inizio della prova, a conclusione della prova o a seguito di un *complaint*.

9.7. E' ammessa come zavorra scaricabile in volo solo sabbia o acqua. Il pilota che dovrà liberarsi della zavorra dovrà accertarsi di non danneggiare qualsiasi altro mezzo in volo.

10. RADIO RICETRASMITTENTE

10.1. L'uso della radio in Italia è strettamente regolamentato e può necessitare dell'autorizzazione da parte degli organi competenti (PP.TT.).

10.2. La dotazione di radio ricetrasmittente è obbligatoria per tutti i piloti partecipanti alle prove di gara. La frequenza di sicurezza verrà comunicata ai piloti durante il briefing ed esposta sul tabellone di gara prima della prova. L'organizzazione potrà comunicare con tutti i piloti tramite questo sistema (sospensione gara per motivi di sicurezza,

situazioni particolari, etc.). Non sono ammessi i sistemi di trasmissione automatica (vox).

10.3. Tutti i piloti dovranno obbligatoriamente restare in ascolto sulla frequenza di sicurezza, e potranno comunicare le condizioni di volo o eventuali situazioni di emergenza, esclusivamente secondo un formato codificato e spiegato al briefing. Non sono ammesse comunicazioni di nessun altro tipo sulla frequenza di sicurezza.

10.4. Il pilota che a seguito di controlli fossero trovati sprovvisti di radio o con radio non funzionante verranno ammoniti dalla Direzione di Gara. In caso tale infrazione fosse ripetuta durante la medesima stagione gare, il pilota verrà sanzionato con una penalizzazione di 100pt su tutte le classifiche (CLAGEN, PWCA, Coppa Italia).

11. SICUREZZA

11.1. Durante gli allenamenti e in gara sono obbligatori l'uso del casco e l'adozione del paracadute di soccorso.

11.2. Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza della attrezzatura usata. Il direttore di gara e il direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.

11.3. La decisione di decollare, come tutte le altre decisioni prese in volo dal pilota sono esclusiva responsabilità del pilota stesso.

11.4. Il direttore di gara o il coordinatore tecnico ove previsto si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o **annullare** la gara in situazioni potenzialmente pericolose; l'**annullamento** della giornata di gara deve essere comunicato ai piloti in volo con le modalità più adeguate: comunicazione radio, apposito segnale/i visivo posto negli atterraggi ufficiali (croce di colore bianco con lato di almeno metri 10). In alternativa all'annullamento il direttore di gara può decidere per la **sospensione** della prova. In caso di sospensione viene stilata una classifica ottenuta con la posizione dei piloti all'ora della sospensione. La posizione del pilota viene determinata dalla traccia GPS come il punto più favorevole al pilota prima dell'ora di sospensione della prova. In caso di sospensione la prova è valida solo se sono soddisfatti i criteri di validazione come definiti in Appendice F.

11.5. Il volo in nube è assolutamente vietato. Comportamenti pericolosi, acrobazie, non rispetto delle regole di volo, comportamento antisportivo, causeranno penalità o squalifica.

11.6. Al primo briefing deve essere esposta su idonea cartografia e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio, nonché, la presenza di

eventuali ostacoli pericolosi al volo e poco identificabili come linee elettriche, teleferiche e zone non atterrabili lungo il percorso e soprattutto nella zona di avvicinamento a meta.

11.7. Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.

11.8. In volo nello spazio aereo prossimo al decollo e compreso tra questo e se presente il punto di start e nel periodo di tempo di decollo dei piloti è obbligatorio il senso di rotazione indicato dal direttore di gara durante il briefing in decollo. Questo sarà destra nei giorni pari e sinistra nei giorni dispari a meno di diversa comunicazione effettuata nel briefing pre-decollo. Un pilota che raggiungerà un altro nella stessa termica dovrà girare nello stesso senso del primo, indipendentemente dalla distanza che li separa.

11.9. In caso si rilevi una situazione di emergenza i piloti che ne hanno possibilità devono tentare di contattare prontamente il direttore di gara o il coordinatore tecnico ove previsto e fornire tutti i particolari utili al soccorso.

11.10. Durante lo svolgimento della prova, i piloti potranno comunicare via radio al direttore di gara ovvero al coordinatore tecnico ove previsto ed alla Commissione Sicurezza condizioni meteo od altre situazioni di potenziale pericolo. Le modalità di questo tipo di comunicazioni sono standard e determinate dalla F.A.I. e vengono riportate in Appendice L.

11.11. Un pilota che vede una situazione di emergenza di altro pilota deve, se utile e possibile, atterrare e dare soccorso. Il punteggio di giornata del pilota che interrompe la gara per prestare soccorso verrà valutato a discrezione del direttore di gara ovvero coordinatore tecnico ove previsto.

11.12. Tutti i piloti atterrati al di fuori di atterraggi ufficiali dovranno ripiegare il parapendio il più presto possibile: un'ala aperta a terra equivale ad una richiesta di aiuto.

11.13. Un pilota potrà volare in gara solo se in buona salute fisica. Qualsiasi evidente alterazione delle capacità psicofisiche del pilota, determinata da ferite o altre gravi menomazioni, o dovute all'assunzione di farmaci o droghe, dovrà essere riportata al direttore di gara prima del decollo da chiunque ne venisse a conoscenza; il direttore di gara provvederà quindi, assieme al personale medico, alla verifica della idoneità del pilota ed alla sua eventuale esclusione dalla competizione. In caso di contraddittorio il pilota può documentare la propria idoneità fornendo adeguata certificazione medica.

12. MEETING DELLA LEGA PILOTI: COMMISSIONE PILOTI, COORDINATORE TECNICO E COMMISSIONE SICUREZZA.

12.1. La partecipazione agli incontri denominati "Meeting di Lega Piloti" è aperto solo ed unicamente ai soci di "Aec Lega Piloti" regolarmente iscritti ed in possesso dei documenti che permettano la partecipazione alle gare Nazionali.

12.2. è prevista la seguente struttura organizzativa:
- Commissione piloti (*Task Committee*);
- Coordinatore tecnico;
- Commissione sicurezza (*Safety committee*).

12.3. **La commissione piloti**, che è cosi costituita:
- un pilota indicato dal coordinatore tecnico esperto del luogo e della meteorologia locale;
- due piloti eletti a maggioranza ad ogni gara tra i piloti che si sono candidati per tale ruolo il primo giorno di gara

La commissione piloti resterà in carica per l'intero week-end ed avrà i seguenti compiti:
- scelta del percorso di gara;
- preparazione del tabellone di decollo.

Se in una prova successiva al primo giorno uno o più dei piloti eletti risultassero assenti saranno temporaneamente sostituiti dai piloti presenti che hanno conseguito il maggiore numero di voti; in ulteriore subordine verrà effettuata un'ulteriore elezione della commissione piloti.

12.4. **Il coordinatore tecnico** è, di norma, un pilota con esperienza della zona di volo in cui si svolge il Meeting. I compiti del coordinatore tecnico sono:
- referente ed interfaccia tra il club ospitante e l'AeC Lega Piloti , prima, durante e dopo la gara. Quindi punto di riferimento logistico e organizzativo.
- consulente della commissione piloti per la determinazione del percorso e la redazione del tabellone di gara al briefing in decollo.
- presenza, ove possibile, sulla linea di meta (atterraggio ufficiale e arrivo) all'arrivo dei piloti;
- qualora concordato con la commissione piloti prima della partenza della gara , ha facoltà di sospendere o annullare la gara nel caso in cui, a suo insindacabile giudizio, ne rilevi l'esigenza.

12.5. **La Commissione sicurezza** è costituita da tre piloti eletti ad ogni Meeting tra i piloti che si sono candidati al ruolo il primo giorno di gara.

12.6. E' auspicabile che uno dei componenti partecipi in classe SERIAL. Il *Safety Committee* resterà in carica per l'intera durata del Meeting ed avrà i seguenti compiti:
- prende conoscenza e valuta il tema di gara proposto fornendo eventualmente delle osservazioni;

- rimane sintonizzato sulla frequenza di sicurezza per l'intera durata della gara, comunicando tra i componenti ed ascoltando le eventuali comunicazioni dei piloti competitori riguardo alle condizioni in volo o alle situazioni di emergenza;
- ha potere decisionale (opzionale e non mandatorio) riguardo l'eventuale annullamento o sospensione della prova di gara. La consultazione tra i componenti della commissione piloti verrà effettuata in volo a mezzo radio. Eventuali comunicazioni dovranno essere fatte al coordinatore tecnico sempre via radio. La comunicazione agli altri piloti avverrà tramite via radio e mediante manovre e segnali messe in atto dalla commissione piloti (manovra di "orecchie" trattenute). Ove possibile verrà distesa una croce in atterraggio. In questo caso tutti i piloti dovranno atterrare il prima possibile.

13. GARE NAZIONALI: COMMISSIONE PILOTI (TASK COMMITTE), DIRETTORE DI GARA E COMMISSIONE SICUREZZA (SAFETY COMMITTEE).

13.1. La partecipazione alle gare nazionali è aperta a tutti i piloti in possesso dei seguenti documenti validi per l'anno in corso:
- Attestato di volo e relativa visita medica;
- Licenza FAI;
- Assicurazione RCT e assicurazione infortuni.

13.2. Per lo svolgimento delle competizioni del calendario gare nazionale è prevista la seguente struttura organizzativa:
- Commissione piloti (*Task Committee*);
- Direttore di gara;
- Commissione sicurezza (*Safety committee*).

13.3. **La Commissione piloti** (*Task Committee*) è formata da tre piloti:
- uno indicato dal direttore di gara/organizzazione.
- due eletti dai piloti iscritti il primo giorno di gara,
- L'organizzazione provvederà a integrare il modulo di iscrizione con la richiesta di uno solo nominativo quale candidato commissione piloti. Risultano eletti i due piloti che conseguono il maggiore numero di voti e che dichiarano di accettare l'incarico. Se in una prova successiva al primo giorno uno o più dei piloti eletti risultassero assenti saranno temporaneamente sostituiti dai piloti presenti che hanno conseguito il maggiore numero di voti; in ulteriore subordine il direttore di gara indice un'ulteriore elezione della commissione piloti per la competizione.

La commissione piloti svolge la funzione del *Task Advisory Committee* (T.A.C.) previsto dal regolamento F.A.I. In particolare ha le funzioni di:
- supportare il direttore di gara nel decidere la prova del giorno. Questi dovrà consultare, anche più volte, separatamente dai restanti piloti, i componenti la commissione piloti;

- decidere, congiuntamente con il direttore di gara, i reclami. Se un componente è ritenuto parte in causa in un reclamo questi verrà sostituito con altro pilota indicato dal direttore di gara.

13.4. **La commissione sicurezza** (*Safety Committee*) è formata da tre piloti eletti dai piloti iscritti il primo giorno di gara.

13.5. L'organizzazione provvederà a integrare il modulo di iscrizione con la richiesta di un solo nominativo quale candidato commissione sicurezza. Risultano eletti i tre piloti che conseguono il maggiore numero di voti e che dichiarano di accettare l'incarico. Se in una prova successiva al primo giorno uno o più dei piloti eletti risultassero assenti saranno temporaneamente sostituiti dai piloti presenti che hanno conseguito il maggiore numero di voti; in ulteriore subordine il direttore di gara indice un'ulteriore elezione della commissione piloti per la competizione. La commissione sicurezza svolge la funzione del *Safety Committee* previsto dal regolamento F.A.I. In particolare ha le funzioni di:

- Richiedere, se lo ritiene opportuno, che il direttore di gara riformuli il tema proposto per conformarlo ad un livello di sicurezza giudicato accettabile;
- a prova in corso comunica con il direttore di gare ed eventualmente lo informa nel caso in cui le condizioni al decollo o in volo diventassero non sicure per il prosieguo della prova;
- valuta insieme al direttore di gara le comunicazioni riguardanti la sicurezza ricevute dagli altri piloti.

14. RESPONSABILITÀ

14.1. Il pilota partecipa alle gare a proprio rischio ed è il primo responsabile del rispetto delle leggi italiane di volo.

14.2. Il pilota deve essere consapevole del fatto che le scelte relative alla conduzione del volo, a prescindere dal percorso proposto, sono strettamente personali ed al di fuori dal ragionevole controllo degli organizzatori della manifestazione e della Direzione di Gara (direttore di gara, coordinatore tecnico ove previsto, commissione piloti). Si impegna, pertanto, a mantenere una condotta di volo ispirata al contenimento del rischio e che tenga conto della propria preparazione, delle personali capacità e della presente condizione psico-fisica.

15. DECOLLO

15.1. Di norma il decollo deve avvenire dalla stessa area per tutti i concorrenti.

15.2. Tra il termine dell'ultimo briefing pre-decollo e l'apertura della finestra di decollo, devono trascorrere almeno 10 minuti. I piloti devono seguire

le indicazioni del direttore di decollo; dopo un primo ammonimento una seconda mancanza comporta fino al 5% di penalità sul punteggio di giornata.

15.3. In caso venissero meno le condizioni di sicurezza in decollo l'organizzazione può interrompere il decollo dei piloti, comunicando agli stessi tale sospensione. Successivamente al ripristino delle condizioni di sicurezza il decollo dei piloti può riprendere . Se almeno un pilota è decollato possono essere recuperati non più di 30 (trenta) minuti di chiusura.

15.4. Una volta che il primo pilota è decollato non si può modificare il tema di gara.

15.5. I piloti che decollano dopo la normale chiusura della finestra sono automaticamente fuori gara e risulteranno come non decollati; solo su autorizzazione del direttore di gara il pilota può partire dopo la chiusura normale della finestra (fermo forzato dovuto a piccole riparazioni del mezzo a seguito di danni verificatisi al momento come rottura di un cordino, apertura accidentale del paracadute di emergenza, ecc.).

15.6. La decisione di decollare è interamente responsabilità del pilota.

15.7. Se richiesto dal direttore di decollo il pilota che intende decollare deve comunicare preventivamente la sua intenzione ed attendere l'autorizzazione.

15.8. Normalmente è concesso un solo decollo per ciascuna pilota. Nel caso il pilota atterri e desideri ripartire, il direttore di gara o di decollo devono essere avvisati e possono ammettere un altro decollo solo se il volo è stato interrotto per motivi di sicurezza. Normalmente la ripartenza viene concessa se il pilota è riatterrato subito dopo il decollo per problemi all'attrezzatura (nodi ai cordini, incravattamento della vela, emergenza aperta accidentalmente, altro); fatto salvo il comma 9 di questo paragrafo, in nessun caso sarà ammessa la ripartenza durante la competizione ed ai fini della competizione sarà considerato come punto di atterraggio il punto in cui il pilota ha appoggiato i piedi per la prima volta dopo il decollo ufficiale.

15.9. Nel caso di corsa con partenza all'apertura del segnale di start, il decollo deve comunque essere effettuato dopo l'apertura della finestra di decollo. E' di norma concesso al pilota di riatterrare, solo ed esclusivamente prima dell'apertura del segnale di start, a condizione che il ridecollo avvenga nell'area predisposta a ciò e in presenza dei commissari di decollo. Qualunque atterraggio avvenuto successivamente all'apertura del segnale di start, ad esclusione di quelli autorizzati dal direttore di decollo per motivi di sicurezza (nodi ai cordini, incravattamento della vela, emergenza aperta accidentalmente,

altro) deve essere inteso come termine dalla prova per il pilota che lo ha effettuato.

15.10. Dopo il primo giorno di gara valido, i primi in classifica della gara in corso (15 del sesso di maggioranza e 3 di quello di minoranza) hanno diritto alla precedenza in decollo secondo la loro posizione. Per i restanti concorrenti l'ordine di disposizione al cancello di decollo è l'ordine di arrivo allo stesso.

15.11. Se il decollo è organizzato con dei cancelli di ingresso, chi si immette al cancello di decollo deve essere imbragato e pronto al decollo.

16. DOCUMENTAZIONE DI VOLO: GPS E SISTEMA DI LIVE TRACKING

16.1. In tutti i casi in cui il regolamento faccia riferimento ad orari di apertura, chiusura, interruzione, sospensione, ecc., il tempo si intende essere quello determinato dal GPS. Consultare l'Appendice C specifica sul Sistema GPS.

16.2. Fermo restando l'obbligo da parte di tutti i piloti di effettuare il report back elettronico a fine volo qualora possibile, o di consegnare il report back personalmente entro l'orario definito per la singola task, verrà applicata una penalizzazione in caso di mancata consegna della traccia GPS entro 24 ore dall'ora di apertura della finestra di decollo della task, ove la mancata consegna non sia imputabile a cause di forza maggiore (inconveniente di volo, etc.). Per i piloti iscritti all'Aec Lega Piloti la consegna potrà avvenire anche attraverso e-mail ovvero dispositivo di registrazione dati USB, mentre per gli altri piloti obbligatoriamente consegnando lo strumento.

16.3. Il sistema di *Live Tracking* permette di conoscere in tempo reale la posizione del pilota, in volo o a terra, durante tutta la durata della competizione. E' uno strumento volto ad aumentare la sicurezza dei partecipanti, e ad aumentare la efficienza dei servizi di recupero della organizzazione, oltre che permettere di seguire la competizione in tempo reale via internet.

16.4. Il *Live Tracking* non è obbligatorio ai fini delle classifiche ma è obbligatorio ai fini della sicurezza di volo.

16.5. l'AeC Lega Piloti, in via sperimentale ai fini delle classifiche, adotterà un sistema di *Live Tracking* durante lo svolgimento delle competizioni a partire dal 2014 in collaborazione con AirTribune (www.airtribune.com).

17. DICHIARAZIONE DI VOLO (REPORT BACK)

17.1. La dichiarazione di volo è obbligatoria e deve essere compilata da ogni pilota iscritto e presente in decollo al termine della prova; i piloti non decollati riporteranno evidentemente la dicitura "NON DECOLLATO". I testimoni sono facoltativi, sono invece obbligatori i nomi dei piloti atterrati nello stesso luogo, esclusa la meta. Il pilota è responsabile delle indicazioni date sulla dichiarazione di volo, che deve essere firmata. Contestualmente alla dichiarazione di volo deve essere consegnato un dispositivo idoneo alla registrazione della traccia GPS.

17.2. La dichiarazione di volo di cui al punto 17.1 può non essere ritenuta obbligatoria qualora sia utilizzato un sistema di report back elettronico e/o un sistema di invio remoto della traccia GPS.

17.3. La dichiarazione deve essere consegnata entro l'ora indicata al briefing; in caso il pilota sia impossibilitato alla compilazione entro i termini richiesti (recuperi o altro) dovrà darne tempestiva comunicazione all'organizzazione.

17.4. Se non è stato comunicato l'atterraggio e/o non è stata consegnata la dichiarazione di volo, il pilota totalizzerà zero punti per la prova e, per proseguire la gara o iscriversi alla successiva, dovrà pagare 50 euro più le spese sostenute per la ricerca.

17.5. Potranno essere effettuati controlli sulla precisione della dichiarazione di atterraggio. Un errore sfavorevole al pilota sarà corretto dal direttore di gara. Un errore evidente, non doloso, favorevole al pilota, comporta una penalità pari a 10 volte l'errore riscontrato.

17.6. Il pilota che coscientemente altera i risultati raggiunti per trarne un illecito vantaggio sarà squalificato dalla gara e la squalifica sarà notificata ai competenti organi sportivi per gli eventuali ulteriori provvedimenti.

18. AMMONIZIONI E PENALITÀ'

18.1. Il direttore di gara può ammonire ufficialmente i concorrenti per scorrettezze o irregolarità non esplicitamente previste dal presente regolamento. Tale ammonizione dovrà essere chiaramente motivata e per essere ufficiale dovrà avere forma scritta.

18.2. La seconda ammonizione comporta una penalità a discrezione del direttore di gara.

18.3. La terza ammonizione può comportare la squalifica dalla competizione.

18.4. Le penalità possono essere comminate solo dal direttore di gara o, dietro reclamo degli interessati, dagli organi deputati alla soluzione delle contese.

19. LAGNANZE E RECLAMI

19.1. E' ammessa la presentazione di lagnanze al direttore di gara e per i Meeting della Lega Piloti al coordinatore tecnico; è facoltà del direttore richiederle per iscritto. Se il concorrente non è soddisfatto dei risultati della lagnanza può fare reclamo ai sensi degli articoli seguenti.

19.2. I reclami devono essere presentati per iscritto al direttore di gara prima del briefing pre-volo del giorno successivo all'affissione dei risultati provvisori o il giorno successivo all'affissione dei risultati definitivi se l'oggetto della contestazione non era rilevabile dai risultati provvisori. Se i risultati definitivi non sono resi pubblici alla premiazione di fine gara i reclami possono essere presentati successivamente comunque entro 5 gg. dalla pubblicazione e diffusione dei risultati ufficiali.

19.3. I reclami devono essere accompagnati da una tassa di euro 30 (trenta) che sarà restituita solo nel caso di accoglimento del reclamo. Nel caso in cui il reclamo si riferisca alla possibile modifica di parte dell'attrezzatura e per la definizione del contenzioso sia necessario avvalersi di un centro specializzato per il controllo della stessa, la tassa è di 60 (sessanta) che saranno restituiti in caso di accoglimento del reclamo. Ugualmente, il costo della verifica presso il centro specializzato sarà a carico del reclamante.

19.4. I reclami vengono esaminati in primo grado dalla commissione piloti e dal direttore di gara/coordinatore tecnico; il voto del direttore di gara decide i casi di parità. Il reclamante e l'eventuale pilota oggetto del reclamo devono essere convocati e hanno diritto a esporre la questione. La decisione sul reclamo deve essere comunicata entro le ore 9.00 del giorno successivo alla discussione della questione. In caso di rigetto del reclamo deve farsi comunicazione per iscritto e motivata. Nel caso in cui ci si debba avvalere di una consulenza esterna per la verifica dell'attrezzatura, questa dovrà essere resa disponibile dal proprietario e verrà verificata durante la competizione o al termine della stessa.

19.5. La decisione in primo grado può essere appellata avanti alla CCSA inviando copia del reclamo, copia della decisione di primo grado e una cauzione di euro 50 (cinquanta) mediante raccomandata con ricevuta di ritorno entro 7 giorni dalla decisione di primo grado. In caso di accoglimento dell'appello sono rese le cauzioni versate.

19.6. Reclami a regole del regolamento o contro modifiche a norme dello stesso non sono accolte.

20. PUNTEGGIO DI GIORNATA

20.1. Il punteggio di giornata viene utilizzato ai fini della classifica parziale della Gara, e per le classifiche di specialità. La somma dei punteggi delle giornata che compongono una gara determina la classifica finale della gara stessa.

20.2. La giornata di gara è valida se:
- **almeno il 50% (cinquantapercento)** dei piloti iscritti ed in gara (non ritirati) sono decollati;
- la finestra di decollo è rimasta aperta per almeno 20 (venti) secondi per ogni concorrente, o altrimenti se tutti i concorrenti intenzionati a decollare, sono decollati nel tempo di apertura finestra;
- almeno uno dei piloti decollati ha percorso la **distanza di validazione** scelta dal direttore di gara e comunicata al briefing pre-volo. Tale distanza per le competizioni nazionali non potrà essere inferiore a km 30.

20.3. Il valore della prova e quindi il punteggio relativo è funzione dei seguenti elementi:
- le difficoltà tecniche proposte (distanza ,velocità, ecc.);
- il valore dei piloti presenti (italiani e non);
- le formule per determinare il punteggio di giornata sono descritte in Appendice E al regolamento e ne costituiscono parte integrante.

20.4. Il sistema di punteggio utilizzato è il **GAP, nella versione suggerita dalla FAI per l'anno sportivo in corso** adottato con le modalità descritte in Appendice.

21. CLASSIFICHE DI GIORNATA

21.1. Per ogni prova dovrà essere stilata una classifica unica per entrambi i sessi e se vi sono almeno 5 concorrenti del sesso di minoranza dovrà essere stilata e resa pubblica una specifica graduatoria.

21.2. Per le gare di fascia nazionale dovranno essere stilate le seguenti classifiche di giornata:
- Classifica *individuale assoluta Open*;
- Classifica assoluta *femminile*;
- Classifica *categoria/e* SERIAL.

21.3. Per le gare di fascia nazionale potranno opzionalmente essere stilate le seguenti classifiche di giornata:
- Classifica *per club* che tiene conto dei migliori 3 (tre) piloti per club in ogni prova.

22. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI.

22.1. Le coordinate sono definite secondo lo standard UTM e il *Map Datum* ufficiale è il WGS84.

22.2. Le distanze sono approssimate ai 100 (cento) metri ed espresse in chilometri con un decimale (es. 21,4). Le ore sono espresse in ore, minuti e secondi in formato 24h (es. 15:33:02), I punti acquisiti dai piloti sono arrotondati all'intero (es. 768.3 diventerà 768, mentre 768,5 diventerà 769).

22.3. La distanza percorsa da un pilota viene calcolata in base alla somma dei segmenti di percorso completato secondo ordine designato. Un segmento incompleto è la lunghezza del segmento stesso meno la distanza tra il punto di atterraggio e la boa o meta successiva; notare che la distanza sottratta non potrà essere superiore a quella calcolata al precedente punto di virata o partenza. Per segmento si intende il tratto di percorso tra due punti noti: decollo, *start pylon*, boa o atterraggio.

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE

23. SPECIALITA' E GARE

23.1. Sono previsti due livelli di gare di cross country:
- *nazionale*, dove sono valide le gare svolte sul territorio italiano inserite in un apposito calendario Nazionale AeCI. Le gare nazionali sono riservate ai piloti di fascia nazionale, ossia i primi 150 della Classifica Generale al 31 Ottobre dell'anno precedente, salvo i piloti invitati dal Team Leader o dal Centro Tecnico Federale.
- Meeting di Lega Piloti. Riservate ai piloti soci dell'AeC Lega Piloti.

23.2. Per gare di cross-country si intendono le gare in cui il punteggio dipende esclusivamente dalla distanza percorsa in volo, dall'ora di decollo, dal tempo impiegato, dal numero e dal valore dei piloti partecipanti.

23.3. Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata.

23.4. Tutti i piloti partecipanti a una gara, a qualsiasi livello, devono accettare integralmente il regolamento.

24. CATEGORIA CLASSE OPEN E SERIAL

24.1. La categoria OPEN e SPORT hanno l'obiettivo di dare evidenza ai piloti che competono in queste classi con ali aventi le caratteristiche descritte nella sezione 8.1. Esse saranno specificate nei local rules dei singoli eventi.

24.2. E' il pilota che deve documentare la conformità del proprio mezzo a quello omologato e/o certificato nella rispettiva classe.

25. CAMPIONATI ITALIANI

25.1. Il *Campionato Italiano* è una competizione annuale che assegna il titolo di *Campione Italiano Assoluto, Femminile, e in Categoria* SERIAL.

25.2. Il Campionato Italiano è convalidato e i corrispondenti titoli vengono assegnati se il primo classificato assoluto ha conseguito un punteggio complessivo di almeno 1500 pt.

26. CLASSIFICHE DI MERITO

26.1. Obiettivo delle classifiche è di garantire una graduatoria dei piloti di parapendio che hanno partecipato alle recenti competizioni, incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del parapendio, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.

26.2. Per la redazione delle classifiche possono essere considerate tutte le gare di cross country nazionali ed estere.

26.3. Le gare organizzate sul territorio nazionale che applichino un sistema di punteggio diverso da quello specificato nel presente Regolamento non sono valide.

26.4. I piloti che intendano utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono far pervenire alla STS nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:

- regolamento utilizzato;
- classifiche giornaliere con punti, tempi e Km percorsi dai concorrenti;
- classifica finale, anche mediante link alle classifiche pubblicate su Internet;
- recapito dell'organizzazione.

26.5. La *stagione agonistica FAI* è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un europeo e concludersi con l'inizio di un mondiale, oppure può andare dalla fine del mondiale all'inizio dell'europeo. Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due *periodi*: il *periodo pre-evento FAI* che va dal primo novembre alla data di inizio dell'evento FAI, e il *periodo post-evento FAI* che va dal temine dell'evento FAI al trentuno ottobre dello stesso anno. Per semplicità, la stagione agonistica può essere divisa in due periodi compresi tra il primo Novembre ed il 30 Giugno, ed il primo Luglio ed il 31 Ottobre.

26.6. La *Classifica Generale* si ottiene sommando per ogni pilota i migliori risultati ottenuti dal pilota negli ultimi quattro periodi agonistici, compreso l'attuale. I risultati ottenuti nei due periodi meno recenti vengono devalutati detraendone il 15%. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice H di questo regolamento. Sono esclusi gli eventi FAI di classe 1 in cui il pilota interviene come rappresentante delle squadra nazionale (es. europei e mondiali). Sono altresì escluse le competizioni disputate in concomitanza con tali eventi, fatta eccezione per gli eventi di Coppa del Mondo (PWCA).

26.7. La *Classifica di Coppa Italia* si ottiene sommando per ogni pilota i migliori punteggi ottenuti in singole giornate di gara svoltesi nella stagione

agonistica in corso, facenti parte delle competizioni inserite nel calendario della Coppa Italia. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice E di questo regolamento.

26.8. La *Classifica per la PWCA* viene inviata alla PWCA (Paragliding World Cup Association) ed è redatta allo scopo di facilitare la qualificazione per gli eventi di Coppa del Mondo ai piloti maggiormente meritevoli nell'anno in corso. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice K di questo regolamento.

27. SQUADRA NAZIONALE

27.1. A meno di diversa decisione proposta dalla STS e discussa e approvata dalla CCSA la Squadra Nazionale Italiana è così composta:

- i primi 2 (due) piloti classificati nella Classifica Generale definita al punto 26.6 aggiornata al giorno della *dead line* di registrazione della competizione (Campionati Mondiali e Campionati Europei) evidenziato nel *local rules* dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire;
- La 1° donna classificata nelle prime 50 posizioni della Classifica Generale definita al punto 26.6 aggiornata al giorno della *dead line* di registrazione dell'evento (Campionati Mondiali e Campionati Europei) evidenziato nel *local rules* dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire;
- In caso il giorno della *dead line* di registrazione, coincida con un evento FAI 2 o di Coppa del Mondo (PWC) in corso di svolgimento, il giorno di composizione della Squadra Nazionale verrà posticipato alla fine dell'evento stesso;
- gli ulteriori componenti sono selezionati dal team leader che comunicherà le sue scelte agli interessati e alla CCSA;

E' facoltà del team leader indicare entro i termini predetti una rosa di candidati alla nazionale dalla quale selezionare, al momento della *dead line*, la squadra effettiva.

28. TEAM LEADER

28.1. Il *team leader* (caposquadra nazionale) è nominato dalla CCSA dopo essere stato proposto alla nomina dalla STS

28.2. Le competenze del caposquadra sono:

- la selezione della squadra nazionale;
- l'incremento dello spirito di squadra, dello spirito sportivo e agonistico e della capacità di volo dei piloti Italiani candidati alla squadra nazionale e in particolare dei piloti emergenti;

- la direzione e l'allenamento (anche a terra) della squadra Italiana nel corso di eventi internazionali con pieni poteri circa la tattica di squadra;
- la gestione dei rapporti con l 'organizzazione;
- l'organizzazione logistica e amministrativa in loco (anche delegando agli assistenti);

Per comportamenti di grave scorrettezza sportiva il caposquadra può estromettere dalla squadra uno o più piloti.

28.3. Qualora se ne ravvisi la necessità il caposquadra di concerto con la STS propone uno o più collaboratori scelti.

APPENDICI

APPENDICE A - NORME E LINEE GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI DI COMPETIZIONI A DATA FISSA

A.1. Nelle competizioni sono ammessi concorrenti di ambo i *sessi*.

A.2. Tutti i cittadini *italiani* in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte a tutti gli effetti agli eventi sportivi. Il possesso della tessera F.A.I. è requisito indispensabile per poter partecipare agli eventi.

A.3. I cittadini *stranieri*, residenti e non residenti, in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte alle competizioni nazionali ma non concorrono ai titoli di campione previsti.

A.4. La domanda di iscrizione va effettuata sull'apposito modulo fornito dall'organizzazione e deve essere accompagnato dalla quota prevista. Nel modulo di iscrizione deve essere chiaramente riportato uno spazio un cui ogni pilota iscritto indica un solo nominativo quale componente della commissione piloti.

A.5. Le domande di iscrizione incomplete o fatte in altre forme scritte, si considerano non valide eccetto per l'eventuale diritto di prelazione sull'iscrizione; quelle in forma verbale non sono comunque valide.

A.6. E' facoltà dell'organizzazione porre un limite massimo al numero di concorrenti purché venga dichiarato nel bando della gara insieme alle modalità di iscrizione. In ogni caso l'assegnazione dei posti disponibili per una prova di livello nazionale dovrà essere fatta nel rispetto dei seguenti criteri di selezione:

- Tre piloti indicati dal team leader della nazionale;
- I posti restanti dovranno essere assegnati esclusivamente tra i piloti che rientrano nella fascia nazionale. Nel caso in cui le richieste di iscrizione superino i posti disponibili i posti rimanenti dovranno essere assegnati in base all'ordine stabilito dalla organizzazione nel rispetto dl presente Regolamento, del RSN CCSA e del Regolamento FAI nel caso di una gara internazionale;
- E' facoltà degli organizzatori accettare l'iscrizione di piloti che non rientrano nella fascia nazionale per un numero di al più 10 piloti.
- La non applicazione del precedente punto da parte degli organizzatori comporterà l'automatica esclusione dei piloti non in fascia nazionale dalle classifiche.

A.7. Il costo massimo dell'iscrizione per una gara nazionale è stabilito in 20 euro (venti) più altri 20 (venti) euro per ogni giornata di gara prevista. Non comporta violazione della disposizione precedente il richiedere un adeguato e specifico corrispettivo per servizi facoltativi diversi da quelli dettagliati nel presente regolamento. Questi servizi aggiuntivi dovranno essere proposti ai partecipanti come opzionali e non compresi nella quota di iscrizione.

A.8. E' facoltà dell'organizzazione rifiutare l'iscrizione dei piloti ritenuti non idonei per motivi di sicurezza o per impossibilità di accertare il rispetto dei requisiti di legge da parte del pilota.

A.9. E' consentito iscriversi anche dopo lo svolgimento di una o più prove.

A.10. In caso di mancata effettuazione della competizione deve essere rimborsato agli iscritti almeno euro 12 (dodici) per ogni giornata di gara non svolta.

APPENDICE B - NORME E LINEE GUIDA PER LA SELEZIONE DEI PILOTI

B.1. Al fine di gestire al meglio e nel modo più corretto ed equo l'iscrizione dei piloti le organizzazioni di eventi a data fissa devono applicare il processo di selezione qui descritto.

B.2. Il processo di selezione qui descritto ha l'obiettivo di:
- Garantire la partecipazione ai piloti che hanno maggiore esperienza e capacità;
- Garantire agli organizzatori la presenza del numero di iscritto massimo previsto;
- Definire dei criteri oggettivi e di semplice comprensione per la selezione dei piloti;

B.3. IL PROCESSO DI SELEZIONE

Il processo di selezione dei piloti che intendono partecipare ad una competizione nazionale si basa sulla definizione iniziale di alcune dimensioni e parametri:

NUM_MAX_POSTI : E' il numero massimo di piloti ammessi alla competizione. Indicativamente non superiore a 125.
NUM_POSTI_ITA : E' il numero di posti riservati ai piloti Italiani. Indicativamente almeno il 40% del totale. In caso di competizioni FAI2, specificatamente pre-world e pre-european, il numero dei posti riservati ai piloti Italiani sarà indicativamente almeno il 25% del totale.
NUM_POSTI_ESTERO : E' il numero di posti riservati ai piloti non Italiani.
NUM_WILDCARD_ORGANIZZAZIONE : E' il numero di *wildcard* (inviti personali a piloti) disponibili per la organizzazione. Indicativamente 10.
NUM_WILDCARD_TL : E' il numero di *wildcard* (inviti personali a piloti) disponibili e usabili dal Team Leader. Indicativamente 3.
NUM_POSTI_DONNE : E' il numero di posti riservato alle donne. Indicativamente il 10% del totale.
DATA_INIZIO_PREISCRIZIONE : E il giorno dal quale è possibile prescriversi alla competizione;
DATA_TERMINE_PREISCRIZIONE : E il giorno ultimo entro il quale è possibile prescriversi alla competizione;

Le pre-iscrizioni, la selezione e la conferma dei piloti si basa sulla gestione di alcune Liste di Piloti:

LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI : E' la lista dei piloti Italiani che hanno richiesto la preiscrizione alla competizione; La lista è ordinata secondo in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla *Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente*. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI STRANIERI : E' la lista dei piloti non Italiani che hanno richiesto la prescrizione alla competizione; La lista è aggiornata in base alla classifica permanete F.A.I. (WPRS).
LISTA PILOTI SELEZIONATI : E' la lista dei piloti che sono stati selezionati per confermare la loro partecipazione all'evento;
LISTA PILOTI CONFERMATI : E' la lista dei piloti che hanno confermato la loro partecipazione provvedendo a regolarizzare l'iscrizione.
LISTA DI ATTESA : E' la lista dei piloti che attendono di essere selezionati ; La lista è ordinata secondo in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla *Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente*. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

B.4. LA PREISCRIZIONE

A partire dal giorno <**DATA_INIZIO_PREISCRIZIONE**> i piloti potranno richiedere di partecipare alla competizione. I piloti vengono inseriti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI** se Italiani. Nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI STRANIERI** se non Italiani.
Le pre-iscrizioni sono possibili fino alla data di < **DATA_TERMINE_PREISCRIZIONE** >. Chi richiede di iscriversi dopo tale data prende posto nella **LISTA DI ATTESA** nella posizione determinata dalla sua classificazione.

B.5. LA SELEZIONE DEI PILOTI

Al termine della fase di prescrizione viene costruita la **LISTA PILOTI SELEZIONATI** che avranno 5-10 giorni di tempo per regolarizzare la loro iscrizione. La lista è costruita includendo:

- I piloti che hanno ricevuto una *wildcard* dalla organizzazione o dal Team Leader;
- Le donne Italiane presenti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI** in base alla posizione nella lista fino ad averne il numero minimo prefissato ;
- I piloti stranieri presenti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI STRANIERI** in base alla posizione nella lista e nel numero prefissato < ***NUM_POSTI_ESTERO*** >.
- La lista di selezione viene completata includendo i piloti presenti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI** ordinati secondo la Classifica Generale al 31 ottobre dell'anno precedente, FINO A RAGGIUNGERE IL NUMERO MASSIMO DI POSTI DISPONIBILI < ***NUM_MAX_POSTI*** >.

I piloti selezionati vengono rimossi dalle rispettive liste di preiscrizione (Italiani e Stranieri).
Queste Liste conterranno i piloti non selezionati e diventeranno le **LISTE DI ATTESA**.

B.6. CONFERMA DEI PILOTI

I piloti selezionati che provvedono a regolarizzare e documentare la avvenuta iscrizione vengono inseriti nella **LISTA PILOTI CONFERMATI.** Se un pilota selezionato non completa l'iscrizione o rinuncia alla partecipazione viene rimosso dalla lista dei piloti selezionati e al suo posto viene inserito nella **LISTA PILOTI SELEZIONATI** il **PRIMO** dei piloti presenti nella corrispondente **LISTA DI ATTESA**. Anche in questo caso il pilota che subentra DEVE ESSERE PRESENTE IN CLASSIFICA GENERALE.

Questo iter si ripete fino allo svuotamento delle liste di attesa o al raggiungimento del numero massimo di piloti iscritti.

Nel caso in cui un pilota già confermato debba rinunciare alla partecipazione è facoltà della organizzazione rimuoverlo dalla lista dei piloti confermati e includere nella **LISTA PILOTI SELEZIONATI** il **PRIMO** dei piloti presenti nella corrispondente **LISTA DI ATTESA.** Anche in questo caso il pilota che subentra DEVE ESSERE PRESENTE IN CLASSIFICA GENERALE.

APPENDICE C - SISTEMA GPS

C.1. GPS

C.1.1. La traccia GPS viene utilizzata come unica evidenza per documentare le prove di volo dei piloti.

C.1.2. Ogni pilota deve essere equipaggiato con almeno un GPS. Solo alcuni specifici modelli sono accettati. Il pilota è responsabile del funzionamento e della corretta configurazione del GPS.

C.1.3. Dopo ogni prova è responsabilità del pilota consegnare all'organizzazione il proprio GPS al fine di scaricare la traccia e gli altri dati. Se il pilota non è in grado di fornire un GPS contenente dei dati validi e pertinenti (vedi C.3 Dati validi del GPS), la sua prova viene considerata nulla.

C.2. DOCUMENTAZIONE DEL GPS

C.2.1. I dati dovranno essere scaricati direttamente dal GPS. Files, copie di files non sono ritenute fonti valide per la documentazione di un volo. La documentazione di volo è ritenuta valida se i dati GPS forniti verificano i criteri di validità descritti (vedi C.6 Validità della traccia).

C.2.2. In deroga al punto C.2.1, la organizzazione può decidere di accettare file di tracce GPS o l'invio remoto della traccia qualora in sistema di refertazione lo permetta.

C.2.3. I dati del GPS vengono verificati utilizzando un programma SW conforme alle specifiche di questo regolamento, nonché della sezione 7 del codice sportivo FAI. Tale software è in grado di controllare:

- Tempo di partenza in caso di Start;
- Settore FAI allo start o in boa;
- Punto di atterraggio;
- Tempo di arrivo, in subordine ai metodi classici;
- La miglior posizione dichiarata o raggiunta da un pilota durante il volo (questa posizione è quella presa in considerazione se migliore di quella del punto di atterraggio).

(*) [Miglior Posizione] Al pilota viene assegnata la miglior posizione raggiunta nella prova. Questa può essere il punto di atterraggio o un punto raggiunto in volo se più favorevole al pilota.

C.2.4. Sono compiti del pilota:

- Il pilota deve andare in volo solo con il GPS dichiarato al momento della registrazione o iscrizione. Eventualmente può essere utilizzato più di un GPS.
- Il pilota deve configurare correttamente il proprio GPS al fine della registrazione del volo.
- Il pilota deve cancellare le tracce pre-esistenti prima di ogni prova di volo.

C.3. Dati GPS Validi

Per essere considerata valida, la traccia registrata dal GPS deve soddisfare i requisiti definiti nel regolamento F.A.I.. Le condizioni principali che devono essere soddisfatte sono:

- La traccia deve essere presente per almeno due minuti prima e due minuti dopo ogni boa o *startpoint*. Nel contempo la traccia deve essere continua per almeno cinque minuti in prossimità della boa o *startpoint*.
- La traccia deve contenere informazioni relative al tempo di volo valide e coerenti .
- L'intervallo di campionamento accettato massimo, che garantisce la continuità della traccia è di 30 secondi.

C.4. Validità della traccia e criteri di verifica del GPS

- Tutti i punti (start, punti di aggiramento, atterraggio), devono essere punti fisici definiti sul terreno.
- Per ogni punto di start o punto di aggiramento la traccia registrata deve contenere almeno una delle seguenti informazioni:
- Almeno un punto nel cilindro della boa.
- Una coppia di punti per i quali la retta che congiunge i sue punti attraversa il cilindro FAI, o passa ad una distanza inferiore a quella di tolleranza ammessa.
- Il **raggio del cilindro standard per le boe è di 400 m**t. La **distanza di tolleranza** base ammessa è di 0 mt.

C.5. Standard nell'uso del GPS

Il Map Datum standard che deve essere usato per la rilevazione delle boe da GPS e per la pubblicazione in formato cartaceo delle stesse è il **WGS84**.

Il Datum Format standard con il quale devono essere rappresentate le boe è **UT**M.

C.6. Configurazione e Uso del GPS

1. Caricare nel GPS la lista delle boe (waypoint WP) ufficiale. Si raccomandiamo di farlo direttamente al centro operativo.
2. (Solo Garmin) Attivare il *Track Log Recording* preferibilmente in modalità **WRAP**. (Questa cosa vi garantisce di registrare sempre la fine del volo, sovrascrivendo nel caso in cui la memoria del vostro GPS non sia sufficiente l'inizio del volo).
3. (Solo Garmin) Impostare *l'intervallo di campionamento* ottimale rispetto alla prova assegnata, e comunque non superiore a 30 secondi.Una buona impostazione dovrebbe garantire la registrazione dell'intero volo utilizzando un intervallo di campionamento più breve possibile. Per chi ha un Top Navigator l'intervallo di campionamento è di 10 secondi (un punto registrato ogni 10 secondi).
4. Azzerare la traccia e tutti i punti marcati (marked waypoint), prima di ogni prova.

5. Marcare le coordinate del punto di atterraggio ("Mark + Enter") e spegnere il GPS immediatamente dopo tale operazione.
6. Non riaccendere il GPS se non al centro operativo per effettuare la dichiarazione di volo.
7. Non marcate ulteriori punti fino alla dichiarazione di volo presso il centro operativo.
8. Portate il GPS con voi al centro operativo, al fine di poter effettuare la dichiarazione di volo.
9. Accendere il GPS appena prima dell'operazione di verifica, in assenza di copertura GPS (ad esempio al chiuso).

APPENDICE D - SISTEMA DI PUNTEGGIO: FORMULE

Il sistema di punteggio utilizzato per assegnare il valore ad ogni giornata di gara è basato sul **GAP (vedi punto 20.4)**. La refertazione ed il calcolo del punteggio deve essere effettuato utilizzando il software **FS COMP** (http://fs.fai.org), strumento ufficiale della FAI. I parametri GAP per le gare nazionali svolte secondo il seguente regolamento sono predefiniti è non possono essere modificati dalle organizzazioni locali. Il valore dei parametri sono definiti nell'**ALLEGATO I**.

Il **punteggio di giornata** è determinato dal **GAP (vedi punto 20.4)**

Il **punteggio per la classifica generale** è ottenuto moltiplicando il punteggio di giornata calcolato dal **GAP (vedi punto 20.4**) per il Coefficiente.valore piloti della giornata di gara. Ovvero:

Punteggio di giornata per la classifica generale = **GAP (vedi punto 20.4)** *Cvp

Il **Cvp**, **Coefficiente Valore Piloti** assume un valore compreso tra 1 e 1,4 ed è calcolato a partire dalla **Lista Piloti di Valore**.

Lista Piloti di Valore
La lista piloti di valore ha l'obiettivo di raggruppare i migliori piloti Italiani e stranieri basandosi sui risultati della ultima stagione agonistica Italiana, delle ultime due stagioni di Coppa del Mondo, e degli ultimi due eventi F.A.I. categoria 1. Viene redatta ad inizio anno e viene aggiornata dopo l'evento F.A.I. previsto per quell'anno. E' cosi composta :

1. I primi 25 della classifica generale al 31.10 dell'anno precedente
2. I primi 25 della ultime due edizioni di Coppa del Mondo (PWC).
3. I primi 25 degli ultimi Campionati Mondiali FAI.
4. I primi 25 degli ultimi Campionati Europei FAI.

Npv - Numero piloti facenti parti della Lista piloti di valore presenti in decollo ;

Il coefficiente valore piloti viene determinato a partire dal parametro Npv utilizzando la seguente formula :

Cvp = 2.4 – (1.4^((31-Npv)/31))

Il **Coefficiente Valore Piloti** è ottenuto valutando il numero di piloti che hanno effettivamente (decollati in almeno una task valida) preso parte ad almeno una task dell'evento.

La tabella sottostante riporta i valori che il Coefficiente Valore Piloti può assumere.

Numero Piloti di valore	Coefficiente Valore Piloti	Valore Massimo della Prova
0	1,000	1000
1	1,015	1015
2	1,030	1030
3	1,045	1045
4	1,059	1059
5	1,074	1074
6	1,088	1088
7	1,102	1102
8	1,116	1116
9	1,130	1130
10	1,144	1144
11	1,158	1158
12	1,171	1171
13	1,184	1184
14	1,197	1197
15	1,210	1210
16	1,223	1223
17	1,236	1236
18	1,248	1248
19	1,261	1261
20	1,273	1273
21	1,285	1285
22	1,297	1297
23	1,309	1309
24	1,321	1321
25	1,333	1333
26	1,344	1344
27	1,356	1356
28	1,367	1367
29	1,378	1378
30	1,389	1389
> 30	1,400	1400

APPENDICE E - PUNTEGGIO SINGOLA PROVA VALIDO PER LA COPPA ITALIA

Il sistema di punteggio utilizzato per le gare di Coppa Italia è quello di giornata descritto nell'appendice D.

La classifica di Coppa Italia viene calcolata sommando i migliori N punteggi che un pilota ha realizzato in ogni singola prova valida per la Coppa Italia. Il numero N di prove considerate nella classifica è calcolato come i 2/3 arrotondati per eccesso delle prove valide disputate.
La tabella seguente sintetizza quanto descritto.

# prove disputate	N = prove da considerare
1	1
2	2
3	2
4	3
5	4
6	4
7	5
8	6
9	6
10	7
11	8
12	8
13	9
14	10
15	10
16	11
17	12
18	12
19	13
20	14
21	14
22	15
23	16
24	16
25	17
26	18
27	18

APPENDICE F – CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA

F.1. Validità della prova e distanza di validazione

Una prova di gara viene considerata valida se:

- **almeno il 50% (cinquanta percento)** dei piloti iscritti ed in gara (non ritirati) sono decollati;
- la finestra di decollo è rimasta aperta per almeno 20 (venti) secondi per ogni concorrente, o altrimenti se tutti i concorrenti intenzionati a decollare, sono decollati nel tempo di apertura finestra;
- almeno uno dei piloti decollati ha percorso la **distanza minima di validazione** scelta dal direttore di gara e comunicata al briefing pre-volo. Tale distanza per le competizioni nazionali non potrà essere inferiore a km 30.

F.2. Criteri minimi di validità in caso di sospensione della prova

Una prova interrotta dal direttore di gara prima della sua naturale conclusione può essere convalidata se al momento della sospensione sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- è trascorsa almeno una 1 ora dalla apertura dello start;
- è stata percorsa la distanza minima di validazione da almeno il 20% dei piloti decollati;
- sono stati percorsi almeno i 2/3 della distanza totale della prova da almeno venti dei piloti decollati;
- la prova era del tipo Corsa a Meta ("*Race To Goal*").

APPENDICE G – MODALITA' DI ARRIVO IN GOAL

G.1. MODALITA' DI ARRIVO IN GOAL

G.1.2 Tranne diversa comunicazione al briefing pre-task l'arrivo in goal suggerito è:

1) stop del tempo del pilota all'ingresso nel cilindro di 1 Km attorno alla ultima boa;
2) conferma del tempo all'attraversamento della linea di meta, ideale o fisica. I piloti dovrebbero attraversare le linea di goal nello stesso ordine con cui sono entrati nel cilindro;
3) la linea di meta se presente fisicamente deve coincidere il più possibile con il punto GPS comunicato ai piloti, e ha dimensioni ideali di 200 mt + 200 mt;
4) nel caso in cui la linea GPS non coincida con quella fisica al pilota verrà convalidata quella a lui più favorevole (la più vicina rispetto alla direzione di arrivo);
5) nel caso in cui il pilota entri nel cilindro ma non tagli la linea di meta a questo verrà assegnato:
    - il tempo di arrivo in goal (attraversamento del cilindro);
    - la distanza completa del percorso ma non i punti velocità e i punti arrivo (Speed Pt.+Arrival Pt. = 0) che verranno detratti come penalizzazione con motivazione "non attraversamento della linea di meta".

G.2.2 Qualora vi sia la possibilità tecnica, è ammesso utilizzare le altre forme di arrivo a meta contenute nel regolamento della PWC:

- *Conical End of Speed Section* (CESS)
- *Arrival Altitude Bonus Points*
- Linea con semicerchio: il pilota valida la meta qualora sia presente almeno un punto in un'area compresa tra la linea e un semi-cilindro, con centro nel punto mediano della linea, raggio pari alla metà della lunghezza della linea, parte piana coincidente con la linea stessa, e sul lato opposto rispetto alla direzione del precedente *waypoint* (13.6 PWC Rules)

APPENDICE H – MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI

H.1. Glossario e definizioni

- La ***stagione agonistica FAI*** è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un europeo e concludersi con l'inizio di un mondiale, oppure può andare dalla fine del mondiale all'inizio dell'europeo. Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due ***periodi agonistici*** : il ***primo periodo*** che va normalmente dal primo novembre al trenta di giugno, e il ***secondo periodo*** che va normalmente dal trenta di giugno al trentuno ottobre dello stesso anno. Le date di inizio/fine dei periodi agonistici possono essere diversamente definite ad inizio stagione.
- Il sistema di punteggio adottato è descritto nell'Appendice D.
- Definiamo ***evento utile*** quello in cui si sono volate almeno due task valide.
- Il numero di giornate di gara valide per la classifica finale determina ***il coefficiente giornate volate*** per l'evento con questa semplice regola:

giornate volate	***Coefficiente tecnico evento***
2	*1,00*
3	*1,15*
4 o più	*1,25*

- Il ***coefficiente tecnico evento*** viene calcolato moltiplicando il coefficiente valore piloti dell'evento per il coefficiente giornate volate.

coefficiente tecnico evento =
coefficiente valore piloti ***x*** *il coefficiente giornate volate*

- *Il* ***massimo punteggio evento*** è il punteggio complessivo (classifica finale) ottenuto dal vincitore dell'evento.
- Ai fini della classifica generale può essere calcolato il ***punteggio del pilota per l'evento*** che è proporzionato al punteggio che il pilota ha ottenuto nella classifica finale dell'evento rispetto al punteggio del vincitore.
  Ovvero
  Punteggio del pilota per l'evento =
  coefficiente tecnico evento **x**
  (punteggio complessivo pilota / massimo punteggio evento) **x** **1000**

H.2. Determinazione della Classifica Generale Piloti

La classifica generale piloti combina i migliori risultati delle singole task con i migliori risultati relativi all'evento complessivo. La classifica è

composta da **quattordici** (14) risultati, **dieci** (10) riferiti alle singole task e **quattro** (4) all'intero evento.
Al più **quattro** (4) punteggi di task possono essere ottenuti in gare estere e al più due (2) punteggi evento possono essere ottenuti in gare estere. I risultati dei due periodi agonistici meno recenti vengono inseriti nella classifica generale con una penalizzazione del 15%.

H.3. Coefficiente Valore Piloti : Valore minimo

Il coefficiente valore piloti viene predefinito ad un valore minimo per alcune tipologie di venti che nel seguito vengono specificate. Questo significa che il coefficiente valore piloti minimo per le singole task di tali eventi e per l'evento nella sua interezza, assume il valore minimo predefinito. Nel caso in cui il valore effettivamente calcolato sia superiore a quello minimo garantito verrà utilizzato il valore calcolato.

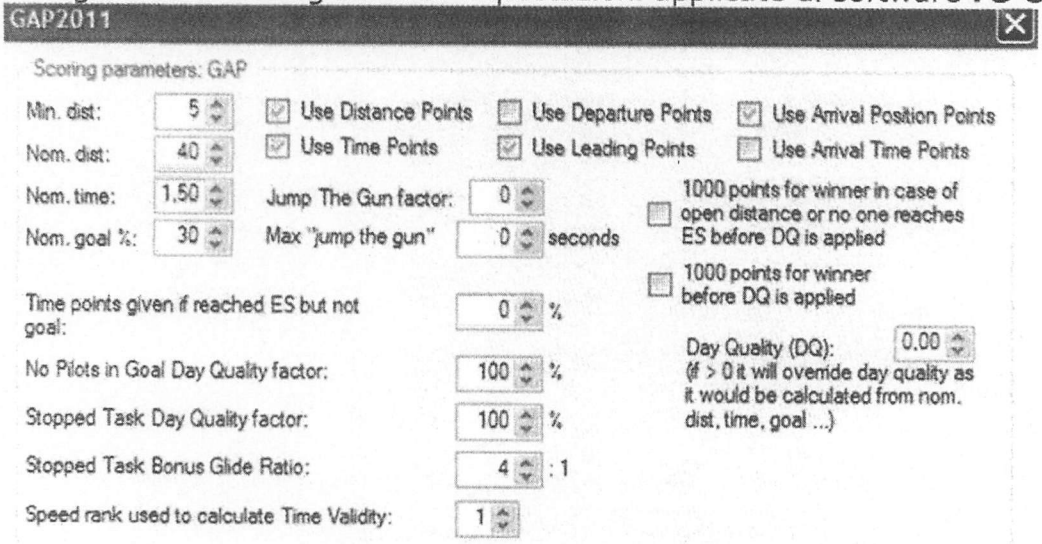
Tipologia Evento	CVP Minimo	Note
Meeting di Lega Piloti	1.2	Singole task e evento.
Evento di Coppa del Mondo	1.3	Singole task e evento.
Eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara) realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia	1.25	Singole task e evento.
Altri eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara).	1.15	Singole task e evento.
Altri eventi di meno di 4 giorni realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia	1.15	Singole task e evento.

APPENDICE I - SISTEMA DI PUNTEGGIO GAP: IMPOSTAZIONI SOFTWARE

Il Sistema di punteggio GAP altro non è che una evoluzione del Gap2002, che utilizza il leading point per il pilota calcolato utilizzando la traccia GPS, ed aggiunge la possibilità, in caso di task stoppata, di assegnare un bonus distanza ai piloti in base alla loro quota.
Si è deciso di standardizzare per le gare di Coppa Italia e raccomandare per tutte le altre competizioni, i parametri della formula di punteggio per tutta la stagione, come segue:

MIN. DIST.:	**5 Km**
NOM. DIST.:	**40 Km**
NOM. TIME:	**1,5 h**
NOM GOAL:	**30%**
Use Distance Points:	**SI**
Use Departure Points:	**NO**
Use Arrival Position Points:	**SI**
Use Time Points:	**SI**
Use Leading Points:	**SI**
Use Arrival Time Points:	**NO**
Jump The Gun Factor:	**0**
Max "Jump The Gun":	**0**
Time Points Given If Reached ES But Not Goal:	**0**
No Pilots In Goal Day Quality Factor:	**100%**
Stopped Task Day Quality Factor:	**100%**
Stopped Task Bonus Glide Ratio:	**4:1**
Speed Rank Used To Calculate Time Validity:	**1**
1000 Points For Winner In Case Of Open Distance Or No One Reaches ES Before DQ Is Applied:	**NO**
1000 Points For Winner Before DQ Is Applied:	**NO**
Day Quality:	**0**

Di seguito una immagine delle impostazioni applicate al software **FS COMP**:



APPENDICE J – MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA PER PWCA

J.1. Glossario e definizioni

Si considerino valide tutte le parti contenute nel paragrafo **H1** riguardanti la Classifica generale, tranne:

- Il **Cvp**, **Coefficiente Valore Piloti** assume un valore compreso tra 1 e 1,3 ed è calcolato a partire dalla **Lista Piloti di Valore**.

- **Npv** (Numero piloti di Valore) - Numero piloti facenti parti della Lista piloti di valore presenti;

Il coefficiente valore piloti viene normalmente (vedi paragrafo seguente K.3) determinato a partire dal parametro Npv utilizzando la seguente formula :

Cvp = 2.4 - (1.4^((31-Npv)/31))

Il **Coefficiente Valore Piloti** è ottenuto valutando il numero di piloti che hanno effettivamente (decollati in almeno una task valida) preso parte ad almeno una task dell'evento.

La tabella sottostante riporta i valori che il Coefficiente Valore Piloti può assumere.

Numero Piloti di valore	Coefficiente Valore Piloti	Valore Massimo della Prova
0	1,000	1000
1	1,015	1015
2	1,030	1030
3	1,045	1045
4	1,059	1059
5	1,074	1074
6	1,088	1088
7	1,102	1102
8	1,116	1116
9	1,130	1130
10	1,144	1144
11	1,158	1158
12	1,171	1171
13	1,184	1184
14	1,197	1197
15	1,210	1210
16	1,223	1223
17	1,236	1236

18	1,248	1248
19	1,261	1261
20	1,273	1273
21	1,285	1285
22	1,297	1297
> 22	1,3	1300

J.2. Determinazione della Classifica per PWCA

La classifica per PWCA combina i migliori risultati delle singole task con i migliori risultati relativi all'evento complessivo. La classifica è composta da **undici** (11) risultati, **otto** (8) riferiti alle singole task e **tre** (3) all'intero evento.

Al più **tre** (3) punteggi di task possono essere ottenuti in gare estere e al più due (2) punteggi evento possono essere ottenuti in gare estere. I risultati dei due periodi agonistici meno recenti vengono inseriti nella classifica generale con una penalizzazione del 50%.

J.3. Coefficiente Valore Piloti :

Il coefficiente valore piloti viene predefinito ad un valore fisso per alcuni eventi, e ad un valore minimo per altre tipologie di eventi che nel seguito vengono specificate. Questo significa che il coefficiente valore piloti minimo per le singole task di tali eventi e per l'evento nella sua interezza, assume il valore minimo predefinito. Nel caso in cui il valore effettivamente calcolato sia superiore a quello minimo garantito verrà utilizzato il valore calcolato.

Per la stagione in corso vale la seguente tabella:

Tipologia Evento	CVP Minimo	CVP Fisso	Note
Evento di Coppa del Mondo		1.30	Singole task e evento.
Eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara) realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia		1.30	Singole task e evento.
Eventi Pre-PWC		1.30	Singole task e evento.
Meeting di Lega Piloti	1.2		Singole task e evento.
Eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara) non organizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia.	1.15		Singole task e evento.

Altri eventi di meno di 4 giorni realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia	1.15		Singole task e evento.

APPENDICE K – FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA

K.1. Definizione:

La frequenza radio di sicurezza serve per tenere costantemente in contatto piloti, commissione sicurezza e direttore di gara durante lo svolgimento delle prove, ed attraverso di questa verranno date le comunicazioni riguardanti la sicurezza o qualunque altra informazione importante per i concorrenti.
La frequenza sarà comunicata durante il Briefing di gara in decollo.

K.2. Uso della Frequenza di Sicurezza:

Per ogni pilota in gara è OBBLIGATORIO sintonizzarsi su questa frequenza.
L'organizzazione di gara potrà effettuare dei controlli e potrà applicare sanzioni qualora il pilota non sia sintonizzato o non risponda.
Essa potrà essere utilizzata SOLO per i seguenti scopi:

- Comunicazioni di Emergenza;
- Comunicazioni di Sicurezza;

Qualunque trasgressione di questa limitazione da parte di un pilota potrà essere sanzionata da parte dell'organizzazione.
Le modalità di utilizzo della frequenza per effettuare comunicazioni è descritta nel paragrafo L.4.

K.3. Utilizzo delle informazioni:

La commissione sicurezza è incaricata di valutare le condizioni meteo durante la prova ed ogni altra situazione riguardante la sicurezza, e consigliare il Direttore di Gara, qualora presente, ovvero prendere decisioni circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova. Tutti i piloti hanno comunque il dovere di monitorare le condizioni in volo e comunicarle al Direttore di gara ed alla commissione sicurezza quando diventano pericolose, sia in decollo sia in volo. Questo deve essere fatto utilizzando gli standard sanciti dalla FAI e riportati nel paragrafo L.4. In ogni caso, ogni decisione circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova sono prese esclusivamente dal direttore di gara, se presente, o dalla commissione sicurezza.

K.4. Comunicazioni Standard:

Qualora un pilota voglia comunicare una situazione di emergenza, la comunicazione deve essere come segue:

- Numero Pilota;
- Posizione;
- Tipo di Emergenza;
- Ulteriori informazioni utili;

Es.: "Numero 50, 5 Km prima della seconda boa, vela aperta a terra, atterro nelle vicinanze e richiamo".
La frequenza deve poi essere lasciata libera, affinché il direttore di gara possa comunicare con il pilota e rendere i soccorsi, qualora necessari, puntuali e tempestivi.

Qualora un pilota voglia comunicare le condizioni meteo, la comunicazione deve essere come segue:

- Numero Pilota;
- Posizione;
- Livello percepito;
- Ulteriori informazioni utili;

Dove i livelli sono:

- Livello 1: Condizioni di volo nella norma;
- Livello 2: Condizioni di volo forti, tenere le condizioni meteo monitorate;
- Livello 3: Condizioni di volo inaccettabili, si richiede un intervento del direttore di gara, se presente, o della commissione piloti;

Es.: "Numero 50, 1 Km prima della seconda boa, riporto LIVELLO 2, forte sottovento avvicinandosi al costone".

Sarà facoltà del direttore di gara, se presente, e della commissione sicurezza chiedere conferma ad altri piloti in gara che si trovino nelle vicinanze per confermare il livello percepito. Questi dovranno rispondere utilizzando lo stesso standard di comunicazione.

APPENDICE L – CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI

L.1. Premessa.

La presente "Carta del rapporto Organizzazioni – Piloti" ha lo scopo di trovare un giusto compromesso tra le esigenze dei Piloti competitori, in termini di servizi ricevuti e di contenimento della spesa, e quelle delle Organizzazioni delle gare a data fissa, che devono ricevere un giusto compenso in cambio dei loro sforzi economici ed organizzativi. Il fine del presente documento è quello di rendere il rapporto costi / servizi il più possibile equilibrato.

E' chiaro che ogni Organizzazione ha esigenze proprie e ogni gara fa storia a sé. La presente raccolta di norme non pretende di esaurire ogni possibile casistica ma vuole costituire una traccia, modificabile e migliorabile nel tempo, in modo che ne' le Organizzazioni ne' i Piloti competitori affrontino una condizione di evidente squilibrio tra costi e servizi.

Si fa viva raccomandazione alle Organizzazioni di perseguire un supporto fisico ed economico dagli Enti Locali e delle realtà industriali locali, in modo che l'eccellenza dei servizi che ogni Organizzazione desidera offrire vada il meno possibile a gravare sul costo dell'iscrizione che i Piloti devono sostenere.

Il mancato rispetto dei valori suggeriti o la mancata fornitura dei servizi di base potrà portare al non riconoscimento dei punteggi ottenuti dai Piloti nella Competizione per la Classifica Generale e di Coppa Italia.

A partire dal 2014, potranno essere inserite nel calendario nazionale un massimo di quattro (4) gare a data fissa, oltre ai Campionati Italiani.

L.2. Servizi

L.2.1. Servizi indispensabili:

- Trasporti da e per il decollo, recuperi
- Struttura fisica per le operazioni di refertazione e verifica generale
- Refertazione e servizi meteo
- Fornitura gratuita di acqua potabile, possibilmente in decollo
- Premi
- Area a disposizione con connettività Internet
- Sito web con info generali, cartine della fly zone, file delle boe disponibili tempo prima della data di inizio della gara. Il file delle boe dev'essere reso disponibile su Internet ad inizio stagione.
- Iscrizioni e pagamenti online
- Servizio medico d'emergenza

Si ricorda inoltre che servizi quali refertazione e meteo possono essere richiesti ed ottenuti dalla AeC Lega Piloti, purché siano rispettati tutti i punti del RSN.

Nota: la refertazione deve essere fatta tramite il software FS. Il database di partenza viene fornito da Aec Lega Piloti

L.2.2. Servizi auspicabili:

- Pocket lunch
- Parking automezzi con camping (ove possibile)
- Servizi igienici (ove possibile)
- Maglietta
- Presa d'acqua per zavorra
- Premi in denaro

- Agevolazione economica per gli utilizzatori di tracker (tipo SaFly o altri strumenti di real-time tracking)

L.2.3. Servizi aggiuntivi e ricreativi:

Possono essere offerti a discrezione dell'Organizzazione, ma se offerti devono essere sottoscrivibili e pagati a parte, e non devono gravare sul costo di iscrizione:

- Cene
- Strutture ed organizzazione di servizi aggiuntivi (gite,sport alternativi ecc)

L.3. Costi di iscrizione e Rimborsi

L.3.1. Costi di Iscrizione:

1. I costi di iscrizione suggeriti sono in dipendenza del numero previsto di task
2. 4 task = 90 (€22.5 per task)
3. 5 task = 110 (€22 per task)
4. 6 task = 130 (€21.66 per task)
5. 7 task = 150 (€21.42 per task)
6. oltre = € 20 per task

L.3.2. Rimborsi:

Rimborsi <u>minimi</u> in caso di annullamento o mancata validazione della competizione:

- in caso di annullamento della gara 4 o più giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 75% della quota di iscrizione;

- in caso di annullamento della gara da 0 a 3 giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 50%;

  in caso di non validazione della gara per non raggiungimento del punteggio minimo: rimborso del 25%

APPENDICE M – PROCEDURE DI CONTROLLO GENERALI DEI PARAPENDIO

M.1. Risultato del controllo

Per ogni controllo effettuato, abbiamo tre possibili risultati:

- La misura è all'interno delle tolleranze: il risultato è CONFORME;
- La misura è al di fuori delle tolleranze, senza un vantaggio per il pilota: il risultato è FUORI ASSETTO
- La misura è al di fuori delle tolleranze, con un vantaggio per il pilota: il risultato è NON CONFORME

M.2. Controllo del fascio

Le linee del fascio dal maillon alla asola sono confrontate con le misure fornite dal costruttore. Si tiene in conto la lunghezza degli elevatori e delle asoli qualora necessario. Tutte le misure sono prese e confrontate con precisione al millimetro.

M.2.1. Lunghezza assoluta della linea

La tolleranza assoluta per una singola linea del fascio è ±0.7%.
Se:

$$ABS([lunghezza_{design}] - [lunghezza_{misurata}]) > [lunghezza_{design}] * 0.7\%$$

Allora il controllo viene giudicato FUORI ASSETTO, altrimenti CONFORME.

M.2.2. Lunghezza relativa delle linee

La tolleranza differenziale per un singolo paio di A e B è da -0.3% a +0.6% della media della lunghezza delle linee A e B. Affinché risulti NON CONFORME il differenziale deve essere simmetrico.
Se:

$$(B_{design} - A_{design}) - (B_{misurata} - A_{misurata}) > ((A_{design} + B_{design})/2) * 0.6\%$$

il risultato è FUORI ASSETTO

$$(B_{design} - A_{design}) - (B_{misurata} - A_{misurata}) < ((A_{design} + B_{design})/2) * -0.3\%$$

il risultato è NON CONFROME
Altrimenti è CONFORME

M.2.3. Lunghezza relativa media delle linee

La tolleranza differenziale media in direzione di un minor angolo di attacco è -0.2%. La misura verrà effettuata solo sulle coppie A-B che tengono la maggior parte del carico, normalmente identificate dalle A con doppi punti di aggancio. Affinchè risulti NON CONFORME il differenziale deve essere simmetrico.
Se:

$$AVG(B_{design} - A_{design}) - (B_{misurata} - A_{misurata}) < AVG((A_{design}+B_{design})/2)* -0.2\%$$

il risultato è NON CONFROME
Altrimenti è CONFORME

M.3. Controllo degli elevatori

La lunghezza degli elevatori dal punto di aggancio al maillon sono confrontati con le misure fornite dal costruttore.

M.3.1. Lunghezza assoluta dell'elevatore

La tolleranza assoluta per un singolo elevatore è ±7mm.
Se:

$$ABS([lunghezza_{design}] - [lunghezza_{misurata}]) > 7$$

Allora il controllo viene giudicato FUORI ASSETTO, altrimenti CONFORME.

M.3.2. Lunghezza relativa deli elevatori

Se l'errore nella lunghezza degli elevatori è nella direzione di un angolo di attacco inferiore, e tale errore risulta essere simmetrico, questo porta il risultato del controllo ad essere NON CONFORME

M.4. Controllo della vela

Nessuna misura maggiore di 1 metro può variare più del 1% rispetto alla misura effettuata sulla vela certificata di riferimento. Ogni imprecisione della misura stessa viene conteggiata prima di applicare questa tolleranza. Ad esempio se la misura può essere effettuata con una accuratezza pari allo 0.5%, il totale errore accettabile è di 1.5%).

Il sottoscritto Dott. Carlo Tagliaro, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del VDS/VL, giusto Decreto commissariale n. 42 del 13 aprile 2018,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Cross Country;

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 VDS/VL categoria Parapendio Cross Country 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, 17/04/18

Dott. Carlo Tagliaro
Esperto tecnico del Commissario straordinario

Scadenza : 06-10-2024
Diritti : 5,42

€ 0,26
DIRITTI DI SEGRETERIA

AU 6105185

REPVBBLICA ITALIANA

COMVNE DI
COLOGNOLA AI COLLI

CARTA D'IDENTITA'

N° AU 6105185

DI

TAGLIARO CARLO

Cognome TAGLIARO
Nome CARLO
nato il 06-10-1976
(atto n 2228 P. 1 S. A. 1976
a VERONA (VR))
Cittadinanza ITALIANA
Residenza COLOGNOLA AI COLLI (VR)
Via DEL CAPITELLO 4
Stato civile STATO LIBERO
Professione LIBERO PROFESSIONISTA

CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI

Statura 180
Capelli Brizzolati
Occhi Azzurri
Segni particolari NESSUNO

Firma del titolare
COLOGNOLA AI COLLI 02-04-2014

Impronta del dito indice sinistro

L'UFFICIALE DEL SINDACO
(Marilena Bismara)

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018
AL REGOLAMENTO TECNICO PARAPENDIO – Cat. CROSS COUNTRY 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO PARAPENDIO – CAT. CROSS COUNTRY 2017	MOTIVAZIONI	RIFERIMENTO DELLA NORMATIVA FAI O DI ALTRA NORMATIVA NAZIONALE O INTERNAZIONALE DA RECEPIRE ATTRAVERSO TALE MODIFICA
Denominazione del documento "Regolamento tecnico"	Correzione di refusi per errore di trascrizione. All'interno del documento si è modificata la vecchia denominazione di "Regolamento Sportivo Nazionale (RSN)" in "Regolamento Tecnico (RT)" e si è eliminato ogni riferimento all'annualità.	Non applicabile. Refusi per errore di trascrizione.
Para 1.4 Definizioni RT CCSA: Regolamento Tecnico della CCSA FAI: Federazione Aeronautica Internazionale; C.S.: Codice Sportivo della FAI - Sporting Code - section S7.	Sono state inserite le definizioni di alcune sigle utilizzate nel corpo del documento.	Non applicabile
Para 4.3 Entro 15 gg dal termine della competizione è dovere dell'organizzazione inviare alla STS le classifiche in formato elettronico ...	Correzione di un refuso per errore di trascrizione. Si è allineato il termine per l'invio delle classifiche a quanto previsto dal successivo para 6.1	Non applicabile. Refuso per errore di trascrizione.
Para 9.4. Ad emendamento del punto 9.3 del presente regolamento, a tutti i piloti indipendentemente dal loro peso ('peso del pilota') viene permesso di raggiungere un peso in assetto di decollo pari a 95 Kg. E' responsabilità del pilota assicurarsi di possedere la necessaria preparazione fisica e capacità per poter decollare ed atterrare in sicurezza in tali condizioni.	Nell'ambito dell'Annual Meeting of the FAI Hang Gliding & Paragliding Commission (Sao Joao da Madeira on 3 and 4 February 2018) è stata approvata la possibilità che qualsiasi pilota, indipendentemente dal proprio peso, possa raggiungere il peso in decollo di 95 kg come avviene già in nelle competizioni di Coppa del Mondo andando a modificare quindi lo Sporting Code - section S7A 8.5.4 Ballast.	Annual Meeting of the FAI Hang Gliding & Paragliding Commission - Sao Joao da Madeira on 3 and 4 February 2018. Annexe 23J Ballast for PG pilots (Pagine 10-11)

Para 12.6, 21.2, 24, 25 Ridenominazione della categoria Sport in categoria Serial	In ambito internazionale è ormai usualmente adottata la denominazione Serial per comprendere i parapendio omologati secondo i protocolli CIVL Competition Class e EN D.	Allineamento alla denominazione internazionale
Para 27.1 Squadra Nazionale. [..] gli ulteriori componenti sono selezionati dal team leader che comunicherà le sue scelte agli interessati ed alla CCSA.	Adeguamento allo Statuto AeCI	Statuto AeCI art. 28, comma 3 n. 5

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.

Roma, 30 marzo '18

Gianbasilio Profiti

Flavio Tebaldi

Alberto Castagna

17/04/18

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

SPECIALITA' PARAPENDIO – CROSS COUNTRY

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) in data 1° marzo 2017 e successivamente modificata con Decreto del Commissario Straordinario n._____ del_____ 2018

INDICE

Parte I: INTRODUZIONE 3

Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE 4

Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE 6

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE 19

APPENDICI 23

- APPENDICE A - NORME E LINEE GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI DI COMPETIZIONI A DATA FISSA 23
- APPENDICE B - NORME E LINEE GUIDA PER LA SELEZIONE DEI PILOTI 25
- APPENDICE C - SISTEMA GPS 28
- APPENDICE D - SISTEMA DI PUNTEGGIO: FORMULE 31
- APPENDICE E - PUNTEGGIO SINGOLA PROVA VALIDO PER LA COPPA ITALIA 33
- APPENDICE F – CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA 34
- APPENDICE G – MODALITA' DI ARRIVO IN GOAL 35
- APPENDICE H – MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI 36
- APPENDICE I - SISTEMA DI PUNTEGGIO GAP: IMPOSTAZIONI SOFTWARE 38
- APPENDICE J – MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA PER PWCA 39
- APPENDICE K – FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA 42
- APPENDICE L – CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI 44
- APPENDICE M – PROCEDURE DI CONTROLLO GENERALI DEI PARAPENDIO 46

Parte I: INTRODUZIONE

1. REGOLAMENTO

1.1 Il presente regolamento è proposto dalla Sezione Tecnica di Specialità Volo Libero (di seguito STS) e approvato dalla CCSA dell'AeCI.

1.2 In questo regolamento vengono regolamentati gli aspetti riferiti alla sola specialità *Cross Country*. Le specialità di *Accuracy* (precisione in atterraggio) e *Aerobatics* (acrobazia) non sono oggetto del presente regolamento.

1.3 Per gli aspetti non espressamente trattati dal seguente regolamento viene applicato il Regolamento Sportivo Nazionale CCSA e il regolamento F.A.I. aggiornato.

1.4 Definizioni:
STS presso Ufficio Sportivo AeCi: Sezione Tecnica di Specialità per il Volo Libero;
CCSA presso Ufficio Sportivo AeCi: Commissione Centrale Sportiva Aeronautica;
RSN CCSA: Regolamento Sportivo Nazionale della CCSA;
RT: Regolamento Tecnico;
PWC: Paragliding World Cup;
PWCA: Paragliding World Cup Association;
FAI: Federazione Aeronautica Internazionale;
C.S.: Codice Sportivo della FAI - Sporting Code - section 7A.

2. FINALITÀ

2.1 Il regolamento ha come finalità:

- definire norme generali riguardanti la richiesta e l'organizzazione delle competizioni (parte II).
- integrare il RSN della CCSA e il regolamento FAI per lo svolgimento delle competizioni di parapendio (parte III).
- definire i criteri per l'assegnazione dei titoli federali nazionali, per la redazione delle classifiche di merito dei piloti e per la formazione della squadra nazionale (parte IV).

Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE

3. RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE

3.1. Chi intende organizzare una competizione nazionale deve presentare alla STS presso l'AeCI una proposta scritta dettagliata entro e non oltre il 31 luglio dell'anno precedente ai sensi dell'art.8 dello statuto dell'AeCI.

3.2. Nella richiesta si dovranno chiaramente specificare:

- AeC organizzatore, nominativo del responsabile organizzativo e suo recapito.
- data o periodo nel quale si intende effettuare la competizione.
- area geografica nella quale si intende realizzare la competizione.
- documentazione tecnica necessaria e se disponibile file waypoint in formato GEO, mappa.
- precedenti analoghe esperienze organizzative (anche a livello regionale).
- assicurazione della piena osservanza del RSN, RT e del C.S. della FAI nel caso di manifestazioni a carattere internazionale.
- altre informazioni ritenute utili e opportune.

3.3. Non è possibile richiedere una data di recupero qualora la competizione sia calendarizzata nel periodo che va dal 1 marzo al 30 settembre. Sarà invece possibile richiedere, all'interno della proposta scritta, la calendarizzazione di una data di recupero per le competizioni che si svolgono al di fuori di questo periodo. La concessione della data di recupero rimane a discrezione della STS compatibilmente con gli altri eventi a calendario.

3.4. La STS esaminerà la richiesta e la invierà alla CCSA. In caso di accettazione è diritto dell'organizzazione:

- l'inserimento della competizione nel calendario gare nazionale e quindi pubblicazione calendario Nazionale AeCI ;
- richiedere di promuovere l'inserimento dell'evento nel calendario internazionale della F.A.I..

3.5. Nel caso in cui la richiesta sia respinta, tale decisione dovrà essere motivata per iscritto ai richiedenti.

3.6. La *rinuncia* all'organizzazione è possibile e deve essere comunicata per iscritto, anche via email, alla STS.

4. DOVERI DELLE ORGANIZZAZIONI

4.1. Sono *doveri* di ogni organizzazione:
- accettare e applicare le norme e le linee guida per gli organizzatori così come definite in Appendice A al presente regolamento;
- applicare il protocollo per la selezione dei piloti partecipanti all'evento come descritto in Appendice B al presente regolamento.

4.2. Sono *doveri* di ogni organizzazione durante lo svolgimento della stessa:
- applicare il presente regolamento, integrandolo al più per quanto non esplicitamente previsto seguendo comunque lo spirito che informa il regolamento;
- rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo;
- predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso.

4.3. Entro 15 gg dal termine della competizione è dovere dell'organizzazione inviare alla STS:
- Le classifiche in formato elettronico ed una relazione generale sulla competizione realizzata allegando foto e dettagliati rapporti di eventuali reclami e di eventuali incidenti avvenuti nel corso della gara.

5. CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI

5.1. Al fine di fornire delle indicazioni sui servizi essenziali e accessori che ogni organizzazione dovrà fornire ai piloti competitori partecipanti, è stata approntata la "Carta del rapporto Organizzazioni – Piloti" in allegato al presente regolamento.

6. OMOLOGAZIONE GARE

6.1. Entro 15 gg dal termine della competizione, ai sensi del RSN, deve essere trasmessa la documentazione prevista (relazioni, classifiche, ecc.), per richiedere alla CCSA l'omologazione la gara realizzata.

6.2. L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito (Generale, Coppa Italia, ecc.) con i risultati ottenuti nelle prove disputate.

6.3. Nel caso di evidenti e gravi violazioni del regolamento, o di gravi omissioni nell'applicazione dello stesso, l'STS può proporre alla CCSA, di non omologare la competizione. In tal caso la decisione dovrà essere chiaramente motivata per iscritto all'organizzazione. Se la competizione non viene omologata i risultati in essa ottenuti non verranno utilizzati per la redazione delle varie classifiche di merito.

Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE

7. NUMERI DI GARA

7.1. Al fine di scoraggiare eventuali condotte di volo scorrette (volo in nube, mancato rispetto precedenze, etc.) rendendo univocamente identificabili i piloti in gara, è obbligatoria l'apposizione del numero di gara durante le competizioni con le medesime modalità previste per la partecipazione a competizioni della PWCA/FAI.

7.2. Per l'attribuzione della numerazione ai competitori, verrà seguito il seguente ordine di priorità: Classifica di PWC anno precedente, classifica generale anno precedente, scelta del pilota.

7.3. La mancata apposizione della numerazione comporterà l'assegnazione di zero punti per ogni singola prova nella quale il pilota risultasse sprovvisto della prescritta numerazione.

7.4. La cifre sull'ala dovranno misurare almeno 50x20 cm.

8. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

8.1. Sono ammessi alle competizioni nazionali di parapendio:
- i mezzi omologati secondo i protocolli e/o certificati EN 926-2 e EN 926-1 in categoria A, B, C, D;
- i mezzi omologati secondo il protocollo CCC (CIVL Competition Class).

8.2. I mezzi non possono essere modificati in alcun modo, in nessuna delle loro parti: vela, fascio, bretelle. L'unica modifica accettata è la regolazione del principale del freno.

8.3. I parametri utilizzati per la verifica della conformità dei mezzi certificati (Civl Competition Class) sono gli stessi utilizzati dalla FAI pubblicati nella "CIVL Competition Class Paragliders (2015 Edition R2.1) http://www.fai.org/civl-documents.

8.4. Qualora si verifichi una protesta circa la rispondenza all'omologazione di un mezzo, e la verifica non sia possibile per semplice confronto diretto, la Direzione di gara potrà richiedere al pilota il mezzo stesso affinché possa essere sottoposto a verifica presso un centro specializzato per la revisione.

8.5. Se si dovesse verificare che, a seguito dei citati controlli, un pilota abbia rilasciato dichiarazioni non veritiere inerenti peso, taglia e omologazione del parapendio utilizzato ovvero abbia apportato modifiche traendone

vantaggio a danno di altri piloti, questi verrà squalificato per l'intera stagione gare.

9. PESI E ZAVORRE

9.1. Il **peso del pilota** è definito come il peso del pilota vestito in jeans, maglietta e scarpe da ginnastica.

9.2. Il **peso in assetto di decollo** è comprensivo del peso del pilota e di tutto l'equipaggiamento di volo (parapendio, imbragatura, strumentazione, zavorre etc.).

9.3. Il peso in assetto di decollo dovrà rientrare nel *range* previsto dall'omologazione del mezzo utilizzato ed in ogni caso il peso dell'attrezzatura (parapendio, imbragatura, strumentazione, zavorre etc.) non potrà eccedere i 33kg, salvo diversamente specificato nelle Local Rules.

9.4. Ad emendamento del punto 9.3 del presente regolamento, e coerentemente al regolamento della Coppa del Mondo di Parapendio, a tutti i piloti indipendentemente dal loro peso ('peso del pilota') viene permesso di raggiungere un peso in assetto di decollo pari a 95 Kg.

9.5. I piloti che non rispettano questa limitazione di peso saranno penalizzati con l'attribuzione di zero punti nella singola prova (punteggio di giornata).

9.6. I controlli sui pesi saranno effettuati dall'organizzazione o da loro incaricati e potranno essere effettuati prima dell'inizio della prova, a conclusione della prova o a seguito di un *complaint*.

9.7. E' ammessa come zavorra scaricabile in volo solo sabbia o acqua. Il pilota che dovrà liberarsi della zavorra dovrà accertarsi di non danneggiare qualsiasi altro mezzo in volo.

10. RADIO RICETRASMITTENTE

10.1. L'uso della radio in Italia è strettamente regolamentato e può necessitare dell'autorizzazione da parte degli organi competenti (PP.TT.).

10.2. La dotazione di radio ricetrasmittente è obbligatoria per tutti i piloti partecipanti alle prove di gara. La frequenza di sicurezza verrà comunicata ai piloti durante il briefing ed esposta sul tabellone di gara prima della prova. L'organizzazione potrà comunicare con tutti i piloti tramite questo sistema (sospensione gara per motivi di sicurezza,

situazioni particolari, etc.). Non sono ammessi i sistemi di trasmissione automatica (vox).

10.3. Tutti i piloti dovranno obbligatoriamente restare in ascolto sulla frequenza di sicurezza, e potranno comunicare le condizioni di volo o eventuali situazioni di emergenza, esclusivamente secondo un formato codificato e spiegato al briefing. Non sono ammesse comunicazioni di nessun altro tipo sulla frequenza di sicurezza.

10.4. Il pilota che a seguito di controlli fossero trovati sprovvisti di radio o con radio non funzionante verranno ammoniti dalla Direzione di Gara. In caso tale infrazione fosse ripetuta durante la medesima stagione gare, il pilota verrà sanzionato con una penalizzazione di 100pt su tutte le classifiche (CLAGEN, PWCA, Coppa Italia).

11. SICUREZZA

11.1. Durante gli allenamenti e in gara sono obbligatori l'uso del casco e l'adozione del paracadute di soccorso.

11.2. Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza della attrezzatura usata. Il direttore di gara e il direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.

11.3. La decisione di decollare, come tutte le altre decisioni prese in volo dal pilota sono esclusiva responsabilità del pilota stesso.

11.4. Il direttore di gara o il coordinatore tecnico ove previsto si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o **annullare** la gara in situazioni potenzialmente pericolose; l'**annullamento** della giornata di gara deve essere comunicato ai piloti in volo con le modalità più adeguate: comunicazione radio, apposito segnale/i visivo posto negli atterraggi ufficiali (croce di colore bianco con lato di almeno metri 10). In alternativa all'annullamento il direttore di gara può decidere per la **sospensione** della prova. In caso di sospensione viene stilata una classifica ottenuta con la posizione dei piloti all'ora della sospensione. La posizione del pilota viene determinata dalla traccia GPS come il punto più favorevole al pilota prima dell'ora di sospensione della prova. In caso di sospensione la prova è valida solo se sono soddisfatti i criteri di validazione come definiti in Appendice F.

11.5. Il volo in nube è assolutamente vietato. Comportamenti pericolosi, acrobazie, non rispetto delle regole di volo, comportamento antisportivo, causeranno penalità o squalifica.

11.6. Al primo briefing deve essere esposta su idonea cartografia e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio, nonché, la presenza di

eventuali ostacoli pericolosi al volo e poco identificabili come linee elettriche, teleferiche e zone non atterrabili lungo il percorso e soprattutto nella zona di avvicinamento a meta.

11.7. Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.

11.8. In volo nello spazio aereo prossimo al decollo e compreso tra questo e se presente il punto di start e nel periodo di tempo di decollo dei piloti è obbligatorio il senso di rotazione indicato dal direttore di gara durante il briefing in decollo. Questo sarà destra nei giorni pari e sinistra nei giorni dispari a meno di diversa comunicazione effettuata nel briefing pre-decollo. Un pilota che raggiungerà un altro nella stessa termica dovrà girare nello stesso senso del primo, indipendentemente dalla distanza che li separa.

11.9. In caso si rilevi una situazione di emergenza i piloti che ne hanno possibilità devono tentare di contattare prontamente il direttore di gara o il coordinatore tecnico ove previsto e fornire tutti i particolari utili al soccorso.

11.10. Durante lo svolgimento della prova, i piloti potranno comunicare via radio al direttore di gara ovvero al coordinatore tecnico ove previsto ed alla Commissione Sicurezza condizioni meteo od altre situazioni di potenziale pericolo. Le modalità di questo tipo di comunicazioni sono standard e determinate dalla F.A.I. e vengono riportate in Appendice L.

11.11. Un pilota che vede una situazione di emergenza di altro pilota deve, se utile e possibile, atterrare e dare soccorso. Il punteggio di giornata del pilota che interrompe la gara per prestare soccorso verrà valutato a discrezione del direttore di gara ovvero coordinatore tecnico ove previsto.

11.12. Tutti i piloti atterrati al di fuori di atterraggi ufficiali dovranno ripiegare il parapendio il più presto possibile: un'ala aperta a terra equivale ad una richiesta di aiuto.

11.13. Un pilota potrà volare in gara solo se in buona salute fisica. Qualsiasi evidente alterazione delle capacità psicofisiche del pilota, determinata da ferite o altre gravi menomazioni, o dovute all'assunzione di farmaci o droghe, dovrà essere riportata al direttore di gara prima del decollo da chiunque ne venisse a conoscenza; il direttore di gara provvederà quindi, assieme al personale medico, alla verifica della idoneità del pilota ed alla sua eventuale esclusione dalla competizione. In caso di contraddittorio il pilota può documentare la propria idoneità fornendo adeguata certificazione medica.

12. MEETING DELLA LEGA PILOTI: COMMISSIONE PILOTI, COORDINATORE TECNICO E COMMISSIONE SICUREZZA.

12.1. La partecipazione agli incontri denominati "Meeting di Lega Piloti" è aperto solo ed unicamente ai soci di "Aec Lega Piloti" regolarmente iscritti ed in possesso dei documenti che permettano la partecipazione alle gare Nazionali.

12.2. è prevista la seguente struttura organizzativa:
- Commissione piloti (*Task Committee*);
- Coordinatore tecnico;
- Commissione sicurezza (*Safety committee*).

12.3. **La commissione piloti**, che è così costituita:
- un pilota indicato dal coordinatore tecnico esperto del luogo e della meteorologia locale;
- due piloti eletti a maggioranza ad ogni gara tra i piloti che si sono candidati per tale ruolo il primo giorno di gara

La commissione piloti resterà in carica per l'intero week-end ed avrà i seguenti compiti:
- scelta del percorso di gara;
- preparazione del tabellone di decollo.

Se in una prova successiva al primo giorno uno o più dei piloti eletti risultassero assenti saranno temporaneamente sostituiti dai piloti presenti che hanno conseguito il maggiore numero di voti; in ulteriore subordine verrà effettuata un'ulteriore elezione della commissione piloti.

12.4. **Il coordinatore tecnico** è, di norma, un pilota con esperienza della zona di volo in cui si svolge il Meeting. I compiti del coordinatore tecnico sono:
- referente ed interfaccia tra il club ospitante e l'AeC Lega Piloti , prima, durante e dopo la gara. Quindi punto di riferimento logistico e organizzativo.
- consulente della commissione piloti per la determinazione del percorso e la redazione del tabellone di gara al briefing in decollo.
- presenza, ove possibile, sulla linea di meta (atterraggio ufficiale e arrivo) all'arrivo dei piloti;
- qualora concordato con la commissione piloti prima della partenza della gara , ha facoltà di sospendere o annullare la gara nel caso in cui, a suo insindacabile giudizio, ne rilevi l'esigenza.

12.5. **La Commissione sicurezza** è costituita da tre piloti eletti ad ogni Meeting tra i piloti che si sono candidati al ruolo il primo giorno di gara.

12.6. E' auspicabile che uno dei componenti partecipi in classe SERIAL. Il *Safety Committee* resterà in carica per l'intera durata del Meeting ed avrà i seguenti compiti:
- prende conoscenza e valuta il tema di gara proposto fornendo eventualmente delle osservazioni;

- rimane sintonizzato sulla frequenza di sicurezza per l'intera durata della gara, comunicando tra i componenti ed ascoltando le eventuali comunicazioni dei piloti competitori riguardo alle condizioni in volo o alle situazioni di emergenza;
- ha potere decisionale (opzionale e non mandatorio) riguardo l'eventuale annullamento o sospensione della prova di gara. La consultazione tra i componenti della commissione piloti verrà effettuata in volo a mezzo radio. Eventuali comunicazioni dovranno essere fatte al coordinatore tecnico sempre via radio. La comunicazione agli altri piloti avverrà tramite via radio e mediante manovre e segnali messe in atto dalla commissione piloti (manovra di "orecchie" trattenute). Ove possibile verrà distesa una croce in atterraggio. In questo caso tutti i piloti dovranno atterrare il prima possibile.

13. GARE NAZIONALI: COMMISSIONE PILOTI (TASK COMMITTE), DIRETTORE DI GARA E COMMISSIONE SICUREZZA (SAFETY COMMITTEE).

13.1. La partecipazione alle gare nazionali è aperta a tutti i piloti in possesso dei seguenti documenti validi per l'anno in corso:
- Attestato di volo e relativa visita medica;
- Licenza FAI;
- Assicurazione RCT e assicurazione infortuni.

13.2. Per lo svolgimento delle competizioni del calendario gare nazionale è prevista la seguente struttura organizzativa:
- Commissione piloti (*Task Committee*);
- Direttore di gara;
- Commissione sicurezza (*Safety committee*).

13.3. **La Commissione piloti** (*Task Committee*) è formata da tre piloti:
- uno indicato dal direttore di gara/organizzazione.
- due eletti dai piloti iscritti il primo giorno di gara,
- L'organizzazione provvederà a integrare il modulo di iscrizione con la richiesta di uno solo nominativo quale candidato commissione piloti. Risultano eletti i due piloti che conseguono il maggiore numero di voti e che dichiarano di accettare l'incarico. Se in una prova successiva al primo giorno uno o più dei piloti eletti risultassero assenti saranno temporaneamente sostituiti dai piloti presenti che hanno conseguito il maggiore numero di voti; in ulteriore subordine il direttore di gara indice un'ulteriore elezione della commissione piloti per la competizione.

La commissione piloti svolge la funzione del *Task Advisory Committee* (T.A.C.) previsto dal regolamento F.A.I. In particolare ha le funzioni di:
- supportare il direttore di gara nel decidere la prova del giorno. Questi dovrà consultare, anche più volte, separatamente dai restanti piloti, i componenti la commissione piloti;

- decidere, congiuntamente con il direttore di gara, i reclami. Se un componente è ritenuto parte in causa in un reclamo questi verrà sostituito con altro pilota indicato dal direttore di gara.

13.4. **La commissione sicurezza** (*Safety Committee*) è formata da tre piloti eletti dai piloti iscritti il primo giorno di gara.

13.5. L'organizzazione provvederà a integrare il modulo di iscrizione con la richiesta di un solo nominativo quale candidato commissione sicurezza. Risultano eletti i tre piloti che conseguono il maggiore numero di voti e che dichiarano di accettare l'incarico. Se in una prova successiva al primo giorno uno o più dei piloti eletti risultassero assenti saranno temporaneamente sostituiti dai piloti presenti che hanno conseguito il maggiore numero di voti; in ulteriore subordine il direttore di gara indice un'ulteriore elezione della commissione piloti per la competizione.
La commissione sicurezza svolge la funzione del *Safety Committee* previsto dal regolamento F.A.I. In particolare ha le funzioni di:
- Richiedere, se lo ritiene opportuno, che il direttore di gara riformuli il tema proposto per conformarlo ad un livello di sicurezza giudicato accettabile;
- a prova in corso comunica con il direttore di gare ed eventualmente lo informa nel caso in cui le condizioni al decollo o in volo diventassero non sicure per il prosieguo della prova;
- valuta insieme al direttore di gara le comunicazioni riguardanti la sicurezza ricevute dagli altri piloti.

14. RESPONSABILITÀ

14.1. Il pilota partecipa alle gare a proprio rischio ed è il primo responsabile del rispetto delle leggi italiane di volo.

14.2. Il pilota deve essere consapevole del fatto che le scelte relative alla conduzione del volo, a prescindere dal percorso proposto, sono strettamente personali ed al di fuori dal ragionevole controllo degli organizzatori della manifestazione e della Direzione di Gara (direttore di gara, coordinatore tecnico ove previsto, commissione piloti). Si impegna, pertanto, a mantenere una condotta di volo ispirata al contenimento del rischio e che tenga conto della propria preparazione, delle personali capacità e della presente condizione psico-fisica.

15. DECOLLO

15.1. Di norma il decollo deve avvenire dalla stessa area per tutti i concorrenti.

15.2. Tra il termine dell'ultimo briefing pre-decollo e l'apertura della finestra di decollo, devono trascorrere almeno 10 minuti. I piloti devono seguire

le indicazioni del direttore di decollo; dopo un primo ammonimento una seconda mancanza comporta fino al 5% di penalità sul punteggio di giornata.

15.3. In caso venissero meno le condizioni di sicurezza in decollo l'organizzazione può interrompere il decollo dei piloti, comunicando agli stessi tale sospensione. Successivamente al ripristino delle condizioni di sicurezza il decollo dei piloti può riprendere . Se almeno un pilota è decollato possono essere recuperati non più di 30 (trenta) minuti di chiusura.

15.4. Una volta che il primo pilota è decollato non si può modificare il tema di gara.

15.5. I piloti che decollano dopo la normale chiusura della finestra sono automaticamente fuori gara e risulteranno come non decollati; solo su autorizzazione del direttore di gara il pilota può partire dopo la chiusura normale della finestra (fermo forzato dovuto a piccole riparazioni del mezzo a seguito di danni verificatisi al momento come rottura di un cordino, apertura accidentale del paracadute di emergenza, ecc.).

15.6. La decisione di decollare è interamente responsabilità del pilota.

15.7. Se richiesto dal direttore di decollo il pilota che intende decollare deve comunicare preventivamente la sua intenzione ed attendere l'autorizzazione.

15.8. Normalmente è concesso un solo decollo per ciascuna pilota. Nel caso il pilota atterri e desideri ripartire, il direttore di gara o di decollo devono essere avvisati e possono ammettere un altro decollo solo se il volo è stato interrotto per motivi di sicurezza. Normalmente la ripartenza viene concessa se il pilota è riatterrato subito dopo il decollo per problemi all'attrezzatura (nodi ai cordini, incravattamento della vela, emergenza aperta accidentalmente, altro); fatto salvo il comma 9 di questo paragrafo, in nessun caso sarà ammessa la ripartenza durante la competizione ed ai fini della competizione sarà considerato come punto di atterraggio il punto in cui il pilota ha appoggiato i piedi per la prima volta dopo il decollo ufficiale.

15.9. Nel caso di corsa con partenza all'apertura del segnale di start, il decollo deve comunque essere effettuato dopo l'apertura della finestra di decollo. E' di norma concesso al pilota di riatterrare, solo ed esclusivamente prima dell'apertura del segnale di start, a condizione che il ridecollo avvenga nell'area predisposta a ciò e in presenza dei commissari di decollo. Qualunque atterraggio avvenuto successivamente all'apertura del segnale di start, ad esclusione di quelli autorizzati dal direttore di decollo per motivi di sicurezza (nodi ai cordini, incravattamento della vela, emergenza aperta accidentalmente,

altro) deve essere inteso come termine dalla prova per il pilota che lo ha effettuato.

15.10. Dopo il primo giorno di gara valido, i primi in classifica della gara in corso (15 del sesso di maggioranza e 3 di quello di minoranza) hanno diritto alla precedenza in decollo secondo la loro posizione. Per i restanti concorrenti l'ordine di disposizione al cancello di decollo è l'ordine di arrivo allo stesso.

15.11. Se il decollo è organizzato con dei cancelli di ingresso, chi si immette al cancello di decollo deve essere imbragato e pronto al decollo.

16. DOCUMENTAZIONE DI VOLO: GPS E SISTEMA DI LIVE TRACKING

16.1. In tutti i casi in cui il regolamento faccia riferimento ad orari di apertura, chiusura, interruzione, sospensione, ecc., il tempo si intende essere quello determinato dal GPS. Consultare l'Appendice C specifica sul Sistema GPS.

16.2. Fermo restando l'obbligo da parte di tutti i piloti di effettuare il report back elettronico a fine volo qualora possibile, o di consegnare il report back personalmente entro l'orario definito per la singola task, verrà applicata una penalizzazione in caso di mancata consegna della traccia GPS entro 24 ore dall'ora di apertura della finestra di decollo della task, ove la mancata consegna non sia imputabile a cause di forza maggiore (inconveniente di volo, etc.). Per i piloti iscritti all'Aec Lega Piloti la consegna potrà avvenire anche attraverso e-mail ovvero dispositivo di registrazione dati USB, mentre per gli altri piloti obbligatoriamente consegnando lo strumento.

16.3. Il sistema di *Live Tracking* permette di conoscere in tempo reale la posizione del pilota, in volo o a terra, durante tutta la durata della competizione. E' uno strumento volto ad aumentare la sicurezza dei partecipanti, e ad aumentare la efficienza dei servizi di recupero della organizzazione, oltre che permettere di seguire la competizione in tempo reale via internet.

16.4. Il *Live Tracking* non è obbligatorio ai fini delle classifiche ma è obbligatorio ai fini della sicurezza di volo.

16.5. l'AeC Lega Piloti, in via sperimentale ai fini delle classifiche, adotterà un sistema di *Live Tracking* durante lo svolgimento delle competizioni a partire dal 2014 in collaborazione con AirTribune (www.airtribune.com).

17. DICHIARAZIONE DI VOLO (REPORT BACK)

17.1. La dichiarazione di volo è obbligatoria e deve essere compilata da ogni pilota iscritto e presente in decollo al termine della prova; i piloti non decollati riporteranno evidentemente la dicitura "NON DECOLLATO". I testimoni sono facoltativi, sono invece obbligatori i nomi dei piloti atterrati nello stesso luogo, esclusa la meta. Il pilota è responsabile delle indicazioni date sulla dichiarazione di volo, che deve essere firmata. Contestualmente alla dichiarazione di volo deve essere consegnato un dispositivo idoneo alla registrazione della traccia GPS.

17.2. La dichiarazione di volo di cui al punto 17.1 può non essere ritenuta obbligatoria qualora sia utilizzato un sistema di report back elettronico e/o un sistema di invio remoto della traccia GPS.

17.3. La dichiarazione deve essere consegnata entro l'ora indicata al briefing; in caso il pilota sia impossibilitato alla compilazione entro i termini richiesti (recuperi o altro) dovrà darne tempestiva comunicazione all'organizzazione.

17.4. Se non è stato comunicato l'atterraggio e/o non è stata consegnata la dichiarazione di volo, il pilota totalizzerà zero punti per la prova e, per proseguire la gara o iscriversi alla successiva, dovrà pagare 50 euro più le spese sostenute per la ricerca.

17.5. Potranno essere effettuati controlli sulla precisione della dichiarazione di atterraggio. Un errore sfavorevole al pilota sarà corretto dal direttore di gara. Un errore evidente, non doloso, favorevole al pilota, comporta una penalità pari a 10 volte l'errore riscontrato.

17.6. Il pilota che coscientemente altera i risultati raggiunti per trarne un illecito vantaggio sarà squalificato dalla gara e la squalifica sarà notificata ai competenti organi sportivi per gli eventuali ulteriori provvedimenti.

18. AMMONIZIONI E PENALITÀ'

18.1. Il direttore di gara può ammonire ufficialmente i concorrenti per scorrettezze o irregolarità non esplicitamente previste dal presente regolamento. Tale ammonizione dovrà essere chiaramente motivata e per essere ufficiale dovrà avere forma scritta.

18.2. La seconda ammonizione comporta una penalità a discrezione del direttore di gara.

18.3. La terza ammonizione può comportare la squalifica dalla competizione.

18.4. Le penalità possono essere comminate solo dal direttore di gara o, dietro reclamo degli interessati, dagli organi deputati alla soluzione delle contese.

19. LAGNANZE E RECLAMI

19.1. E' ammessa la presentazione di lagnanze al direttore di gara e per i Meeting della Lega Piloti al coordinatore tecnico; è facoltà del direttore richiederle per iscritto. Se il concorrente non è soddisfatto dei risultati della lagnanza può fare reclamo ai sensi degli articoli seguenti.

19.2. I reclami devono essere presentati per iscritto al direttore di gara prima del briefing pre-volo del giorno successivo all'affissione dei risultati provvisori o il giorno successivo all'affissione dei risultati definitivi se l'oggetto della contestazione non era rilevabile dai risultati provvisori. Se i risultati definitivi non sono resi pubblici alla premiazione di fine gara i reclami possono essere presentati successivamente comunque entro 5 gg. dalla pubblicazione e diffusione dei risultati ufficiali.

19.3. I reclami devono essere accompagnati da una tassa di euro 30 (trenta) che sarà restituita solo nel caso di accoglimento del reclamo. Nel caso in cui il reclamo si riferisca alla possibile modifica di parte dell'attrezzatura e per la definizione del contenzioso sia necessario avvalersi di un centro specializzato per il controllo della stessa, la tassa è di 60 (sessanta) che saranno restituiti in caso di accoglimento del reclamo. Ugualmente, il costo della verifica presso il centro specializzato sarà a carico del reclamante.

19.4. I reclami vengono esaminati in primo grado dalla commissione piloti e dal direttore di gara/coordinatore tecnico; il voto del direttore di gara decide i casi di parità. Il reclamante e l'eventuale pilota oggetto del reclamo devono essere convocati e hanno diritto a esporre la questione. La decisione sul reclamo deve essere comunicata entro le ore 9.00 del giorno successivo alla discussione della questione. In caso di rigetto del reclamo deve farsi comunicazione per iscritto e motivata. Nel caso in cui ci si debba avvalere di una consulenza esterna per la verifica dell'attrezzatura, questa dovrà essere resa disponibile dal proprietario e verrà verificata durante la competizione o al termine della stessa.

19.5. La decisione in primo grado può essere appellata avanti alla CCSA inviando copia del reclamo, copia della decisione di primo grado e una cauzione di euro 50 (cinquanta) mediante raccomandata con ricevuta di ritorno entro 7 giorni dalla decisione di primo grado. In caso di accoglimento dell'appello sono rese le cauzioni versate.

19.6. Reclami a regole del regolamento o contro modifiche a norme dello stesso non sono accolte.

20. PUNTEGGIO DI GIORNATA

20.1. Il punteggio di giornata viene utilizzato ai fini della classifica parziale della Gara, e per le classifiche di specialità. La somma dei punteggi delle giornata che compongono una gara determina la classifica finale della gara stessa.

20.2. La giornata di gara è valida se:
- **almeno il 50% (cinquantapercento)** dei piloti iscritti ed in gara (non ritirati) sono decollati;
- la finestra di decollo è rimasta aperta per almeno 20 (venti) secondi per ogni concorrente, o altrimenti se tutti i concorrenti intenzionati a decollare, sono decollati nel tempo di apertura finestra;
- almeno uno dei piloti decollati ha percorso la **distanza di validazione** scelta dal direttore di gara e comunicata al briefing pre-volo. Tale distanza per le competizioni nazionali non potrà essere inferiore a km 30.

20.3. Il valore della prova e quindi il punteggio relativo è funzione dei seguenti elementi:
- le difficoltà tecniche proposte (distanza ,velocità, ecc.);
- il valore dei piloti presenti (italiani e non);
- le formule per determinare il punteggio di giornata sono descritte in Appendice E al regolamento e ne costituiscono parte integrante.

20.4. Il sistema di punteggio utilizzato è il **GAP, nella versione suggerita dalla FAI per l'anno sportivo in corso** adottato con le modalità descritte in Appendice.

21. CLASSIFICHE DI GIORNATA

21.1. Per ogni prova dovrà essere stilata una classifica unica per entrambi i sessi e se vi sono almeno 5 concorrenti del sesso di minoranza dovrà essere stilata e resa pubblica una specifica graduatoria.

21.2. Per le gare di fascia nazionale dovranno essere stilate le seguenti classifiche di giornata:
- Classifica *individuale assoluta Open*;
- Classifica assoluta *femminile*;
- Classifica *categoria/e* SERIAL.

21.3. Per le gare di fascia nazionale potranno opzionalmente essere stilate le seguenti classifiche di giornata:
- Classifica *per club* che tiene conto dei migliori 3 (tre) piloti per club in ogni prova.

22. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI.

22.1. Le coordinate sono definite secondo lo standard UTM e il *Map Datum* ufficiale è il WGS84.

22.2. Le distanze sono approssimate ai 100 (cento) metri ed espresse in chilometri con un decimale (es. 21,4). Le ore sono espresse in ore, minuti e secondi in formato 24h (es. 15:33:02), I punti acquisiti dai piloti sono arrotondati all'intero (es. 768.3 diventerà 768, mentre 768,5 diventerà 769).

22.3. La distanza percorsa da un pilota viene calcolata in base alla somma dei segmenti di percorso completato secondo ordine designato. Un segmento incompleto è la lunghezza del segmento stesso meno la distanza tra il punto di atterraggio e la boa o meta successiva; notare che la distanza sottratta non potrà essere superiore a quella calcolata al precedente punto di virata o partenza. Per segmento si intende il tratto di percorso tra due punti noti: decollo, *start pylon*, boa o atterraggio.

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE

23. SPECIALITA' E GARE

23.1. Sono previsti due livelli di gare di cross country:
- *nazionale*, dove sono valide le gare svolte sul territorio italiano inserite in un apposito calendario Nazionale AeCI. Le gare nazionali sono riservate ai piloti di fascia nazionale, ossia i primi 150 della Classifica Generale al 31 Ottobre dell'anno precedente, salvo i piloti invitati dal Team Leader o dal Centro Tecnico Federale.
- Meeting di Lega Piloti. Riservate ai piloti soci dell'AeC Lega Piloti.

23.2. Per gare di cross-country si intendono le gare in cui il punteggio dipende esclusivamente dalla distanza percorsa in volo, dall'ora di decollo, dal tempo impiegato, dal numero e dal valore dei piloti partecipanti.

23.3. Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata.

23.4. Tutti i piloti partecipanti a una gara, a qualsiasi livello, devono accettare integralmente il regolamento.

24. CATEGORIA CLASSE OPEN E SERIAL

24.1. La categoria OPEN e SPORT hanno l'obiettivo di dare evidenza ai piloti che competono in queste classi con ali aventi le caratteristiche descritte nella sezione 8.1. Esse saranno specificate nei local rules dei singoli eventi.

24.2. E' il pilota che deve documentare la conformità del proprio mezzo a quello omologato e/o certificato nella rispettiva classe.

25. CAMPIONATI ITALIANI

25.1. Il *Campionato Italiano* è una competizione annuale che assegna il titolo di *Campione Italiano Assoluto, Femminile, e in Categoria* SERIAL.

25.2. Il Campionato Italiano è convalidato e i corrispondenti titoli vengono assegnati se il primo classificato assoluto ha conseguito un punteggio complessivo di almeno 1500 pt.

26. CLASSIFICHE DI MERITO

26.1. Obiettivo delle classifiche è di garantire una graduatoria dei piloti di parapendio che hanno partecipato alle recenti competizioni, incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del parapendio, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.

26.2. Per la redazione delle classifiche possono essere considerate tutte le gare di cross country nazionali ed estere.

26.3. Le gare organizzate sul territorio nazionale che applichino un sistema di punteggio diverso da quello specificato nel presente Regolamento non sono valide.

26.4. I piloti che intendano utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono far pervenire alla STS nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:

- regolamento utilizzato;
- classifiche giornaliere con punti, tempi e Km percorsi dai concorrenti;
- classifica finale, anche mediante link alle classifiche pubblicate su Internet;
- recapito dell'organizzazione.

26.5. La *stagione agonistica FAI* è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un europeo e concludersi con l'inizio di un mondiale, oppure può andare dalla fine del mondiale all'inizio dell'europeo. Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due *periodi*: il *periodo pre-evento FAI* che va dal primo novembre alla data di inizio dell'evento FAI, e il *periodo post-evento FAI* che va dal temine dell'evento FAI al trentuno ottobre dello stesso anno. Per semplicità, la stagione agonistica può essere divisa in due periodi compresi tra il primo Novembre ed il 30 Giugno, ed il primo Luglio ed il 31 Ottobre.

26.6. La *Classifica Generale* si ottiene sommando per ogni pilota i migliori risultati ottenuti dal pilota negli ultimi quattro periodi agonistici, compreso l'attuale. I risultati ottenuti nei due periodi meno recenti vengono devalutati detraendone il 15%. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice H di questo regolamento. Sono esclusi gli eventi FAI di classe 1 in cui il pilota interviene come rappresentante delle squadra nazionale (es. europei e mondiali). Sono altresì escluse le competizioni disputate in concomitanza con tali eventi, fatta eccezione per gli eventi di Coppa del Mondo (PWCA).

26.7. La *Classifica di Coppa Italia* si ottiene sommando per ogni pilota i migliori punteggi ottenuti in singole giornate di gara svoltesi nella stagione

agonistica in corso, facenti parte delle competizioni inserite nel calendario della Coppa Italia. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice E di questo regolamento.

26.8. La *Classifica per la PWCA* viene inviata alla PWCA (Paragliding World Cup Association) ed è redatta allo scopo di facilitare la qualificazione per gli eventi di Coppa del Mondo ai piloti maggiormente meritevoli nell'anno in corso. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice K di questo regolamento.

27. SQUADRA NAZIONALE

27.1. A meno di diversa decisione proposta dalla STS e discussa e approvata dalla CCSA la Squadra Nazionale Italiana è così composta:

- i primi 2 (due) piloti classificati nella Classifica Generale definita al punto 26.6 aggiornata al giorno della *dead line* di registrazione della competizione (Campionati Mondiali e Campionati Europei) evidenziato nel *local rules* dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire;
- La 1° donna classificata nelle prime 50 posizioni della Classifica Generale definita al punto 26.6 aggiornata al giorno della *dead line* di registrazione dell'evento (Campionati Mondiali e Campionati Europei) evidenziato nel *local rules* dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire;
- In caso il giorno della *dead line* di registrazione, coincida con un evento FAI 2 o di Coppa del Mondo (PWC) in corso di svolgimento, il giorno di composizione della Squadra Nazionale verrà posticipato alla fine dell'evento stesso;
- gli ulteriori componenti sono selezionati dal team leader che comunicherà le sue scelte agli interessati e alla CCSA;

E' facoltà del team leader indicare entro i termini predetti una rosa di candidati alla nazionale dalla quale selezionare, al momento della *dead line*, la squadra effettiva.

28. TEAM LEADER

28.1. Il *team leader* (caposquadra nazionale) è nominato dalla CCSA dopo essere stato proposto alla nomina dalla STS

28.2. Le competenze del caposquadra sono:

- la selezione della squadra nazionale;
- l'incremento dello spirito di squadra, dello spirito sportivo e agonistico e della capacità di volo dei piloti Italiani candidati alla squadra nazionale e in particolare dei piloti emergenti;

- la direzione e l'allenamento (anche a terra) della squadra Italiana nel corso di eventi internazionali con pieni poteri circa la tattica di squadra;
- la gestione dei rapporti con l 'organizzazione;
- l'organizzazione logistica e amministrativa in loco (anche delegando agli assistenti);

Per comportamenti di grave scorrettezza sportiva il caposquadra può estromettere dalla squadra uno o più piloti.

28.3. Qualora se ne ravvisi la necessità il caposquadra di concerto con la STS propone uno o più collaboratori scelti.

APPENDICI

APPENDICE A - NORME E LINEE GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI DI COMPETIZIONI A DATA FISSA

A.1. Nelle competizioni sono ammessi concorrenti di ambo i *sessi*.

A.2. Tutti i cittadini *italiani* in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte a tutti gli effetti agli eventi sportivi. Il possesso della tessera F.A.I. è requisito indispensabile per poter partecipare agli eventi.

A.3. I cittadini *stranieri*, residenti e non residenti, in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte alle competizioni nazionali ma non concorrono ai titoli di campione previsti.

A.4. La domanda di iscrizione va effettuata sull'apposito modulo fornito dall'organizzazione e deve essere accompagnato dalla quota prevista. Nel modulo di iscrizione deve essere chiaramente riportato uno spazio un cui ogni pilota iscritto indica un solo nominativo quale componente della commissione piloti.

A.5. Le domande di iscrizione incomplete o fatte in altre forme scritte, si considerano non valide eccetto per l'eventuale diritto di prelazione sull'iscrizione; quelle in forma verbale non sono comunque valide.

A.6. E' facoltà dell'organizzazione porre un limite massimo al numero di concorrenti purché venga dichiarato nel bando della gara insieme alle modalità di iscrizione. In ogni caso l'assegnazione dei posti disponibili per una prova di livello nazionale dovrà essere fatta nel rispetto dei seguenti criteri di selezione:

- Tre piloti indicati dal team leader della nazionale;
- I posti restanti dovranno essere assegnati esclusivamente tra i piloti che rientrano nella fascia nazionale. Nel caso in cui le richieste di iscrizione superino i posti disponibili i posti rimanenti dovranno essere assegnati in base all'ordine stabilito dalla organizzazione nel rispetto dl presente Regolamento, del RSN CCSA e del Regolamento FAI nel caso di una gara internazionale;
- E' facoltà degli organizzatori accettare l'iscrizione di piloti che non rientrano nella fascia nazionale per un numero di al più 10 piloti.
- La non applicazione del precedente punto da parte degli organizzatori comporterà l'automatica esclusione dei piloti non in fascia nazionale dalle classifiche.

A.7. Il costo massimo dell'iscrizione per una gara nazionale è stabilito in 20 euro (venti) più altri 20 (venti) euro per ogni giornata di gara prevista. Non comporta violazione della disposizione precedente il richiedere un adeguato e specifico corrispettivo per servizi facoltativi diversi da quelli dettagliati nel presente regolamento. Questi servizi aggiuntivi dovranno essere proposti ai partecipanti come opzionali e non compresi nella quota di iscrizione.

A.8. E' facoltà dell'organizzazione rifiutare l'iscrizione dei piloti ritenuti non idonei per motivi di sicurezza o per impossibilità di accertare il rispetto dei requisiti di legge da parte del pilota.

A.9. E' consentito iscriversi anche dopo lo svolgimento di una o più prove.

A.10. In caso di mancata effettuazione della competizione deve essere rimborsato agli iscritti almeno euro 12 (dodici) per ogni giornata di gara non svolta.

APPENDICE B - NORME E LINEE GUIDA PER LA SELEZIONE DEI PILOTI

B.1. Al fine di gestire al meglio e nel modo più corretto ed equo l'iscrizione dei piloti le organizzazioni di eventi a data fissa devono applicare il processo di selezione qui descritto.

B.2. Il processo di selezione qui descritto ha l'obiettivo di:
- Garantire la partecipazione ai piloti che hanno maggiore esperienza e capacità;
- Garantire agli organizzatori la presenza del numero di iscritto massimo previsto;
- Definire dei criteri oggettivi e di semplice comprensione per la selezione dei piloti;

B.3. IL PROCESSO DI SELEZIONE

Il processo di selezione dei piloti che intendono partecipare ad una competizione nazionale si basa sulla definizione iniziale di alcune dimensioni e parametri:

NUM_MAX_POSTI : E' il numero massimo di piloti ammessi alla competizione. Indicativamente non superiore a 125.
NUM_POSTI_ITA : E' il numero di posti riservati ai piloti Italiani. Indicativamente almeno il 40% del totale. In caso di competizioni FAI2, specificatamente pre-world e pre-european, il numero dei posti riservati ai piloti Italiani sarà indicativamente almeno il 25% del totale.
NUM_POSTI_ESTERO : E' il numero di posti riservati ai piloti non Italiani.
NUM_WILDCARD_ORGANIZZAZIONE : E' il numero di *wildcard* (inviti personali a piloti) disponibili per la organizzazione. Indicativamente 10.
NUM_WILDCARD_TL : E' il numero di *wildcard* (inviti personali a piloti) disponibili e usabili dal Team Leader. Indicativamente 3.
NUM_POSTI_DONNE : E' il numero di posti riservato alle donne. Indicativamente il 10% del totale.
DATA_INIZIO_PREISCRIZIONE : E il giorno dal quale è possibile prescriversi alla competizione;
DATA_TERMINE_PREISCRIZIONE : E il giorno ultimo entro il quale è possibile prescriversi alla competizione;

Le pre-iscrizioni, la selezione e la conferma dei piloti si basa sulla gestione di alcune Liste di Piloti:

LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI : E' la lista dei piloti Italiani che hanno richiesto la preiscrizione alla competizione; La lista è ordinata secondo in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla *Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente*. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI STRANIERI : E' la lista dei piloti non Italiani che hanno richiesto la prescrizione alla competizione; La lista è aggiornata in base alla classifica permanete F.A.I. (WPRS).
LISTA PILOTI SELEZIONATI : E' la lista dei piloti che sono stati selezionati per confermare la loro partecipazione all'evento;
LISTA PILOTI CONFERMATI : E' la lista dei piloti che hanno confermato la loro partecipazione provvedendo a regolarizzare l'iscrizione.
LISTA DI ATTESA : E' la lista dei piloti che attendono di essere selezionati ; La lista è ordinata secondo in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla *Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente*. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

B.4. LA PREISCRIZIONE

A partire dal giorno <**DATA_INIZIO_PREISCRIZIONE**> i piloti potranno richiedere di partecipare alla competizione. I piloti vengono inseriti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI** se Italiani. Nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI STRANIERI** se non Italiani.
Le pre-iscrizioni sono possibili fino alla data di < **DATA_TERMINE_PREISCRIZIONE** >. Chi richiede di iscriversi dopo tale data prende posto nella **LISTA DI ATTESA** nella posizione determinata dalla sua classificazione.

B.5. LA SELEZIONE DEI PILOTI

Al termine della fase di prescrizione viene costruita la **LISTA PILOTI SELEZIONATI** che avranno 5-10 giorni di tempo per regolarizzare la loro iscrizione. La lista è costruita includendo:

- I piloti che hanno ricevuto una *wildcard* dalla organizzazione o dal Team Leader;
- Le donne Italiane presenti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI** in base alla posizione nella lista fino ad averne il numero minimo prefissato ;
- I piloti stranieri presenti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI STRANIERI** in base alla posizione nella lista e nel numero prefissato < ***NUM_POSTI_ESTERO*** >.
- La lista di selezione viene completata includendo i piloti presenti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI** ordinati secondo la Classifica Generale al 31 ottobre dell'anno precedente, FINO A RAGGIUNGERE IL NUMERO MASSIMO DI POSTI DISPONIBILI < ***NUM_MAX_POSTI*** >.

I piloti selezionati vengono rimossi dalle rispettive liste di preiscrizione (Italiani e Stranieri).
Queste Liste conterranno i piloti non selezionati e diventeranno le **LISTE DI ATTESA**.

B.6. CONFERMA DEI PILOTI

I piloti selezionati che provvedono a regolarizzare e documentare la avvenuta iscrizione vengono inseriti nella **LISTA PILOTI CONFERMATI**. Se un pilota selezionato non completa l'iscrizione o rinuncia alla partecipazione viene rimosso dalla lista dei piloti selezionati e al suo posto viene inserito nella **LISTA PILOTI SELEZIONATI** il **PRIMO** dei piloti presenti nella corrispondente **LISTA DI ATTESA**. Anche in questo caso il pilota che subentra DEVE ESSERE PRESENTE IN CLASSIFICA GENERALE.

Questo iter si ripete fino allo svuotamento delle liste di attesa o al raggiungimento del numero massimo di piloti iscritti.

Nel caso in cui un pilota già confermato debba rinunciare alla partecipazione è facoltà della organizzazione rimuoverlo dalla lista dei piloti confermati e includere nella **LISTA PILOTI SELEZIONATI** il **PRIMO** dei piloti presenti nella corrispondente **LISTA DI ATTESA**. Anche in questo caso il pilota che subentra DEVE ESSERE PRESENTE IN CLASSIFICA GENERALE.

APPENDICE C - SISTEMA GPS

C.1. GPS

C.1.1. La traccia GPS viene utilizzata come unica evidenza per documentare le prove di volo dei piloti.

C.1.2. Ogni pilota deve essere equipaggiato con almeno un GPS. Solo alcuni specifici modelli sono accettati. Il pilota è responsabile del funzionamento e della corretta configurazione del GPS.

C.1.3. Dopo ogni prova è responsabilità del pilota consegnare all'organizzazione il proprio GPS al fine di scaricare la traccia e gli altri dati. Se il pilota non è in grado di fornire un GPS contenente dei dati validi e pertinenti (vedi C.3 Dati validi del GPS), la sua prova viene considerata nulla.

C.2. DOCUMENTAZIONE DEL GPS

C.2.1. I dati dovranno essere scaricati direttamente dal GPS. Files, copie di files non sono ritenute fonti valide per la documentazione di un volo. La documentazione di volo è ritenuta valida se i dati GPS forniti verificano i criteri di validità descritti (vedi C.6 Validità della traccia).

C.2.2. In deroga al punto C.2.1, la organizzazione può decidere di accettare file di tracce GPS o l'invio remoto della traccia qualora in sistema di refertazione lo permetta.

C.2.3. I dati del GPS vengono verificati utilizzando un programma SW conforme alle specifiche di questo regolamento, nonché della sezione 7 del codice sportivo FAI. Tale software è in grado di controllare:

- Tempo di partenza in caso di Start;
- Settore FAI allo start o in boa;
- Punto di atterraggio;
- Tempo di arrivo, in subordine ai metodi classici;
- La miglior posizione dichiarata o raggiunta da un pilota durante il volo (questa posizione è quella presa in considerazione se migliore di quella del punto di atterraggio).

(*) [Miglior Posizione] Al pilota viene assegnata la miglior posizione raggiunta nella prova. Questa può essere il punto di atterraggio o un punto raggiunto in volo se più favorevole al pilota.

C.2.4. Sono compiti del pilota:

- Il pilota deve andare in volo solo con il GPS dichiarato al momento della registrazione o iscrizione. Eventualmente può essere utilizzato più di un GPS.
- Il pilota deve configurare correttamente il proprio GPS al fine della registrazione del volo.
- Il pilota deve cancellare le tracce pre-esistenti prima di ogni prova di volo.

APPENDICE D - SISTEMA DI PUNTEGGIO: FORMULE

Il sistema di punteggio utilizzato per assegnare il valore ad ogni giornata di gara è basato sul **GAP (vedi punto 20.4)**. La refertazione ed il calcolo del punteggio deve essere effettuato utilizzando il software **FS COMP** (http://fs.fai.org), strumento ufficiale della FAI. I parametri GAP per le gare nazionali svolte secondo il seguente regolamento sono predefiniti è non possono essere modificati dalle organizzazioni locali. Il valore dei parametri sono definiti nell'**ALLEGATO I**.

Il **punteggio di giornata** è determinato dal **GAP (vedi punto 20.4)**

Il **punteggio per la classifica generale** è ottenuto moltiplicando il punteggio di giornata calcolato dal **GAP (vedi punto 20.4)** per il Coefficiente.valore piloti della giornata di gara. Ovvero:

Punteggio di giornata per la classifica generale = **GAP (vedi punto 20.4)** *Cvp

Il **Cvp, Coefficiente Valore Piloti** assume un valore compreso tra 1 e 1,4 ed è calcolato a partire dalla **Lista Piloti di Valore.**

Lista Piloti di Valore
La lista piloti di valore ha l'obiettivo di raggruppare i migliori piloti Italiani e stranieri basandosi sui risultati della ultima stagione agonistica Italiana, delle ultime due stagioni di Coppa del Mondo, e degli ultimi due eventi F.A.I. categoria 1. Viene redatta ad inizio anno e viene aggiornata dopo l'evento F.A.I. previsto per quell'anno. E' cosi composta :

1. I primi 25 della classifica generale al 31.10 dell'anno precedente
2. I primi 25 della ultime due edizioni di Coppa del Mondo (PWC).
3. I primi 25 degli ultimi Campionati Mondiali FAI.
4. I primi 25 degli ultimi Campionati Europei FAI.

Npv - Numero piloti facenti parti della Lista piloti di valore presenti in decollo ;

Il coefficiente valore piloti viene determinato a partire dal parametro Npv utilizzando la seguente formula :

Cvp = 2.4 – (1.4^((31-Npv)/31))

Il **Coefficiente Valore Piloti** è ottenuto valutando il numero di piloti che hanno effettivamente (decollati in almeno una task valida) preso parte ad almeno una task dell'evento.

La tabella sottostante riporta i valori che il Coefficiente Valore Piloti può assumere.

Numero Piloti di valore	Coefficiente Valore Piloti	Valore Massimo della Prova
0	1,000	1000
1	1,015	1015
2	1,030	1030
3	1,045	1045
4	1,059	1059
5	1,074	1074
6	1,088	1088
7	1,102	1102
8	1,116	1116
9	1,130	1130
10	1,144	1144
11	1,158	1158
12	1,171	1171
13	1,184	1184
14	1,197	1197
15	1,210	1210
16	1,223	1223
17	1,236	1236
18	1,248	1248
19	1,261	1261
20	1,273	1273
21	1,285	1285
22	1,297	1297
23	1,309	1309
24	1,321	1321
25	1,333	1333
26	1,344	1344
27	1,356	1356
28	1,367	1367
29	1,378	1378
30	1,389	1389
> 30	1,400	1400

APPENDICE E - PUNTEGGIO SINGOLA PROVA VALIDO PER LA COPPA ITALIA

Il sistema di punteggio utilizzato per le gare di Coppa Italia è quello di giornata descritto nell'appendice D.

La classifica di Coppa Italia viene calcolata sommando i migliori N punteggi che un pilota ha realizzato in ogni singola prova valida per la Coppa Italia. Il numero N di prove considerate nella classifica è calcolato come i 2/3 arrotondati per eccesso delle prove valide disputate.
La tabella seguente sintetizza quanto descritto.

# prove disputate	N = prove da considerare
1	1
2	2
3	2
4	3
5	4
6	4
7	5
8	6
9	6
10	7
11	8
12	8
13	9
14	10
15	10
16	11
17	12
18	12
19	13
20	14
21	14
22	15
23	16
24	16
25	17
26	18
27	18

APPENDICE F – CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA

F.1. Validità della prova e distanza di validazione

Una prova di gara viene considerata valida se:

- **almeno il 50% (cinquanta percento)** dei piloti iscritti ed in gara (non ritirati) sono decollati;
- la finestra di decollo è rimasta aperta per almeno 20 (venti) secondi per ogni concorrente, o altrimenti se tutti i concorrenti intenzionati a decollare, sono decollati nel tempo di apertura finestra;
- almeno uno dei piloti decollati ha percorso la **distanza minima di validazione** scelta dal direttore di gara e comunicata al briefing pre-volo. Tale distanza per le competizioni nazionali non potrà essere inferiore a km 30.

F.2. Criteri minimi di validità in caso di sospensione della prova

Una prova interrotta dal direttore di gara prima della sua naturale conclusione può essere convalidata se al momento della sospensione sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- è trascorsa almeno una 1 ora dalla apertura dello start;
- è stata percorsa la distanza minima di validazione da almeno il 20% dei piloti decollati;
- sono stati percorsi almeno i 2/3 della distanza totale della prova da almeno venti dei piloti decollati;
- la prova era del tipo Corsa a Meta ("*Race To Goal*").

APPENDICE G – MODALITA' DI ARRIVO IN GOAL

G.1. MODALITA' DI ARRIVO IN GOAL

G.1.2 Tranne diversa comunicazione al briefing pre-task l'arrivo in goal suggerito è:

1) stop del tempo del pilota all'ingresso nel cilindro di 1 Km attorno alla ultima boa;
2) conferma del tempo all'attraversamento della linea di meta, ideale o fisica. I piloti dovrebbero attraversare le linea di goal nello stesso ordine con cui sono entrati nel cilindro;
3) la linea di meta se presente fisicamente deve coincidere il più possibile con il punto GPS comunicato ai piloti, e ha dimensioni ideali di 200 mt + 200 mt;
4) nel caso in cui la linea GPS non coincida con quella fisica al pilota verrà convalidata quella a lui più favorevole (la più vicina rispetto alla direzione di arrivo);
5) nel caso in cui il pilota entri nel cilindro ma non tagli la linea di meta a questo verrà assegnato:
   - il tempo di arrivo in goal (attraversamento del cilindro);
   - la distanza completa del percorso ma non i punti velocità e i punti arrivo (Speed Pt.+Arrival Pt. = 0) che verranno detratti come penalizzazione con motivazione "non attraversamento della linea di meta".

G.2.2 Qualora vi sia la possibilità tecnica, è ammesso utilizzare le altre forme di arrivo a meta contenute nel regolamento della PWC:

- *Conical End of Speed Section* (CESS)
- *Arrival Altitude Bonus Points*
- Linea con semicerchio: il pilota valida la meta qualora sia presente almeno un punto in un'area compresa tra la linea e un semi-cilindro, con centro nel punto mediano della linea, raggio pari alla metà della lunghezza della linea, parte piana coincidente con la linea stessa, e sul lato opposto rispetto alla direzione del precedente *waypoint* (13.6 PWC Rules)

APPENDICE H – MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI

H.1. Glossario e definizioni

- La ***stagione agonistica FAI*** è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un europeo e concludersi con l'inizio di un mondiale, oppure può andare dalla fine del mondiale all'inizio dell'europeo. Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due ***periodi agonistici*** : il ***primo periodo*** che va normalmente dal primo novembre al trenta di giugno, e il ***secondo periodo*** che va normalmente dal trenta di giugno al trentuno ottobre dello stesso anno. Le date di inizio/fine dei periodi agonistici possono essere diversamente definite ad inizio stagione.
- Il sistema di punteggio adottato è descritto nell'Appendice D.
- Definiamo ***evento utile*** quello in cui si sono volate almeno due task valide.
- Il numero di giornate di gara valide per la classifica finale determina ***il coefficiente giornate volate*** per l'evento con questa semplice regola:

giornate volate	***Coefficiente tecnico evento***
2	*1,00*
3	*1,15*
4 o più	*1,25*

- Il ***coefficiente tecnico evento*** viene calcolato moltiplicando il coefficiente valore piloti dell'evento per il coefficiente giornate volate.

  coefficiente tecnico evento =
  coefficiente valore piloti **x** *il coefficiente giornate volate*

- *Il* ***massimo punteggio evento*** è il punteggio complessivo (classifica finale) ottenuto dal vincitore dell'evento.
- Ai fini della classifica generale può essere calcolato il ***punteggio del pilota per l'evento*** che è proporzionato al punteggio che il pilota ha ottenuto nella classifica finale dell'evento rispetto al punteggio del vincitore.
  Ovvero
  Punteggio del pilota per l'evento =
  coefficiente tecnico evento **x**
  (punteggio complessivo pilota / massimo punteggio evento) **x**
  1000

H.2. Determinazione della Classifica Generale Piloti

La classifica generale piloti combina i migliori risultati delle singole task con i migliori risultati relativi all'evento complessivo. La classifica è

C.3. Dati GPS Validi

Per essere considerata valida, la traccia registrata dal GPS deve soddisfare i requisiti definiti nel regolamento F.A.I.. Le condizioni principali che devono essere soddisfatte sono:

- La traccia deve essere presente per almeno due minuti prima e due minuti dopo ogni boa o *startpoint*. Nel contempo la traccia deve essere continua per almeno cinque minuti in prossimità della boa o *startpoint*.
- La traccia deve contenere informazioni relative al tempo di volo valide e coerenti .
- L'intervallo di campionamento accettato massimo, che garantisce la continuità della traccia è di 30 secondi.

C.4. Validità della traccia e criteri di verifica del GPS

- Tutti i punti (start, punti di aggiramento, atterraggio), devono essere punti fisici definiti sul terreno.
- Per ogni punto di start o punto di aggiramento la traccia registrata deve contenere almeno una delle seguenti informazioni:
- Almeno un punto nel cilindro della boa.
- Una coppia di punti per i quali la retta che congiunge i sue punti attraversa il cilindro FAI, o passa ad una distanza inferiore a quella di tolleranza ammessa.
- Il **raggio del cilindro standard per le boe è di 400 mt**. La **distanza di tolleranza** base ammessa è di 0 mt.

C.5. Standard nell'uso del GPS

Il Map Datum standard che deve essere usato per la rilevazione delle boe da GPS e per la pubblicazione in formato cartaceo delle stesse è il **WGS84**.

Il Datum Format standard con il quale devono essere rappresentate le boe è **UTM**.

C.6. Configurazione e Uso del GPS

1. Caricare nel GPS la lista delle boe (waypoint WP) ufficiale. Si raccomandiamo di farlo direttamente al centro operativo.
2. (Solo Garmin) Attivare il *Track Log Recording* preferibilmente in modalità **WRAP**. (Questa cosa vi garantisce di registrare sempre la fine del volo, sovrascrivendo nel caso in cui la memoria del vostro GPS non sia sufficiente l'inizio del volo).
3. (Solo Garmin) Impostare *l'intervallo di campionamento* ottimale rispetto alla prova assegnata, e comunque non superiore a 30 secondi.Una buona impostazione dovrebbe garantire la registrazione dell'intero volo utilizzando un intervallo di campionamento più breve possibile. Per chi ha un Top Navigator l'intervallo di campionamento è di 10 secondi (un punto registrato ogni 10 secondi).
4. Azzerare la traccia e tutti i punti marcati (marked waypoint), prima di ogni prova.

5. Marcare le coordinate del punto di atterraggio ("Mark + Enter") e spegnere il GPS immediatamente dopo tale operazione.
6. Non riaccendere il GPS se non al centro operativo per effettuare la dichiarazione di volo.
7. Non marcate ulteriori punti fino alla dichiarazione di volo presso il centro operativo.
8. Portate il GPS con voi al centro operativo, al fine di poter effettuare la dichiarazione di volo.
9. Accendere il GPS appena prima dell'operazione di verifica, in assenza di copertura GPS (ad esempio al chiuso).

composta da **quattordici** (14) risultati, **dieci** (10) riferiti alle singole task e **quattro** (4) all'intero evento.
Al più **quattro** (4) punteggi di task possono essere ottenuti in gare estere e al più due (2) punteggi evento possono essere ottenuti in gare estere. I risultati dei due periodi agonistici meno recenti vengono inseriti nella classifica generale con una penalizzazione del 15%.

H.3. Coefficiente Valore Piloti : Valore minimo

Il coefficiente valore piloti viene predefinito ad un valore minimo per alcune tipologie di venti che nel seguito vengono specificate. Questo significa che il coefficiente valore piloti minimo per le singole task di tali eventi e per l'evento nella sua interezza, assume il valore minimo predefinito. Nel caso in cui il valore effettivamente calcolato sia superiore a quello minimo garantito verrà utilizzato il valore calcolato.

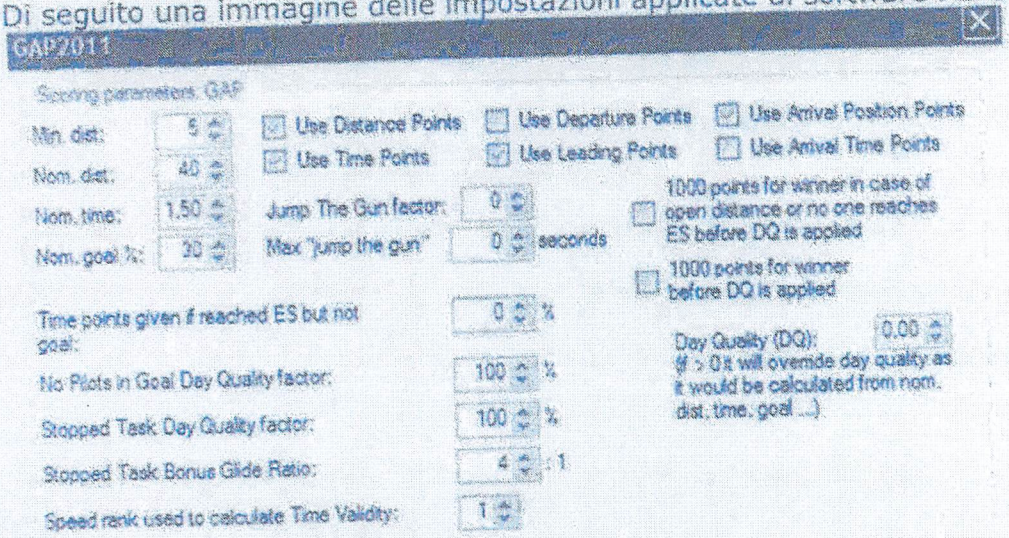
Tipologia Evento	CVP Minimo	Note
Meeting di Lega Piloti	1.2	Singole task e evento.
Evento di Coppa del Mondo	1.3	Singole task e evento.
Eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara) realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia	1.25	Singole task e evento.
Altri eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara).	1.15	Singole task e evento.
Altri eventi di meno di 4 giorni realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia	1.15	Singole task e evento.

APPENDICE I - SISTEMA DI PUNTEGGIO GAP: IMPOSTAZIONI SOFTWARE

Il Sistema di punteggio GAP altro non è che una evoluzione del Gap2002, che utilizza il leading point per il pilota calcolato utilizzando la traccia GPS, ed aggiunge la possibilità, in caso di task stoppata, di assegnare un bonus distanza ai piloti in base alla loro quota.
Si è deciso di standardizzare per le gare di Coppa Italia e raccomandare per tutte le altre competizioni, i parametri della formula di punteggio per tutta la stagione, come segue:

MIN. DIST.:	5 Km
NOM. DIST.:	40 Km
NOM. TIME:	1,5 h
NOM GOAL:	30%
Use Distance Points:	SI
Use Departure Points:	NO
Use Arrival Position Points:	SI
Use Time Points:	SI
Use Leading Points:	SI
Use Arrival Time Points:	NO
Jump The Gun Factor:	0
Max "Jump The Gun":	0
Time Points Given If Reached ES But Not Goal:	0
No Pilots In Goal Day Quality Factor:	100%
Stopped Task Day Quality Factor:	100%
Stopped Task Bonus Glide Ratio:	4:1
Speed Rank Used To Calculate Time Validity:	1
1000 Points For Winner In Case Of Open Distance Or No One Reaches ES Before DQ Is Applied:	NO
1000 Points For Winner Before DQ Is Applied:	NO
Day Quality:	0

Di seguito una immagine delle impostazioni applicate al software **FS COMP**:



APPENDICE J – MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA PER PWCA

J.1. Glossario e definizioni

Si considerino valide tutte le parti contenute nel paragrafo **H1** riguardanti la Classifica generale, tranne:

- Il **Cvp, Coefficiente Valore Piloti** assume un valore compreso tra 1 e 1,3 ed è calcolato a partire dalla **Lista Piloti di Valore**.

- **Npv** (Numero piloti di Valore) - Numero piloti facenti parti della Lista piloti di valore presenti;

Il coefficiente valore piloti viene normalmente (vedi paragrafo seguente K.3) determinato a partire dal parametro Npv utilizzando la seguente formula :

Cvp = 2.4 - (1.4^((31-Npv)/31))

Il **Coefficiente Valore Piloti** è ottenuto valutando il numero di piloti che hanno effettivamente (decollati in almeno una task valida) preso parte ad almeno una task dell'evento.

La tabella sottostante riporta i valori che il Coefficiente Valore Piloti può assumere.

Numero Piloti di valore	Coefficiente Valore Piloti	Valore Massimo della Prova
0	1,000	1000
1	1,015	1015
2	1,030	1030
3	1,045	1045
4	1,059	1059
5	1,074	1074
6	1,088	1088
7	1,102	1102
8	1,116	1116
9	1,130	1130
10	1,144	1144
11	1,158	1158
12	1,171	1171
13	1,184	1184
14	1,197	1197
15	1,210	1210
16	1,223	1223
17	1,236	1236

18	1,248	1248
19	1,261	1261
20	1,273	1273
21	1,285	1285
22	1,297	1297
> 22	1,3	1300

J.2. Determinazione della Classifica per PWCA

La classifica per PWCA combina i migliori risultati delle singole task con i migliori risultati relativi all'evento complessivo. La classifica è composta da **undici** (11) risultati, **otto** (8) riferiti alle singole task e **tre** (3) all'intero evento.
Al più **tre** (3) punteggi di task possono essere ottenuti in gare estere e al più due (2) punteggi evento possono essere ottenuti in gare estere. I risultati dei due periodi agonistici meno recenti vengono inseriti nella classifica generale con una penalizzazione del 50%.

J.3. Coefficiente Valore Piloti :

Il coefficiente valore piloti viene predefinito ad un valore fisso per alcuni eventi, e ad un valore minimo per altre tipologie di eventi che nel seguito vengono specificate. Questo significa che il coefficiente valore piloti minimo per le singole task di tali eventi e per l'evento nella sua interezza, assume il valore minimo predefinito. Nel caso in cui il valore effettivamente calcolato sia superiore a quello minimo garantito verrà utilizzato il valore calcolato.

Per la stagione in corso vale la seguente tabella:

Tipologia Evento	CVP Minimo	CVP Fisso	Note
Evento di Coppa del Mondo		1.30	Singole task e evento.
Eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara) realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia		1.30	Singole task e evento.
Eventi Pre-PWC		1.30	Singole task e evento.
Meeting di Lega Piloti	1.2		Singole task e evento.
Eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara) non organizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia.	1.15		Singole task e evento.

Altri eventi di meno di 4 giorni realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia	1.15		Singole task e evento.

APPENDICE K – FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA

K.1. Definizione:

La frequenza radio di sicurezza serve per tenere costantemente in contatto piloti, commissione sicurezza e direttore di gara durante lo svolgimento delle prove, ed attraverso di questa verranno date le comunicazioni riguardanti la sicurezza o qualunque altra informazione importante per i concorrenti.
La frequenza sarà comunicata durante il Briefing di gara in decollo.

K.2. Uso della Frequenza di Sicurezza:

Per ogni pilota in gara è OBBLIGATORIO sintonizzarsi su questa frequenza.
L'organizzazione di gara potrà effettuare dei controlli e potrà applicare sanzioni qualora il pilota non sia sintonizzato o non risponda.
Essa potrà essere utilizzata SOLO per i seguenti scopi:

- Comunicazioni di Emergenza;
- Comunicazioni di Sicurezza;

Qualunque trasgressione di questa limitazione da parte di un pilota potrà essere sanzionata da parte dell'organizzazione.
Le modalità di utilizzo della frequenza per effettuare comunicazioni è descritta nel paragrafo L.4.

K.3. Utilizzo delle informazioni:

La commissione sicurezza è incaricata di valutare le condizioni meteo durante la prova ed ogni altra situazione riguardante la sicurezza, e consigliare il Direttore di Gara, qualora presente, ovvero prendere decisioni circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova. Tutti i piloti hanno comunque il dovere di monitorare le condizioni in volo e comunicarle al Direttore di gara ed alla commissione sicurezza quando diventano pericolose, sia in decollo sia in volo. Questo deve essere fatto utilizzando gli standard sanciti dalla FAI e riportati nel paragrafo L.4. In ogni caso, ogni decisione circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova sono prese esclusivamente dal direttore di gara, se presente, o dalla commissione sicurezza.

K.4. Comunicazioni Standard:

Qualora un pilota voglia comunicare una situazione di emergenza, la comunicazione deve essere come segue:

- Numero Pilota;
- Posizione;
- Tipo di Emergenza;
- Ulteriori informazioni utili;

Es.: "Numero 50, 5 Km prima della seconda boa, vela aperta a terra, atterro nelle vicinanze e richiamo".
La frequenza deve poi essere lasciata libera, affinché il direttore di gara possa comunicare con il pilota e rendere i soccorsi, qualora necessari, puntuali e tempestivi.

Qualora un pilota voglia comunicare le condizioni meteo, la comunicazione deve essere come segue:

- Numero Pilota;
- Posizione;
- Livello percepito;
- Ulteriori informazioni utili;

Dove i livelli sono:

- Livello 1: Condizioni di volo nella norma;
- Livello 2: Condizioni di volo forti, tenere le condizioni meteo monitorate;
- Livello 3: Condizioni di volo inaccettabili, si richiede un intervento del direttore di gara, se presente, o della commissione piloti;

Es.: "Numero 50, 1 Km prima della seconda boa, riporto LIVELLO 2, forte sottovento avvicinandosi al costone".

Sarà facoltà del direttore di gara, se presente, e della commissione sicurezza chiedere conferma ad altri piloti in gara che si trovino nelle vicinanze per confermare il livello percepito. Questi dovranno rispondere utilizzando lo stesso standard di comunicazione.

APPENDICE L – CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI

L.1. Premessa.

La presente "Carta del rapporto Organizzazioni – Piloti" ha lo scopo di trovare un giusto compromesso tra le esigenze dei Piloti competitori, in termini di servizi ricevuti e di contenimento della spesa, e quelle delle Organizzazioni delle gare a data fissa, che devono ricevere un giusto compenso in cambio dei loro sforzi economici ed organizzativi. Il fine del presente documento è quello di rendere il rapporto costi / servizi il più possibile equilibrato.

E' chiaro che ogni Organizzazione ha esigenze proprie e ogni gara fa storia a sé. La presente raccolta di norme non pretende di esaurire ogni possibile casistica ma vuole costituire una traccia, modificabile e migliorabile nel tempo, in modo che ne' le Organizzazioni ne' i Piloti competitori affrontino una condizione di evidente squilibrio tra costi e servizi.

Si fa viva raccomandazione alle Organizzazioni di perseguire un supporto fisico ed economico dagli Enti Locali e delle realtà industriali locali, in modo che l'eccellenza dei servizi che ogni Organizzazione desidera offrire vada il meno possibile a gravare sul costo dell'iscrizione che i Piloti devono sostenere.

Il mancato rispetto dei valori suggeriti o la mancata fornitura dei servizi di base potrà portare al non riconoscimento dei punteggi ottenuti dai Piloti nella Competizione per la Classifica Generale e di Coppa Italia.

A partire dal 2014, potranno essere inserite nel calendario nazionale un massimo di quattro (4) gare a data fissa, oltre ai Campionati Italiani.

L.2. Servizi

L.2.1. Servizi indispensabili:

- Trasporti da e per il decollo, recuperi
- Struttura fisica per le operazioni di refertazione e verifica generale
- Refertazione e servizi meteo
- Fornitura gratuita di acqua potabile, possibilmente in decollo
- Premi
- Area a disposizione con connettività Internet
- Sito web con info generali, cartine della fly zone, file delle boe disponibili tempo prima della data di inizio della gara. Il file delle boe dev'essere reso disponibile su Internet ad inizio stagione.
- Iscrizioni e pagamenti online
- Servizio medico d'emergenza

Si ricorda inoltre che servizi quali refertazione e meteo possono essere richiesti ed ottenuti dalla AeC Lega Piloti, purché siano rispettati tutti i punti del RSN.

Nota: la refertazione deve essere fatta tramite il software FS. Il database di partenza viene fornito da Aec Lega Piloti

L.2.2. Servizi auspicabili:

- Pocket lunch
- Parking automezzi con camping (ove possibile)
- Servizi igienici (ove possibile)
- Maglietta
- Presa d'acqua per zavorra
- Premi in denaro

- Agevolazione economica per gli utilizzatori di tracker (tipo SaFly o altri strumenti di real-time tracking)

L.2.3. Servizi aggiuntivi e ricreativi:

Possono essere offerti a discrezione dell'Organizzazione, ma se offerti devono essere sottoscrivibili e pagati a parte, e non devono gravare sul costo di iscrizione:

- Cene
- Strutture ed organizzazione di servizi aggiuntivi (gite,sport alternativi ecc)

L.3. Costi di iscrizione e Rimborsi

L.3.1. Costi di Iscrizione:

1. I costi di iscrizione suggeriti sono in dipendenza del numero previsto di task
2. 4 task = 90 (€22.5 per task)
3. 5 task = 110 (€22 per task)
4. 6 task = 130 (€21.66 per task)
5. 7 task = 150 (€21.42 per task)
6. oltre = € 20 per task

L.3.2. Rimborsi:

Rimborsi minimi in caso di annullamento o mancata validazione della competizione:

- in caso di annullamento della gara 4 o più giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 75% della quota di iscrizione;
- in caso di annullamento della gara da 0 a 3 giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 50%;

in caso di non validazione della gara per non raggiungimento del punteggio minimo: rimborso del 25%

APPENDICE M – PROCEDURE DI CONTROLLO GENERALI DEI PARAPENDIO

M.1. Risultato del controllo

Per ogni controllo effettuato, abbiamo tre possibili risultati:

- La misura è all'interno delle tolleranze: il risultato è CONFORME;
- La misura è al di fuori delle tolleranze, senza un vantaggio per il pilota: il risultato è FUORI ASSETTO
- La misura è al di fuori delle tolleranze, con un vantaggio per il pilota: il risultato è NON CONFORME

M.2. Controllo del fascio

Le linee del fascio dal maillon alla asola sono confrontate con le misure fornite dal costruttore. Si tiene in conto la lunghezza degli elevatori e delle asoli qualora necessario. Tutte le misure sono prese e confrontate con precisione al millimetro.

M.2.1. Lunghezza assoluta della linea

La tolleranza assoluta per una singola linea del fascio è ±0.7%.
Se:

$$ABS([lunghezza_{design}] - [lunghezza_{misurata}]) > [lunghezza_{design}] * 0.7\%$$

Allora il controllo viene giudicato FUORI ASSETTO, altrimenti CONFORME.

M.2.2. Lunghezza relativa delle linee

La tolleranza differenziale per un singolo paio di A e B è da -0.3% a +0.6% della media della lunghezza delle linee A e B. Affinché risulti NON CONFORME il differenziale deve essere simmetrico.
Se:

$$(B_{design} - A_{design}) - (B_{misurata} - A_{misurata}) > ((A_{design} + B_{design})/2) * 0.6\%$$

il risultato è FUORI ASSETTO

$$(B_{design} - A_{design}) - (B_{misurata} - A_{misurata}) < ((A_{design} + B_{design})/2) * -0.3\%$$

il risultato è NON CONFROME
Altrimenti è CONFORME

M.2.3. Lunghezza relativa media delle linee

La tolleranza differenziale media in direzione di un minor angolo di attacco è -0.2%. La misura verrà effettuata solo sulle coppie A-B che tengono la maggior parte del carico, normalmente identificate dalle A con doppi punti di aggancio. Affinchè risulti NON CONFORME il differenziale deve essere simmetrico.
Se:

$$AVG(B_{design} - A_{design}) - (B_{misurata} - A_{misurata}) < AVG((A_{design}+B_{design})/2)* -0.2\%$$

il risultato è NON CONFROME
Altrimenti è CONFORME

M.3. Controllo degli elevatori

La lunghezza degli elevatori dal punto di aggancio al maillon sono confrontati con le misure fornite dal costruttore.

M.3.1. Lunghezza assoluta dell'elevatore

La tolleranza assoluta per un singolo elevatore è ±7mm.
Se:

$$ABS([lunghezza_{design}] - [lunghezza_{misurata}]) > 7$$

Allora il controllo viene giudicato FUORI ASSETTO, altrimenti CONFORME.

M.3.2. Lunghezza relativa deli elevatori

Se l'errore nella lunghezza degli elevatori è nella direzione di un angolo di attacco inferiore, e tale errore risulta essere simmetrico, questo porta il risultato del controllo ad essere NON CONFORME

M.4. Controllo della vela

Nessuna misura maggiore di 1 metro può variare più del 1% rispetto alla misura effettuata sulla vela certificata di riferimento. Ogni imprecisione della misura stessa viene conteggiata prima di applicare questa tolleranza. Ad esempio se la misura può essere effettuata con una accuratezza pari allo 0.5%, il totale errore accettabile è di 1.5%).

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018
AL REGOLAMENTO TECNICO PARAPENDIO – Cat. ACCURACY 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO (*GARE PARAPENDIO – ACCURACY*) 2017	**MOTIVAZIONI**	**RIFERIMENTO DELLA NORMATIVA FAI O DI ALTRA NORMATIVA NAZIONALE O INTERNAZIONALE DA RECEPIRE ATTRAVERSO TALE MODIFICA**
NESSUNA	NESSUNA	NESSUNO

Attestiamo che non sussistono necessità di modifica allo stato né in termini generali, né per ragioni di adeguamento a Normativa FAI o ad altra normativa nazionale o internazionale in vigore e che il Regolamento di cui si propone l'approvazione è conforme alla stessa normativa. Inoltre, anche in virtù delle nostre competenze tecniche, attestiamo che il Regolamento è idoneo ai fini sportivi nonché idoneo in termini di sicurezza e conforme rispetto alla normativa e, più in generale, alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza.
Alleghiamo il Regolamento in versione completa come proposto per l'anno 2018.
In fede.

Roma, 30 marzo '18

Gianbasilio Profiti

Flavio Tebaldi

Alberto Castagna

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

SPECIALITA' PARAPENDIO – ACCURACY

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) in data 1° Marzo 2017 e aggiornato con Decreto del Commissario Straordinario n.____ del_____ 2018

INDICE

Parte I: INTRODUZIONE 3
1. REGOLAMENTO 3
2. FINALITÀ 3

Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE 4
3. RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE 4
4. DOVERI DELLE ORGANIZZAZIONI 4
5. OMOLOGAZIONE GARE 5

Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE 6
6. NUMERI DI GARA 6
7. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO 6
8. RADIO RICETRASMITTENTE 6
9. SICUREZZA 6
10. COMPETIZIONE DI ACCURACY: PROVE O ROUND 7
11. BERSAGLIO DI PRECISIONE. 7
12. RIPETIZIONE DEL VOLO 9
13. REGISTRAZIONE VIDEO 9
14. GIORNO DI RIPOSO. 10
15. AMMONIZIONI E PENALITÀ 10
16. LAGNANZE E RECLAMI 10
17. PUNTEGGIO E VALIDITÀ DI UN EVENTO 11
18. CLASSIFICHE 11
19. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI. 11

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE 12
20. SPECIALITÀ E GARE 12
21. CAMPIONATI ITALIANI 12
22. CLASSIFICHE DI MERITO 12

Parte I: INTRODUZIONE

1. REGOLAMENTO

1.1 Il presente regolamento è proposto dalla Sezione Tecnica di Specialità Volo Libero (di seguito STS) e approvato dalla CCSA dell'AeCI.

1.2 In questo regolamento vengono regolamentati gli aspetti riferiti alla sola specialità *Accuracy* (precisione in atterraggio). Le specialità *Cross Country* e *Aerobatics* (acrobazia) non sono oggetto del presente regolamento.

1.3 Per gli aspetti non espressamente trattati dal seguente regolamento viene applicato il Regolamento Sportivo Nazionale CCSA e il regolamento F.A.I. aggiornato.

1.4 Definizioni:
STS presso Ufficio Sportivo AeCI: Sezione Tecnica di Specialità per il Volo Libero
CCSA presso Ufficio Sportivo AeCI: Commissione Centrale Sportiva Aeronautica
RSN CCSA: Regolamento Sportivo Nazionale della CCSA

2. FINALITÀ

2.1. Il regolamento ha come finalità:

- definire norme generali riguardanti la richiesta e l'organizzazione delle competizioni (parte II).
- integrare il RSN CCSA e il regolamento F.A.I. per lo svolgimento delle competizioni di parapendio (parte III).
- definire i criteri per l'assegnazione dei titoli federali nazionali, per la redazione delle classifiche di merito dei piloti e per la formazione della squadra nazionale (parte IV).

Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE

3. RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE

3.1. Chi intende organizzare una competizione nazionale deve presentare alla STS presso l'AeCI una proposta scritta dettagliata entro e non oltre il 31 luglio dell'anno precedente ai sensi dell'art.8 dello statuto dell'AeCI.

3.2. Nella richiesta si dovranno chiaramente specificare:
- AeC organizzatore, nominativo del responsabile organizzativo e suo recapito;
- data o periodo nel quale si intende effettuare la competizione;
- area geografica nella quale si intende realizzare la competizione;
- documentazione tecnica necessaria;
- precedenti analoghe esperienze organizzative;
- assicurazione della piena osservanza del R.S.N. (o del C.S. della FAI nel caso di manifestazioni a carattere internazionale);
- altre informazioni ritenute utili e opportune.

3.3. Non è possibile richiedere una data di recupero qualora la competizione sia calendarizzata nel periodo che va dal 1 marzo al 30 settembre. Sarà invece possibile richiedere, all'interno della proposta scritta, la calendarizzazione di una data di recupero per le competizioni che si svolgono al di fuori di questo periodo. La concessione della data di recupero rimane a discrezione della STS, compatibilmente con gli altri eventi a calendario.

3.4. La STS esaminerà la richiesta e la invierà alla CCSA. In caso di accettazione è diritto dell'organizzazione:
- l'inserimento della competizione nel calendario gare nazionale e quindi pubblicazione calendario Nazionale AeCI;
- richiedere di promuovere l'inserimento dell'evento nel calendario internazionale della F.A.I.

3.5. Nel caso in cui la richiesta sia respinta, tale decisione dovrà essere motivata per iscritto ai richiedenti.

3.6. La *rinuncia* all'organizzazione è possibile e deve essere comunicata per iscritto, anche via email, alla STS.

4. DOVERI DELLE ORGANIZZAZIONI

4.1. Sono *doveri* di ogni organizzazione:
- accettare e applicare le norme e le linee guida per gli organizzatori così come definite in Appendice A al presente regolamento;
- applicare il protocollo per la selezione dei piloti partecipanti all'evento come descritto in Appendice B al presente regolamento.

4.2. Sono *doveri* di ogni organizzazione durante lo svolgimento della stessa:
- applicare il presente regolamento, integrandolo al più per quanto non esplicitamente previsto seguendo comunque lo spirito che informa il regolamento;
- rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo;
- predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso.

4.3. Entro 10 gg dal termine della competizione è dovere dell'organizzazione inviare alla STS:

- Le classifiche in formato elettronico e una relazione generale sulla competizione realizzata allegando foto e dettagliati rapporti di eventuali reclami e di eventuali incidenti avvenuti nel corso della gara .

5. OMOLOGAZIONE GARE

5.1. Entro 15 gg dal termine della competizione, ai sensi del RSN, deve essere trasmessa la documentazione prevista (relazioni, classifiche, ecc.), per richiedere alla CCSA l'omologazione la gara realizzata.

5.2. L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito con i risultati ottenuti nelle prove disputate

5.3. Nel caso di evidenti e gravi violazioni del regolamento, o di gravi omissioni nell'applicazione dello stesso, l'STS può proporre alla CCSA, di non omologare la competizione. In tal caso la decisione dovrà essere chiaramente motivata per iscritto all'organizzazione. Se la competizione non viene omologata i risultati in essa ottenuti non verranno utilizzati per la redazione delle varie classifiche di merito.

Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE

6. NUMERI DI GARA

6.1. È obbligatoria l'apposizione del numero di gara durante le competizioni con le medesime modalità previste per la partecipazione a competizioni sanzionate FAI.

7. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

7.1. Sono ammessi alle competizioni nazionali di parapendio *Accuracy* i mezzi omologati secondo i protocolli e/o certificati EN 926-2 e EN 926-1 in categoria A, B, C, D.

7.2. I mezzi non possono essere modificati in alcun modo, in nessuna delle loro parti: vela, fascio, bretelle. L'unica modifica accettata è la regolazione del principale del freno, e devono essere utilizzati all'interno del *range* di peso certificato.

7.3. Qualora si verifichi una protesta circa la rispondenza all'omologazione di un mezzo, e la verifica non sia possibile per semplice confronto diretto, la Direzione di gara potrà richiedere al pilota il mezzo stesso affinché possa essere sottoposto a verifica presso un centro specializzato per la revisione.

7.4. Se si dovesse verificare che, a seguito dei citati controlli, un pilota abbia rilasciato dichiarazioni non veritiere inerenti peso, taglia e omologazione del parapendio utilizzato ovvero abbia apportato modifiche traendone vantaggio a danno di altri piloti, saranno applicate le sanzioni specificate nella Local Rules della competizione.

8. RADIO RICETRASMITTENTE

8.1. L'uso della radio in Italia è strettamente regolamentato e può necessitare dell'autorizzazione da parte degli organi competenti (PP.TT.).

8.2. La dotazione di radio ricetrasmittente è obbligatoria per tutti i piloti partecipanti alle prove di gara. La frequenza di sicurezza verrà comunicata ai piloti durante il briefing ed esposta sul tabellone di gara prima della prova. L'organizzazione potrà comunicare con tutti i piloti tramite questo sistema (sospensione gara per motivi di sicurezza, situazioni particolari, etc.). Non sono ammessi i sistemi di trasmissione automatica (vox).

8.3. Tutti i piloti dovranno obbligatoriamente restare in ascolto sulla frequenza di sicurezza, sulla quale avverranno le comunicazioni dell'. Non sono ammesse comunicazioni di nessun altro tipo sulla frequenza di sicurezza.

9. SICUREZZA

9.1. Durante gli allenamenti e in gara sono obbligatori l'uso del casco e l'adozione del paracadute di soccorso.

9.2. Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza della attrezzatura usata. Il direttore di gara e il direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.

9.3. La decisione di decollare, come tutte le altre decisioni prese in volo dal pilota sono esclusiva responsabilità del pilota stesso.

9.4. Il direttore di gara o il coordinatore tecnico ove previsto si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o **annullare** la gara in situazioni potenzialmente pericolose; l'**annullamento** della giornata di gara deve essere comunicato ai piloti in volo con le modalità più adeguate: comunicazione radio, apposito segnale/i visivo posto negli atterraggi ufficiali.

9.5. Al primo briefing deve essere esposta su idonea cartografia e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio, nonché, la presenza di eventuali ostacoli pericolosi al volo e poco identificabili come linee elettriche, teleferiche e zone non atterrabili lungo il percorso e soprattutto nella zona di avvicinamento a meta.

10. COMPETIZIONE DI ACCURACY: PROVE O ROUND

10.1. Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.

10.2. I piloti decolleranno con un intervallo di tempo adeguato a permettere la necessaria separazione in atterraggio; tale intervallo deve essere indicativamente pari a 1 minuto e 30 secondi salvo diversamente indicato nelle Local Rules.

10.3. I piloti decollano in un ordine predefinito secondo il criterio specificato nelle Local Rules. L'ultimo *Round*, dichiarato anticipatamente dal Direttore di Gara, vedrà i concorrenti decollare in ordine inverso alla propria posizione nella classifica provvisoria.

10.4. Durante lo svolgimento della prova, i piloti potranno comunicare via radio al direttore di gara ovvero al coordinatore tecnico ove previsto. Le modalità di questo tipo di comunicazioni sono standard e determinate dalla F.A.I.

10.5. Per essere valido, un *Round* deve aver dato a tutti i piloti iscritti la possibilità di effettuare un volo. I risultati di un *Round* saranno validi ai fini della classifica quando tutti i piloti avranno ottenuto un punteggio o una penalità. Qualora un *Round* venga interrotto, la competizione riprenderà da dove era stata interrotta.

10.6. Se un pilota per qualunque motivo è costretto ad atterrare al di fuori dell'area di atterraggio, può richiedere il permesso al Direttore di Gara o ai Responsabili in decollo di poter ripetere il volo per il *Round*.

10.7. Tutti i piloti atterrati al di fuori di atterraggi ufficiali dovranno riportare la propria posizione ai Giudici di Gara il più velocemente possibile. Non farlo può fare incorrere in penalità specificate nelle Local Rules e nella impossibilità di effettuare un secondo volo.

10.8. Un pilota potrà volare lungo qualunque percorso sia stato raccomandato dagli organizzatori durante il briefing e non ritardare il proprio avvicinamento all'atterraggio. In ogni caso, i piloti devono mantenere una giusta separazione dagli altri concorrenti per poter fare un corretto avvicinamento al bersaglio.

11. BERSAGLIO DI PRECISIONE.

11.1. I piloti devono poter effettuare l'avvicinamento al Bersaglio in condizioni di visibilità tali da rendere il bersaglio perfettamente visibile.

11.2. Il segnale ufficiale per i piloti in volo di allontanarsi dall'area del bersaglio è una persona (o più persone) che muove un segnale rosso.

11.3. La massima intensità del vento permessa, misurata in corrispondenza del bersaglio durante gli ultimi 30 secondi di volo, sarà specificata nelle Local Rules. Il massimo ammissibile è 7 metri / secondo. Se il limite viene superato, al pilota sarà concesso di ripetere il *round*.

11.4. Se l'intensità del vento supera costantemente il limite per un tempo prolungato, il Direttore di Gara può decidere di interrompere la prova.

11.5. Non sono previsti limiti per il vento in quota, se non per la sicurezza in volo dei partecipanti.

11.6. La posizione del bersaglio deve essere tale da permettere ai piloti l'avvicinamento da ogni direzione. Il corretto posizionamento del bersaglio è discrezione del Direttore di Gara sentita la Commissione Sicurezza.

11.7. Il bersaglio può essere riposizionato tra le diverse prove, ma non durante lo svolgimento di un *Round*.

11.8. Il bersaglio deve essere posizionato a una distanza massima dal decollo tale da poter essere raggiunto con efficienza 5:1.

11.9. In caso di decollo al verricello, il bersaglio deve essere posizionato in modo tale da essere facilmente raggiungibile dai partecipanti. Se il vento cambia in direzione e/o intensità, il punto di traino può essere cambiato in qualunque momento a discrezione del Direttore di Gara.

11.10. Il centro del bersaglio deve essere costituito da un misuratore automatico di distanza con le seguenti caratteristiche:
- Deve misurare una distanza minima di 15 cm;
- Deve avere incrementi non maggiori di 1 cm.

11.11. Il misuratore automatico deve essere posizionato su una base solida e a essa fissato, il più possibile in piano e a livello del terreno. La stessa "zona morta" al centro del bersaglio deve essere usata durante tutta la competizione.

11.12. Il bersaglio dovrebbe essere una area piana nella quale viene misurato il punteggio dei concorrenti. Deve essere rappresentata da vari cerchi attorno al misuratore automatico, di 0,5 metri, 2,5 metri, 5 metri e 10 metri di raggio. I cerchi sono rappresentativi e non pensati per le misurazioni.

11.13. Il raggio minimo delle dimensioni del bersaglio è indicativamente di 5 metri, e le sue esatte dimensioni devono comunque essere riportate nelle Local Rules.

11.14. Il bersaglio deve essere posizionato alla stessa quota del terreno (non sopraelevato o sotto il livello del terreno circostante) e di materiale tale da permettere ai giudici di identificare il punto esatto di atterraggio dei partecipanti.

11.15. Un'area di almeno 10 metri di raggio attorno al bersaglio deve essere delimitata e ristretta all'accesso per i soli Giudici di Gara.

11.16. Nella zona di atterraggio deve essere presente uno o più indicatori di vento (maniche a vento) ben visibili. Almeno uno di questi deve avere le seguenti caratteristiche:
- Essere almeno 2,5 metri di lunghezza;
- Essere posizionato ad almeno 5 metri di altezza dal suolo;
- Risultare in posizione orizzontale con intensità del vento pari a 7 metri / secondo.

Un secondo indicatore leggero per venti fino a 1 metro / secondo può essere posizionato nei pressi del bersaglio.

11.17. Nella zona di atterraggio deve essere presente un registratore di intensità del vento, a non più di 50 metri dal bersaglio e con il sensore posto ad una altezza compresa tra 5 e 7 metri dal suolo.

12. RIPETIZIONE DEL VOLO

12.1. Il pilota può richiedere di ripetere la prova solo prima di ottenere il proprio punteggio. La richiesta deve essere fatta al Giudice di Bersaglio prima di comunicare con chiunque altro a parte i Commissari e il Direttore di Gara.
Le ripetizioni vanno effettuate alla fine del *Round*, quando cioè tutti i piloti hanno effettuato la prova.

12.2. Se la richiesta di ripetere la prova viene rifiutata, e il pilota rifiuta di accettare il proprio punteggio, questo diventa automaticamente un *Complaint*, che verrà notificato al pilota.

12.3. Un pilota può chiedere di ripetere la prova per i seguenti motivi:
- Intensità del vento: se supera il limite stabilito durante gli ultimi 30 secondi di volo. Il pilota deve decidere immediatamente se accettare il proprio punteggio o ripetere la prova;
- Bersaglio non perfettamente visibile o presenza di ostacoli: il pilota deve immediatamente indicare il problema che gli ha impedito di proseguire la prova fino al bersaglio;
- Disaccordo tra i giudici sul punteggio da assegnare, per qualunque motivazione;
- Motivi di sicurezza: qualunque motivo abbia indotto il pilota a reputare più sicuro non tentare di atterrare sul bersaglio;
- Distrazione: qualunque tipo di distrazione esterna che possa aver condizionato in maniera dimostrabile l'avvicinamento del pilota al bersaglio;
- A discrezione dei giudici: ad esempio un problema durante il volo che non sia dipendente dal pilota (es. forte discendenza o attività termica sulla traiettoria di avvicinamento). Il pilota deve segnalare l'anomalia e non tentare l'avvicinamento al bersaglio.

13. REGISTRAZIONE VIDEO

13.1. Gli organizzatori possono utilizzare registrazioni video degli atterraggi sul bersaglio utilizzando telecamere fisse e/o mobili.

13.2. Le registrazioni video possono essere utilizzate come ulteriore fonte di dati solo se:
- La giuria decide di rivedere la registrazione quando di presenta una protesta;
- Il Direttore di Gara decide di rivedere la registrazione ricevendo un *Complaint* o una richiesta da parte di un giudice.

13.3. La giuria può decidere di rivedere anche video amatoriale come ausilio per prendere una decisione. Malgrado ciò, se non è disponibile la registrazione di un atterraggio, questo non è motivazione valida per chiedere un secondo tentativo.

14. GIORNO DI RIPOSO.

14.1. Il Direttore di Gara può decidere per un giorno di riposo (o mezza giornata) dopo 4 giorno consecutivi di volo, a meno che questo non sia l'ultimo giorno di gara, e comunque solo nel caso in cui siano già stati disputati almeno sei *Rounds* completi.

14.2. Il giorno di riposo previsto dal calendario di gara sarà confermato solo se le due condizioni di cui sopra sono verificate.

14.3. Il giorno di riposo previsto dal calendario di gara può essere spostato in base alle previsioni metereologiche.

14.4. Durante il giorno di riposo non vi possono essere manifestazioni o attività imposte ai concorrenti.

15. AMMONIZIONI E PENALITÀ

15.1. Il direttore di gara può ammonire ufficialmente o infliggere penalità ai concorrenti per scorrettezze o irregolarità anche non esplicitamente previste dal presente regolamento. Tale ammonizione dovrà essere chiaramente motivata e per essere ufficiale dovrà avere forma scritta.

15.2. Fatto salvo ove diversamente specificato in questo documento o nelle Local Rules di un evento, le penalità imposte dal Direttore di gara possono essere:

- Ammonizione;
- Handicap operativo;
- Imposizione di un punteggio massimo di prova;
- Squalifica.

15.3. Il Direttore di Gara può imporre pene di peso maggiore qualora la stessa scorrettezza venga ripetuta.

15.4. Le penalità possono essere specificate caso per caso nelle Local Rules degli eventi.

16. LAGNANZE E RECLAMI

16.1. È ammessa la presentazione di lagnanze al Direttore di Gara. Se il concorrente non è soddisfatto del risultati della lagnanza può fare reclamo ai sensi degli articoli seguenti.

16.2. I reclami devono essere presentati per iscritto al direttore di gara entro 2 ore dall'affissione dei risultati provvisori. Se i risultati definitivi non sono resi pubblici entro 2 ore dal tramonto o prima delle 6:00, il termine per i reclami è le 8:00.

16.3. Nelle Local Rules possono essere specificati termini per i reclami differenti.

16.4. I reclami vengono esaminati il più velocemente possibile dalla organizzazione.

16.5. Se il reclamo non viene giudicato soddisfacente, è possibile presentare una protesta scritta entro le due ore successive al risultato del reclamo.

16.6. La presentazione di una protesta deve avere un costo per chi la presenta, specificato nelle Local Rules dell'evento, che non deve superare la somma di 50 euro, e che sarà rimborsato qualora la protesta venga accettata.

16.7. Reclami a regole del regolamento o contro modifiche a norme dello stesso non sono accolte.

17. PUNTEGGIO E VALIDITÀ DI UN EVENTO

17.1. Affinché la competizione sia valida devono essere disputati almeno 3 *Rounds* completi.

17.2. Non sono permessi più di 12 (dodici) *Rounds* in una competizione. Se l'organizzazione decide di limitare il massimo numero di prove deve specificarlo nelle Local Rules;

17.3. Un concorrente che interrompe la propria prova per assistere un pilota infortunato non deve essere penalizzato. In ogni caso, la possibilità di ripetere la prova è a discrezione del Direttore di Gara che terrà conto di tutte le circostanze.

17.4. Il sistema di punteggio utilizzato deve essere approvato dalla FAI e specificato nelle Local Rules dell'evento.

17.5. I risultati provvisori di prova sono da considerarsi definitivi quando è terminato il periodo di presentazione dei reclami, o quando i reclami e le eventuali proteste sono state discusse.

18. CLASSIFICHE

18.1. Il punteggio di un concorrente è la somma di tutti i singoli punteggi di prova.

18.2. Qualora vengano disputati più di 5 *Rounds*, ogni concorrente scarterà il proprio peggiore punteggio di *Round*.

18.3. Ogni concorrente deve effettuare almeno una prova per essere considerato in gara.

19. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI.

19.1. Il valore della prova e quindi il punteggio relativo viene calcolato sulla base del primo punto di atterraggio del concorrente.

19.2. L'atterraggio deve essere effettuato in piedi. Qualora il pilota cada a terra durante l'atterraggio, sarà assegnata la massima distanza. Cadere significa toccare il terreno con qualunque parte del corpo o dell'equipaggiamento (esclusi sistema di accelerazione e di traino) prima che la vela tocchi il suolo o che il pilota lasci la zona del bersaglio.

19.3. Qualora il punto di atterraggio sia nella "zona morta" del centro del bersaglio sarà assegnata una distanza di 0 cm.

19.4. Qualora il punto di atterraggio sia al di fuori del bersaglio sarà assegnata la massima distanza pari al raggio del bersaglio.

19.5. Qualora non sia possibile riconoscere chiaramente il punto di primo contatto con il suolo, sarà assegnata la distanza del punto più lontano dal centro.

19.6. Distanze superiori a 15 cm sono calcolate dal misuratore automatico. Qualora questo sia difettoso o poco sensibile, i giudici possono procedere alla misurazione manuale posto che siano in grado di verificare il punto di primo contatto con una precisione sufficiente.

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE

20. SPECIALITÀ E GARE

20.1. Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata.

20.2. Tutti i piloti partecipanti a una gara, a qualsiasi livello, devono accettare integralmente il regolamento.

21. CAMPIONATI ITALIANI

21.1. Il *Campionato Italiano* è una competizione annuale che assegna il titolo di *Campione Italiano Assoluto, Femminile,* e nelle altre eventuali categorie.

21.2. Il Campionato Italiano è convalidato e i corrispondenti titoli vengono assegnati se durante l'evento è stato disputato almeno il numero minimo di prove necessario alla sua convalida.

22. CLASSIFICHE DI MERITO

22.1. Obiettivo delle classifiche è di garantire una graduatoria dei piloti di parapendio che hanno partecipato alle recenti competizioni, incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del parapendio, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.

22.2. Per la redazione delle classifiche possono essere considerate tutte le gare di Accuracy nazionali ed estere.

22.3. Le gare organizzate sul territorio nazionale che applichino un sistema di punteggio diverso da quello specificato nel presente Regolamento non sono valide.

22.4. I piloti che intendano utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono far pervenire alla STS nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:

1. regolamento utilizzato;
2. classifiche giornaliere;
3. classifica finale, anche mediante link alle classifiche pubblicate su Internet;
4. recapito dell'organizzazione.

22.5. La *stagione agonistica FAI* è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un europeo e concludersi con l'inizio di un mondiale, oppure può andare dalla fine del mondiale all'inizio dell'europeo. Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due *periodi*: il *periodo pre-evento FAI* che va dal primo novembre alla data di inizio dell'evento FAI, e il *periodo post-evento FAI* che va dal temine dell'evento FAI al trentuno ottobre dello stesso anno. Per semplicità, la stagione agonistica può essere divisa in due periodi compresi tra il primo Novembre ed il 30 Giugno, ed il primo Luglio ed il 31 Ottobre.

22.6. La *Classifica Generale* si ottiene sommando i risultati ottenuti dai piloti nei singoli eventi disputati durante la stagione agonistica.

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

SPECIALITA' PARAPENDIO – ACCURACY

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) in data 1° Marzo 2017 e aggiornato con Decreto del Commissario Straordinario n.____ del_____ 2018

INDICE

Parte I: INTRODUZIONE 3
1. REGOLAMENTO 3
2. FINALITÀ 3

Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE 4
3. RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE 4
4. DOVERI DELLE ORGANIZZAZIONI 4
5. OMOLOGAZIONE GARE 5

Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE 6
6. NUMERI DI GARA 6
7. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO 6
8. RADIO RICETRASMITTENTE 6
9. SICUREZZA 6
10. COMPETIZIONE DI ACCURACY: PROVE O ROUND 7
11. BERSAGLIO DI PRECISIONE 7
12. RIPETIZIONE DEL VOLO 9
13. REGISTRAZIONE VIDEO 9
14. GIORNO DI RIPOSO 10
15. AMMONIZIONI E PENALITÀ 10
16. LAGNANZE E RECLAMI 10
17. PUNTEGGIO E VALIDITÀ DI UN EVENTO 11
18. CLASSIFICHE 11
19. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI 11

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE 12
20. SPECIALITÀ E GARE 12
21. CAMPIONATI ITALIANI 12
22. CLASSIFICHE DI MERITO 12

Parte I: INTRODUZIONE

1. REGOLAMENTO

1.1 Il presente regolamento è proposto dalla Sezione Tecnica di Specialità Volo Libero (di seguito STS) e approvato dalla CCSA dell'AeCI.

1.2 In questo regolamento vengono regolamentati gli aspetti riferiti alla sola specialità *Accuracy* (precisione in atterraggio). Le specialità *Cross Country* e *Aerobatics* (acrobazia) non sono oggetto del presente regolamento.

1.3 Per gli aspetti non espressamente trattati dal seguente regolamento viene applicato il Regolamento Sportivo Nazionale CCSA e il regolamento F.A.I. aggiornato.

1.4 Definizioni:
STS presso Ufficio Sportivo AeCi: Sezione Tecnica di Specialità per il Volo Libero
CCSA presso Ufficio Sportivo AeCi: Commissione Centrale Sportiva Aeronautica
RSN CCSA: Regolamento Sportivo Nazionale della CCSA

2. FINALITÀ

2.1. Il regolamento ha come finalità:

- definire norme generali riguardanti la richiesta e l'organizzazione delle competizioni (parte II).
- integrare il RSN CCSA e il regolamento F.A.I. per lo svolgimento delle competizioni di parapendio (parte III).
- definire i criteri per l'assegnazione dei titoli federali nazionali, per la redazione delle classifiche di merito dei piloti e per la formazione della squadra nazionale (parte IV).

Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE

3. RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE

3.1. Chi intende organizzare una competizione nazionale deve presentare alla STS presso l'AeCI una proposta scritta dettagliata entro e non oltre il 31 luglio dell'anno precedente ai sensi dell'art.8 dello statuto dell'AeCI.

3.2. Nella richiesta si dovranno chiaramente specificare:
- AeC organizzatore, nominativo del responsabile organizzativo e suo recapito;
- data o periodo nel quale si intende effettuare la competizione;
- area geografica nella quale si intende realizzare la competizione;
- documentazione tecnica necessaria;
- precedenti analoghe esperienze organizzative;
- assicurazione della piena osservanza del R.S.N. (o del C.S. della FAI nel caso di manifestazioni a carattere internazionale);
- altre informazioni ritenute utili e opportune.

3.3. Non è possibile richiedere una data di recupero qualora la competizione sia calendarizzata nel periodo che va dal 1 marzo al 30 settembre. Sarà invece possibile richiedere, all'interno della proposta scritta, la calendarizzazione di una data di recupero per le competizioni che si svolgono al di fuori di questo periodo. La concessione della data di recupero rimane a discrezione della STS, compatibilmente con gli altri eventi a calendario.

3.4. La STS esaminerà la richiesta e la invierà alla CCSA. In caso di accettazione è diritto dell'organizzazione:
- l'inserimento della competizione nel calendario gare nazionale e quindi pubblicazione calendario Nazionale AeCI;
- richiedere di promuovere l'inserimento dell'evento nel calendario internazionale della F.A.I.

3.5. Nel caso in cui la richiesta sia respinta, tale decisione dovrà essere motivata per iscritto ai richiedenti.

3.6. La *rinuncia* all'organizzazione è possibile e deve essere comunicata per iscritto, anche via email, alla STS.

4. DOVERI DELLE ORGANIZZAZIONI

4.1. Sono *doveri* di ogni organizzazione:
- accettare e applicare le norme e le linee guida per gli organizzatori così come definite in Appendice A al presente regolamento;
- applicare il protocollo per la selezione dei piloti partecipanti all'evento come descritto in Appendice B al presente regolamento.

4.2. Sono *doveri* di ogni organizzazione durante lo svolgimento della stessa:
- applicare il presente regolamento, integrandolo al più per quanto non esplicitamente previsto seguendo comunque lo spirito che informa il regolamento;
- rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo;
- predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso.

4.3. Entro 10 gg dal termine della competizione è dovere dell'organizzazione inviare alla STS:

- Le classifiche in formato elettronico e una relazione generale sulla competizione realizzata allegando foto e dettagliati rapporti di eventuali reclami e di eventuali incidenti avvenuti nel corso della gara .

5. OMOLOGAZIONE GARE

5.1. Entro 15 gg dal termine della competizione, ai sensi del RSN, deve essere trasmessa la documentazione prevista (relazioni, classifiche, ecc.), per richiedere alla CCSA l'omologazione la gara realizzata.

5.2. L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito con i risultati ottenuti nelle prove disputate

5.3. Nel caso di evidenti e gravi violazioni del regolamento, o di gravi omissioni nell'applicazione dello stesso, l'STS può proporre alla CCSA, di non omologare la competizione. In tal caso la decisione dovrà essere chiaramente motivata per iscritto all'organizzazione. Se la competizione non viene omologata i risultati in essa ottenuti non verranno utilizzati per la redazione delle varie classifiche di merito.

Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE

6. NUMERI DI GARA

6.1. È obbligatoria l'apposizione del numero di gara durante le competizioni con le medesime modalità previste per la partecipazione a competizioni sanzionate FAI.

7. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

7.1. Sono ammessi alle competizioni nazionali di parapendio *Accuracy* i mezzi omologati secondo i protocolli e/o certificati EN 926-2 e EN 926-1 in categoria A, B, C, D.

7.2. I mezzi non possono essere modificati in alcun modo, in nessuna delle loro parti: vela, fascio, bretelle. L'unica modifica accettata è la regolazione del principale del freno, e devono essere utilizzati all'interno del *range* di peso certificato.

7.3. Qualora si verifichi una protesta circa la rispondenza all'omologazione di un mezzo, e la verifica non sia possibile per semplice confronto diretto, la Direzione di gara potrà richiedere al pilota il mezzo stesso affinché possa essere sottoposto a verifica presso un centro specializzato per la revisione.

7.4. Se si dovesse verificare che, a seguito dei citati controlli, un pilota abbia rilasciato dichiarazioni non veritiere inerenti peso, taglia e omologazione del parapendio utilizzato ovvero abbia apportato modifiche traendone vantaggio a danno di altri piloti, saranno applicate le sanzioni specificate nella Local Rules della competizione.

8. RADIO RICETRASMITTENTE

8.1. L'uso della radio in Italia è strettamente regolamentato e può necessitare dell'autorizzazione da parte degli organi competenti (PP.TT.).

8.2. La dotazione di radio ricetrasmittente è obbligatoria per tutti i piloti partecipanti alle prove di gara. La frequenza di sicurezza verrà comunicata ai piloti durante il briefing ed esposta sul tabellone di gara prima della prova. L'organizzazione potrà comunicare con tutti i piloti tramite questo sistema (sospensione gara per motivi di sicurezza, situazioni particolari, etc.). Non sono ammessi i sistemi di trasmissione automatica (vox).

8.3. Tutti i piloti dovranno obbligatoriamente restare in ascolto sulla frequenza di sicurezza, sulla quale avverranno le comunicazioni dell'. Non sono ammesse comunicazioni di nessun altro tipo sulla frequenza di sicurezza.

9. SICUREZZA

9.1. Durante gli allenamenti e in gara sono obbligatori l'uso del casco e l'adozione del paracadute di soccorso.

9.2. Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza della attrezzatura usata. Il direttore di gara e il direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.

9.3. La decisione di decollare, come tutte le altre decisioni prese in volo dal pilota sono esclusiva responsabilità del pilota stesso.

9.4. Il direttore di gara o il coordinatore tecnico ove previsto si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o **annullare** la gara in situazioni potenzialmente pericolose; l'**annullamento** della giornata di gara deve essere comunicato ai piloti in volo con le modalità più adeguate: comunicazione radio, apposito segnale/i visivo posto negli atterraggi ufficiali.

9.5. Al primo briefing deve essere esposta su idonea cartografia e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio, nonché, la presenza di eventuali ostacoli pericolosi al volo e poco identificabili come linee elettriche, teleferiche e zone non atterrabili lungo il percorso e soprattutto nella zona di avvicinamento a meta.

10. COMPETIZIONE DI ACCURACY: PROVE O ROUND

10.1. Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.

10.2. I piloti decolleranno con un intervallo di tempo adeguato a permettere la necessaria separazione in atterraggio; tale intervallo deve essere indicativamente pari a 1 minuto e 30 secondi salvo diversamente indicato nelle Local Rules.

10.3. I piloti decollano in un ordine predefinito secondo il criterio specificato nelle Local Rules. L'ultimo *Round*, dichiarato anticipatamente dal Direttore di Gara, vedrà i concorrenti decollare in ordine inverso alla propria posizione nella classifica provvisoria.

10.4. Durante lo svolgimento della prova, i piloti potranno comunicare via radio al direttore di gara ovvero al coordinatore tecnico ove previsto. Le modalità di questo tipo di comunicazioni sono standard e determinate dalla F.A.I.

10.5. Per essere valido, un *Round* deve aver dato a tutti i piloti iscritti la possibilità di effettuare un volo. I risultati di un *Round* saranno validi ai fini della classifica quando tutti i piloti avranno ottenuto un punteggio o una penalità. Qualora un *Round* venga interrotto, la competizione riprenderà da dove era stata interrotta.

10.6. Se un pilota per qualunque motivo è costretto ad atterrare al di fuori dell'area di atterraggio, può richiedere il permesso al Direttore di Gara o ai Responsabili in decollo di poter ripetere il volo per il *Round*.

10.7. Tutti i piloti atterrati al di fuori di atterraggi ufficiali dovranno riportare la propria posizione ai Giudici di Gara il più velocemente possibile. Non farlo può fare incorrere in penalità specificate nelle Local Rules e nella impossibilità di effettuare un secondo volo.

10.8. Un pilota potrà volare lungo qualunque percorso sia stato raccomandato dagli organizzatori durante il briefing e non ritardare il proprio avvicinamento all'atterraggio. In ogni caso, i piloti devono mantenere una giusta separazione dagli altri concorrenti per poter fare un corretto avvicinamento al bersaglio.

11. BERSAGLIO DI PRECISIONE.

11.1. I piloti devono poter effettuare l'avvicinamento al Bersaglio in condizioni di visibilità tali da rendere il bersaglio perfettamente visibile.

11.2. Il segnale ufficiale per i piloti in volo di allontanarsi dall'area del bersaglio è una persona (o più persone) che muove un segnale rosso.

11.3. La massima intensità del vento permessa, misurata in corrispondenza del bersaglio durante gli ultimi 30 secondi di volo, sarà specificata nelle Local Rules. Il massimo ammissibile è 7 metri / secondo. Se il limite viene superato, al pilota sarà concesso di ripetere il *round*.

11.4. Se l'intensità del vento supera costantemente il limite per un tempo prolungato, il Direttore di Gara può decidere di interrompere la prova.

11.5. Non sono previsti limiti per il vento in quota, se non per la sicurezza in volo dei partecipanti.

11.6. La posizione del bersaglio deve essere tale da permettere ai piloti l'avvicinamento da ogni direzione. Il corretto posizionamento del bersaglio è discrezione del Direttore di Gara sentita la Commissione Sicurezza.

11.7. Il bersaglio può essere riposizionato tra le diverse prove, ma non durante lo svolgimento di un *Round*.

11.8. Il bersaglio deve essere posizionato a una distanza massima dal decollo tale da poter essere raggiunto con efficienza 5:1.

11.9. In caso di decollo al verricello, il bersaglio deve essere posizionato in modo tale da essere facilmente raggiungibile dai partecipanti. Se il vento cambia in direzione e/o intensità, il punto di traino può essere cambiato in qualunque momento a discrezione del Direttore di Gara.

11.10. Il centro del bersaglio deve essere costituito da un misuratore automatico di distanza con le seguenti caratteristiche:
- Deve misurare una distanza minima di 15 cm;
- Deve avere incrementi non maggiori di 1 cm.

11.11. Il misuratore automatico deve essere posizionato su una base solida e a essa fissato, il più possibile in piano e a livello del terreno. La stessa "zona morta" al centro del bersaglio deve essere usata durante tutta la competizione.

11.12. Il bersaglio dovrebbe essere una area piana nella quale viene misurato il punteggio dei concorrenti. Deve essere rappresentata da vari cerchi attorno al misuratore automatico, di 0,5 metri, 2,5 metri, 5 metri e 10 metri di raggio. I cerchi sono rappresentativi e non pensati per le misurazioni.

11.13. Il raggio minimo delle dimensioni del bersaglio è indicativamente di 5 metri, e le sue esatte dimensioni devono comunque essere riportate nelle Local Rules.

11.14. Il bersaglio deve essere posizionato alla stessa quota del terreno (non sopraelevato o sotto il livello del terreno circostante) e di materiale tale da permettere ai giudici di identificare il punto esatto di atterraggio dei partecipanti.

11.15. Un'area di almeno 10 metri di raggio attorno al bersaglio deve essere delimitata e ristretta all'accesso per i soli Giudici di Gara.

11.16. Nella zona di atterraggio deve essere presente uno o più indicatori di vento (maniche a vento) ben visibili. Almeno uno di questi deve avere le seguenti caratteristiche:
- Essere almeno 2,5 metri di lunghezza;
- Essere posizionato ad almeno 5 metri di altezza dal suolo;
- Risultare in posizione orizzontale con intensità del vento pari a 7 metri / secondo.

Un secondo indicatore leggero per venti fino a 1 metro / secondo può essere posizionato nei pressi del bersaglio.

11.17. Nella zona di atterraggio deve essere presente un registratore di intensità del vento, a non più di 50 metri dal bersaglio e con il sensore posto ad una altezza compresa tra 5 e 7 metri dal suolo.

12. RIPETIZIONE DEL VOLO

12.1. Il pilota può richiedere di ripetere la prova solo prima di ottenere il proprio punteggio. La richiesta deve essere fatta al Giudice di Bersaglio prima di comunicare con chiunque altro a parte i Commissari e il Direttore di Gara.
Le ripetizioni vanno effettuate alla fine del *Round*, quando cioè tutti i piloti hanno effettuato la prova.

12.2. Se la richiesta di ripetere la prova viene rifiutata, e il pilota rifiuta di accettare il proprio punteggio, questo diventa automaticamente un *Complaint*, che verrà notificato al pilota.

12.3. Un pilota può chiedere di ripetere la prova per i seguenti motivi:
- Intensità del vento: se supera il limite stabilito durante gli ultimi 30 secondi di volo. Il pilota deve decidere immediatamente se accettare il proprio punteggio o ripetere la prova;
- Bersaglio non perfettamente visibile o presenza di ostacoli: il pilota deve immediatamente indicare il problema che gli ha impedito di proseguire la prova fino al bersaglio;
- Disaccordo tra i giudici sul punteggio da assegnare, per qualunque motivazione;
- Motivi di sicurezza: qualunque motivo abbia indotto il pilota a reputare più sicuro non tentare di atterrare sul bersaglio;
- Distrazione: qualunque tipo di distrazione esterna che possa aver condizionato in maniera dimostrabile l'avvicinamento del pilota al bersaglio;
- A discrezione dei giudici: ad esempio un problema durante il volo che non sia dipendente dal pilota (es. forte discendenza o attività termica sulla traiettoria di avvicinamento). Il pilota deve segnalare l'anomalia e non tentare l'avvicinamento al bersaglio.

13. REGISTRAZIONE VIDEO

13.1. Gli organizzatori possono utilizzare registrazioni video degli atterraggi sul bersaglio utilizzando telecamere fisse e/o mobili.

13.2. Le registrazioni video possono essere utilizzate come ulteriore fonte di dati solo se:
- La giuria decide di rivedere la registrazione quando di presenta una protesta;
- Il Direttore di Gara decide di rivedere la registrazione ricevendo un *Complaint* o una richiesta da parte di un giudice.

13.3. La giuria può decidere di rivedere anche video amatoriale come ausilio per prendere una decisione. Malgrado ciò, se non è disponibile la registrazione di un atterraggio, questo non è motivazione valida per chiedere un secondo tentativo.

14. GIORNO DI RIPOSO.

14.1. Il Direttore di Gara può decidere per un giorno di riposo (o mezza giornata) dopo 4 giorno consecutivi di volo, a meno che questo non sia l'ultimo giorno di gara, e comunque solo nel caso in cui siano già stati disputati almeno sei *Rounds* completi.

14.2. Il giorno di riposo previsto dal calendario di gara sarà confermato solo se le due condizioni di cui sopra sono verificate.

14.3. Il giorno di riposo previsto dal calendario di gara può essere spostato in base alle previsioni metereologiche.

14.4. Durante il giorno di riposo non vi possono essere manifestazioni o attività imposte ai concorrenti.

15. AMMONIZIONI E PENALITÀ

15.1. Il direttore di gara può ammonire ufficialmente o infliggere penalità ai concorrenti per scorrettezze o irregolarità anche non esplicitamente previste dal presente regolamento. Tale ammonizione dovrà essere chiaramente motivata e per essere ufficiale dovrà avere forma scritta.

15.2. Fatto salvo ove diversamente specificato in questo documento o nelle Local Rules di un evento, le penalità imposte dal Direttore di gara possono essere:
- Ammonizione;
- Handicap operativo;
- Imposizione di un punteggio massimo di prova;
- Squalifica.

15.3. Il Direttore di Gara può imporre pene di peso maggiore qualora la stessa scorrettezza venga ripetuta.

15.4. Le penalità possono essere specificate caso per caso nelle Local Rules degli eventi.

16. LAGNANZE E RECLAMI

16.1. È ammessa la presentazione di lagnanze al Direttore di Gara. Se il concorrente non è soddisfatto dei risultati della lagnanza può fare reclamo ai sensi degli articoli seguenti.

16.2. I reclami devono essere presentati per iscritto al direttore di gara entro 2 ore dall'affissione dei risultati provvisori. Se i risultati definitivi non sono resi pubblici entro 2 ore dal tramonto o prima delle 6:00, il termine per i reclami è le 8:00.

16.3. Nelle Local Rules possono essere specificati termini per i reclami differenti.

16.4. I reclami vengono esaminati il più velocemente possibile dalla organizzazione.

16.5. Se il reclamo non viene giudicato soddisfacente, è possibile presentare una protesta scritta entro le due ore successive al risultato del reclamo.

16.6. La presentazione di una protesta deve avere un costo per chi la presenta, specificato nelle Local Rules dell'evento, che non deve superare la somma di 50 euro, e che sarà rimborsato qualora la protesta venga accettata.

16.7. Reclami a regole del regolamento o contro modifiche a norme dello stesso non sono accolte.

17. PUNTEGGIO E VALIDITÀ DI UN EVENTO

17.1. Affinché la competizione sia valida devono essere disputati almeno 3 *Rounds* completi.

17.2. Non sono permessi più di 12 (dodici) *Rounds* in una competizione. Se l'organizzazione decide di limitare il massimo numero di prove deve specificarlo nelle Local Rules;

17.3. Un concorrente che interrompe la propria prova per assistere un pilota infortunato non deve essere penalizzato. In ogni caso, la possibilità di ripetere la prova è a discrezione del Direttore di Gara che terrà conto di tutte le circostanze.

17.4. Il sistema di punteggio utilizzato deve essere approvato dalla FAI e specificato nelle Local Rules dell'evento.

17.5. I risultati provvisori di prova sono da considerarsi definitivi quando è terminato il periodo di presentazione dei reclami, o quando i reclami e le eventuali proteste sono state discusse.

18. CLASSIFICHE

18.1. Il punteggio di un concorrente è la somma di tutti i singoli punteggi di prova.

18.2. Qualora vengano disputati più di 5 *Rounds*, ogni concorrente scarterà il proprio peggiore punteggio di *Round*.

18.3. Ogni concorrente deve effettuare almeno una prova per essere considerato in gara.

19. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI.

19.1. Il valore della prova e quindi il punteggio relativo viene calcolato sulla base del primo punto di atterraggio del concorrente.

19.2. L'atterraggio deve essere effettuato in piedi. Qualora il pilota cada a terra durante l'atterraggio, sarà assegnata la massima distanza. Cadere significa toccare il terreno con qualunque parte del corpo o dell'equipaggiamento (esclusi sistema di accelerazione e di traino) prima che la vela tocchi il suolo o che il pilota lasci la zona del bersaglio.

19.3. Qualora il punto di atterraggio sia nella "zona morta" del centro del bersaglio sarà assegnata una distanza di 0 cm.

19.4. Qualora il punto di atterraggio sia al di fuori del bersaglio sarà assegnata la massima distanza pari al raggio del bersaglio.

19.5. Qualora non sia possibile riconoscere chiaramente il punto di primo contatto con il suolo, sarà assegnata la distanza del punto più lontano dal centro.

19.6. Distanze superiori a 15 cm sono calcolate dal misuratore automatico. Qualora questo sia difettoso o poco sensibile, i giudici possono procedere alla misurazione manuale posto che siano in grado di verificare il punto di primo contatto con una precisione sufficiente.

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE

20. SPECIALITÀ E GARE

20.1. Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata.

20.2. Tutti i piloti partecipanti a una gara, a qualsiasi livello, devono accettare integralmente il regolamento.

21. CAMPIONATI ITALIANI

21.1. Il *Campionato Italiano* è una competizione annuale che assegna il titolo di *Campione Italiano Assoluto, Femminile,* e nelle altre eventuali categorie.

21.2. Il Campionato Italiano è convalidato e i corrispondenti titoli vengono assegnati se durante l'evento è stato disputato almeno il numero minimo di prove necessario alla sua convalida.

22. CLASSIFICHE DI MERITO

22.1. Obiettivo delle classifiche è di garantire una graduatoria dei piloti di parapendio che hanno partecipato alle recenti competizioni, incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del parapendio, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.

22.2. Per la redazione delle classifiche possono essere considerate tutte le gare di Accuracy nazionali ed estere.

22.3. Le gare organizzate sul territorio nazionale che applichino un sistema di punteggio diverso da quello specificato nel presente Regolamento non sono valide.

22.4. I piloti che intendano utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono far pervenire alla STS nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:

1. regolamento utilizzato;
2. classifiche giornaliere;
3. classifica finale, anche mediante link alle classifiche pubblicate su Internet;
4. recapito dell'organizzazione.

22.5. La *stagione agonistica FAI* è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un europeo e concludersi con l'inizio di un mondiale, oppure può andare dalla fine del mondiale all'inizio dell'europeo. Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due *periodi*: il *periodo pre-evento FAI* che va dal primo novembre alla data di inizio dell'evento FAI, e il *periodo post-evento FAI* che va dal temine dell'evento FAI al trentuno ottobre dello stesso anno. Per semplicità, la stagione agonistica può essere divisa in due periodi compresi tra il primo Novembre ed il 30 Giugno, ed il primo Luglio ed il 31 Ottobre.

22.6. La *Classifica Generale* si ottiene sommando i risultati ottenuti dai piloti nei singoli eventi disputati durante la stagione agonistica.

Il sottoscritto Dott. Valentino Baù, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del VDS/VL, giusto Decreto commissariale n. 42 del 13 aprile 2018,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Accuracy;

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 VDS/VL categoria Parapendio Accuracy 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. Valentino Baù
Esperto tecnico del Commissario straordinario

PADOVA 17-04-2018

Bau' Valentino

Cognome BAU'
Nome VALENTINO
nato il 31-10-1967
(atto n. 584 P. 1 S. A 1967)
a MONSELICE (PD)
Cittadinanza Italiana
Residenza BAONE (PD)
Via ARZER DEL VESCOVO 24
Stato civile ======
Professione ======

CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI

Statura 171
Capelli Castani
Occhi Castani
Segni particolari ======



Firma del titolare Bau' Valentino

BAONE li 23-11-2010

Impronta del dito indice sinistro

IL SINDACO

Scadenza : 22-11-2020
Diritti : 5,42

AS 5600222

IPZS S.p.A. - OFFICINA C.V. - ROMA

REPVBBLICA ITALIANA

COMVNE DI
BAONE

CARTA D'IDENTITA'
N° AS 5600222
DI
BAU' VALENTINO

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018
AL REGOLAMENTO TECNICO PARAPENDIO – Cat. ACCURACY 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO (*GARE PARAPENDIO – ACCURACY*) 2017	MOTIVAZIONI	RIFERIMENTO DELLA NORMATIVA FAI O DI ALTRA NORMATIVA NAZIONALE O INTERNAZIONALE DA RECEPIRE ATTRAVERSO TALE MODIFICA
NESSUNA	NESSUNA	NESSUNO

Attestiamo che non sussistono necessità di modifica allo stato né in termini generali, né per ragioni di adeguamento a Normativa FAI o ad altra normativa nazionale o internazionale in vigore e che il Regolamento di cui si propone l'approvazione è conforme alla stessa normativa. Inoltre, anche in virtù delle nostre competenze tecniche, attestiamo che il Regolamento è idoneo ai fini sportivi nonché idoneo in termini di sicurezza e conforme rispetto alla normativa e, più in generale, alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza.
Alleghiamo il Regolamento in versione completa come proposto per l'anno 2018.
In fede.

Roma, 30 marzo '18

Gianbasilio Profiti

Flavio Tebaldi

Alberto Castagna

VALENTINO BAS

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

SPECIALITA' PARAPENDIO – ACCURACY

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) in data 1° Marzo 2017 e aggiornato con Decreto del Commissario Straordinario n.____ del_____ 2018

INDICE

Parte I: INTRODUZIONE 3
1. REGOLAMENTO 3
2. FINALITÀ 3

Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE 4
3. RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE 4
4. DOVERI DELLE ORGANIZZAZIONI 4
5. OMOLOGAZIONE GARE 5

Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE 6
6. NUMERI DI GARA 6
7. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO 6
8. RADIO RICETRASMITTENTE 6
9. SICUREZZA 6
10. COMPETIZIONE DI ACCURACY: PROVE O ROUND 7
11. BERSAGLIO DI PRECISIONE. 7
12. RIPETIZIONE DEL VOLO 9
13. REGISTRAZIONE VIDEO 9
14. GIORNO DI RIPOSO. 10
15. AMMONIZIONI E PENALITÀ 10
16. LAGNANZE E RECLAMI 10
17. PUNTEGGIO E VALIDITÀ DI UN EVENTO 11
18. CLASSIFICHE 11
19. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI. 11

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE 12
20. SPECIALITÀ E GARE 12
21. CAMPIONATI ITALIANI 12
22. CLASSIFICHE DI MERITO 12

Parte I: INTRODUZIONE

1. REGOLAMENTO

1.1 Il presente regolamento è proposto dalla Sezione Tecnica di Specialità Volo Libero (di seguito STS) e approvato dalla CCSA dell'AeCI.

1.2 In questo regolamento vengono regolamentati gli aspetti riferiti alla sola specialità *Accuracy* (precisione in atterraggio). Le specialità *Cross Country* e *Aerobatics* (acrobazia) non sono oggetto del presente regolamento.

1.3 Per gli aspetti non espressamente trattati dal seguente regolamento viene applicato il Regolamento Sportivo Nazionale CCSA e il regolamento F.A.I. aggiornato.

1.4 Definizioni:
STS presso Ufficio Sportivo AeCi: Sezione Tecnica di Specialità per il Volo Libero
CCSA presso Ufficio Sportivo AeCi: Commissione Centrale Sportiva Aeronautica
RSN CCSA: Regolamento Sportivo Nazionale della CCSA

2. FINALITÀ

2.1. Il regolamento ha come finalità:

- definire norme generali riguardanti la richiesta e l'organizzazione delle competizioni (parte II).
- integrare il RSN CCSA e il regolamento F.A.I. per lo svolgimento delle competizioni di parapendio (parte III).
- definire i criteri per l'assegnazione dei titoli federali nazionali, per la redazione delle classifiche di merito dei piloti e per la formazione della squadra nazionale (parte IV).

Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE

3. RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE

3.1. Chi intende organizzare una competizione nazionale deve presentare alla STS presso l'AeCI una proposta scritta dettagliata entro e non oltre il 31 luglio dell'anno precedente ai sensi dell'art.8 dello statuto dell'AeCI.

3.2. Nella richiesta si dovranno chiaramente specificare:
- AeC organizzatore, nominativo del responsabile organizzativo e suo recapito;
- data o periodo nel quale si intende effettuare la competizione;
- area geografica nella quale si intende realizzare la competizione;
- documentazione tecnica necessaria;
- precedenti analoghe esperienze organizzative;
- assicurazione della piena osservanza del R.S.N. (o del C.S. della FAI nel caso di manifestazioni a carattere internazionale);
- altre informazioni ritenute utili e opportune.

3.3. Non è possibile richiedere una data di recupero qualora la competizione sia calendarizzata nel periodo che va dal 1 marzo al 30 settembre. Sarà invece possibile richiedere, all'interno della proposta scritta, la calendarizzazione di una data di recupero per le competizioni che si svolgono al di fuori di questo periodo. La concessione della data di recupero rimane a discrezione della STS, compatibilmente con gli altri eventi a calendario.

3.4. La STS esaminerà la richiesta e la invierà alla CCSA. In caso di accettazione è diritto dell'organizzazione:
- l'inserimento della competizione nel calendario gare nazionale e quindi pubblicazione calendario Nazionale AeCI;
- richiedere di promuovere l'inserimento dell'evento nel calendario internazionale della F.A.I.

3.5. Nel caso in cui la richiesta sia respinta, tale decisione dovrà essere motivata per iscritto ai richiedenti.

3.6. La *rinuncia* all'organizzazione è possibile e deve essere comunicata per iscritto, anche via email, alla STS.

4. DOVERI DELLE ORGANIZZAZIONI

4.1. Sono *doveri* di ogni organizzazione:
- accettare e applicare le norme e le linee guida per gli organizzatori così come definite in Appendice A al presente regolamento;
- applicare il protocollo per la selezione dei piloti partecipanti all'evento come descritto in Appendice B al presente regolamento.

4.2. Sono *doveri* di ogni organizzazione durante lo svolgimento della stessa:
- applicare il presente regolamento, integrandolo al più per quanto non esplicitamente previsto seguendo comunque lo spirito che informa il regolamento;
- rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo;
- predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso.

4.3. Entro 10 gg dal termine della competizione è dovere dell'organizzazione inviare alla STS:

- Le classifiche in formato elettronico e una relazione generale sulla competizione realizzata allegando foto e dettagliati rapporti di eventuali reclami e di eventuali incidenti avvenuti nel corso della gara .

5. OMOLOGAZIONE GARE

5.1. Entro 15 gg dal termine della competizione, ai sensi del RSN, deve essere trasmessa la documentazione prevista (relazioni, classifiche, ecc.), per richiedere alla CCSA l'omologazione la gara realizzata.

5.2. L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito con i risultati ottenuti nelle prove disputate

5.3. Nel caso di evidenti e gravi violazioni del regolamento, o di gravi omissioni nell'applicazione dello stesso, l'STS può proporre alla CCSA, di non omologare la competizione. In tal caso la decisione dovrà essere chiaramente motivata per iscritto all'organizzazione. Se la competizione non viene omologata i risultati in essa ottenuti non verranno utilizzati per la redazione delle varie classifiche di merito.

Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE

6. NUMERI DI GARA

6.1. È obbligatoria l'apposizione del numero di gara durante le competizioni con le medesime modalità previste per la partecipazione a competizioni sanzionate FAI.

7. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

7.1. Sono ammessi alle competizioni nazionali di parapendio *Accuracy* i mezzi omologati secondo i protocolli e/o certificati EN 926-2 e EN 926-1 in categoria A, B, C, D.

7.2. I mezzi non possono essere modificati in alcun modo, in nessuna delle loro parti: vela, fascio, bretelle. L'unica modifica accettata è la regolazione del principale del freno, e devono essere utilizzati all'interno del *range* di peso certificato.

7.3. Qualora si verifichi una protesta circa la rispondenza all'omologazione di un mezzo, e la verifica non sia possibile per semplice confronto diretto, la Direzione di gara potrà richiedere al pilota il mezzo stesso affinché possa essere sottoposto a verifica presso un centro specializzato per la revisione.

7.4. Se si dovesse verificare che, a seguito dei citati controlli, un pilota abbia rilasciato dichiarazioni non veritiere inerenti peso, taglia e omologazione del parapendio utilizzato ovvero abbia apportato modifiche traendone vantaggio a danno di altri piloti, saranno applicate le sanzioni specificate nella Local Rules della competizione.

8. RADIO RICETRASMITTENTE

8.1. L'uso della radio in Italia è strettamente regolamentato e può necessitare dell'autorizzazione da parte degli organi competenti (PP.TT.).

8.2. La dotazione di radio ricetrasmittente è obbligatoria per tutti i piloti partecipanti alle prove di gara. La frequenza di sicurezza verrà comunicata ai piloti durante il briefing ed esposta sul tabellone di gara prima della prova. L'organizzazione potrà comunicare con tutti i piloti tramite questo sistema (sospensione gara per motivi di sicurezza, situazioni particolari, etc.). Non sono ammessi i sistemi di trasmissione automatica (vox).

8.3. Tutti i piloti dovranno obbligatoriamente restare in ascolto sulla frequenza di sicurezza, sulla quale avverranno le comunicazioni dell'. Non sono ammesse comunicazioni di nessun altro tipo sulla frequenza di sicurezza.

9. SICUREZZA

9.1. Durante gli allenamenti e in gara sono obbligatori l'uso del casco e l'adozione del paracadute di soccorso.

9.2. Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza della attrezzatura usata. Il direttore di gara e il direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.

9.3. La decisione di decollare, come tutte le altre decisioni prese in volo dal pilota sono esclusiva responsabilità del pilota stesso.

9.4. Il direttore di gara o il coordinatore tecnico ove previsto si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o **annullare** la gara in situazioni potenzialmente pericolose; l'**annullamento** della giornata di gara deve essere comunicato ai piloti in volo con le modalità più adeguate: comunicazione radio, apposito segnale/i visivo posto negli atterraggi ufficiali.

9.5. Al primo briefing deve essere esposta su idonea cartografia e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio, nonché, la presenza di eventuali ostacoli pericolosi al volo e poco identificabili come linee elettriche, teleferiche e zone non atterrabili lungo il percorso e soprattutto nella zona di avvicinamento a meta.

10. COMPETIZIONE DI ACCURACY: PROVE O ROUND

10.1. Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.

10.2. I piloti decolleranno con un intervallo di tempo adeguato a permettere la necessaria separazione in atterraggio; tale intervallo deve essere indicativamente pari a 1 minuto e 30 secondi salvo diversamente indicato nelle Local Rules.

10.3. I piloti decollano in un ordine predefinito secondo il criterio specificato nelle Local Rules. L'ultimo *Round*, dichiarato anticipatamente dal Direttore di Gara, vedrà i concorrenti decollare in ordine inverso alla propria posizione nella classifica provvisoria.

10.4. Durante lo svolgimento della prova, i piloti potranno comunicare via radio al direttore di gara ovvero al coordinatore tecnico ove previsto. Le modalità di questo tipo di comunicazioni sono standard e determinate dalla F.A.I.

10.5. Per essere valido, un *Round* deve aver dato a tutti i piloti iscritti la possibilità di effettuare un volo. I risultati di un *Round* saranno validi ai fini della classifica quando tutti i piloti avranno ottenuto un punteggio o una penalità. Qualora un *Round* venga interrotto, la competizione riprenderà da dove era stata interrotta.

10.6. Se un pilota per qualunque motivo è costretto ad atterrare al di fuori dell'area di atterraggio, può richiedere il permesso al Direttore di Gara o ai Responsabili in decollo di poter ripetere il volo per il *Round*.

10.7. Tutti i piloti atterrati al di fuori di atterraggi ufficiali dovranno riportare la propria posizione ai Giudici di Gara il più velocemente possibile. Non farlo può fare incorrere in penalità specificate nelle Local Rules e nella impossibilità di effettuare un secondo volo.

10.8. Un pilota potrà volare lungo qualunque percorso sia stato raccomandato dagli organizzatori durante il briefing e non ritardare il proprio avvicinamento all'atterraggio. In ogni caso, i piloti devono mantenere una giusta separazione dagli altri concorrenti per poter fare un corretto avvicinamento al bersaglio.

11. BERSAGLIO DI PRECISIONE.

11.1. I piloti devono poter effettuare l'avvicinamento al Bersaglio in condizioni di visibilità tali da rendere il bersaglio perfettamente visibile.

11.2. Il segnale ufficiale per i piloti in volo di allontanarsi dall'area del bersaglio è una persona (o più persone) che muove un segnale rosso.

11.3. La massima intensità del vento permessa, misurata in corrispondenza del bersaglio durante gli ultimi 30 secondi di volo, sarà specificata nelle Local Rules. Il massimo ammissibile è 7 metri / secondo. Se il limite viene superato, al pilota sarà concesso di ripetere il *round*.

11.4. Se l'intensità del vento supera costantemente il limite per un tempo prolungato, il Direttore di Gara può decidere di interrompere la prova.

11.5. Non sono previsti limiti per il vento in quota, se non per la sicurezza in volo dei partecipanti.

11.6. La posizione del bersaglio deve essere tale da permettere ai piloti l'avvicinamento da ogni direzione. Il corretto posizionamento del bersaglio è discrezione del Direttore di Gara sentita la Commissione Sicurezza.

11.7. Il bersaglio può essere riposizionato tra le diverse prove, ma non durante lo svolgimento di un *Round*.

11.8. Il bersaglio deve essere posizionato a una distanza massima dal decollo tale da poter essere raggiunto con efficienza 5:1.

11.9. In caso di decollo al verricello, il bersaglio deve essere posizionato in modo tale da essere facilmente raggiungibile dai partecipanti. Se il vento cambia in direzione e/o intensità, il punto di traino può essere cambiato in qualunque momento a discrezione del Direttore di Gara.

11.10. Il centro del bersaglio deve essere costituito da un misuratore automatico di distanza con le seguenti caratteristiche:
- Deve misurare una distanza minima di 15 cm;
- Deve avere incrementi non maggiori di 1 cm.

11.11. Il misuratore automatico deve essere posizionato su una base solida e a essa fissato, il più possibile in piano e a livello del terreno. La stessa "zona morta" al centro del bersaglio deve essere usata durante tutta la competizione.

11.12. Il bersaglio dovrebbe essere una area piana nella quale viene misurato il punteggio dei concorrenti. Deve essere rappresentata da vari cerchi attorno al misuratore automatico, di 0,5 metri, 2,5 metri, 5 metri e 10 metri di raggio. I cerchi sono rappresentativi e non pensati per le misurazioni.

11.13. Il raggio minimo delle dimensioni del bersaglio è indicativamente di 5 metri, e le sue esatte dimensioni devono comunque essere riportate nelle Local Rules.

11.14. Il bersaglio deve essere posizionato alla stessa quota del terreno (non sopraelevato o sotto il livello del terreno circostante) e di materiale tale da permettere ai giudici di identificare il punto esatto di atterraggio dei partecipanti.

11.15. Un'area di almeno 10 metri di raggio attorno al bersaglio deve essere delimitata e ristretta all'accesso per i soli Giudici di Gara.

11.16. Nella zona di atterraggio deve essere presente uno o più indicatori di vento (maniche a vento) ben visibili. Almeno uno di questi deve avere le seguenti caratteristiche:
- Essere almeno 2,5 metri di lunghezza;
- Essere posizionato ad almeno 5 metri di altezza dal suolo;
- Risultare in posizione orizzontale con intensità del vento pari a 7 metri / secondo.

Un secondo indicatore leggero per venti fino a 1 metro / secondo può essere posizionato nei pressi del bersaglio.

11.17. Nella zona di atterraggio deve essere presente un registratore di intensità del vento, a non più di 50 metri dal bersaglio e con il sensore posto ad una altezza compresa tra 5 e 7 metri dal suolo.

12. RIPETIZIONE DEL VOLO

12.1. Il pilota può richiedere di ripetere la prova solo prima di ottenere il proprio punteggio. La richiesta deve essere fatta al Giudice di Bersaglio prima di comunicare con chiunque altro a parte i Commissari e il Direttore di Gara.
Le ripetizioni vanno effettuate alla fine del *Round*, quando cioè tutti i piloti hanno effettuato la prova.

12.2. Se la richiesta di ripetere la prova viene rifiutata, e il pilota rifiuta di accettare il proprio punteggio, questo diventa automaticamente un *Complaint*, che verrà notificato al pilota.

12.3. Un pilota può chiedere di ripetere la prova per i seguenti motivi:
- Intensità del vento: se supera il limite stabilito durante gli ultimi 30 secondi di volo. Il pilota deve decidere immediatamente se accettare il proprio punteggio o ripetere la prova;
- Bersaglio non perfettamente visibile o presenza di ostacoli: il pilota deve immediatamente indicare il problema che gli ha impedito di proseguire la prova fino al bersaglio;
- Disaccordo tra i giudici sul punteggio da assegnare, per qualunque motivazione;
- Motivi di sicurezza: qualunque motivo abbia indotto il pilota a reputare più sicuro non tentare di atterrare sul bersaglio;
- Distrazione: qualunque tipo di distrazione esterna che possa aver condizionato in maniera dimostrabile l'avvicinamento del pilota al bersaglio;
- A discrezione dei giudici: ad esempio un problema durante il volo che non sia dipendente dal pilota (es. forte discendenza o attività termica sulla traiettoria di avvicinamento). Il pilota deve segnalare l'anomalia e non tentare l'avvicinamento al bersaglio.

13. REGISTRAZIONE VIDEO

13.1. Gli organizzatori possono utilizzare registrazioni video degli atterraggi sul bersaglio utilizzando telecamere fisse e/o mobili.

13.2. Le registrazioni video possono essere utilizzate come ulteriore fonte di dati solo se:
- La giuria decide di rivedere la registrazione quando di presenta una protesta;
- Il Direttore di Gara decide di rivedere la registrazione ricevendo un *Complaint* o una richiesta da parte di un giudice.

13.3. La giuria può decidere di rivedere anche video amatoriale come ausilio per prendere una decisione. Malgrado ciò, se non è disponibile la registrazione di un atterraggio, questo non è motivazione valida per chiedere un secondo tentativo.

14. GIORNO DI RIPOSO.

14.1. Il Direttore di Gara può decidere per un giorno di riposo (o mezza giornata) dopo 4 giorno consecutivi di volo, a meno che questo non sia l'ultimo giorno di gara, e comunque solo nel caso in cui siano già stati disputati almeno sei *Rounds* completi.

14.2. Il giorno di riposo previsto dal calendario di gara sarà confermato solo se le due condizioni di cui sopra sono verificate.

14.3. Il giorno di riposo previsto dal calendario di gara può essere spostato in base alle previsioni metereologiche.

14.4. Durante il giorno di riposo non vi possono essere manifestazioni o attività imposte ai concorrenti.

15. AMMONIZIONI E PENALITÀ

15.1. Il direttore di gara può ammonire ufficialmente o infliggere penalità ai concorrenti per scorrettezze o irregolarità anche non esplicitamente previste dal presente regolamento. Tale ammonizione dovrà essere chiaramente motivata e per essere ufficiale dovrà avere forma scritta.

15.2. Fatto salvo ove diversamente specificato in questo documento o nelle Local Rules di un evento, le penalità imposte dal Direttore di gara possono essere:

- Ammonizione;
- Handicap operativo;
- Imposizione di un punteggio massimo di prova;
- Squalifica.

15.3. Il Direttore di Gara può imporre pene di peso maggiore qualora la stessa scorrettezza venga ripetuta.

15.4. Le penalità possono essere specificate caso per caso nelle Local Rules degli eventi.

16. LAGNANZE E RECLAMI

16.1. È ammessa la presentazione di lagnanze al Direttore di Gara. Se il concorrente non è soddisfatto dei risultati della lagnanza può fare reclamo ai sensi degli articoli seguenti.

16.2. I reclami devono essere presentati per iscritto al direttore di gara entro 2 ore dall'affissione dei risultati provvisori. Se i risultati definitivi non sono resi pubblici entro 2 ore dal tramonto o prima delle 6:00, il termine per i reclami è le 8:00.

16.3. Nelle Local Rules possono essere specificati termini per i reclami differenti.

16.4. I reclami vengono esaminati il più velocemente possibile dalla organizzazione.

16.5. Se il reclamo non viene giudicato soddisfacente, è possibile presentare una protesta scritta entro le due ore successive al risultato del reclamo.

16.6. La presentazione di una protesta deve avere un costo per chi la presenta, specificato nelle Local Rules dell'evento, che non deve superare la somma di 50 euro, e che sarà rimborsato qualora la protesta venga accettata.

16.7. Reclami a regole del regolamento o contro modifiche a norme dello stesso non sono accolte.

17. PUNTEGGIO E VALIDITÀ DI UN EVENTO

17.1. Affinché la competizione sia valida devono essere disputati almeno 3 *Rounds* completi.

17.2. Non sono permessi più di 12 (dodici) *Rounds* in una competizione. Se l'organizzazione decide di limitare il massimo numero di prove deve specificarlo nelle Local Rules;

17.3. Un concorrente che interrompe la propria prova per assistere un pilota infortunato non deve essere penalizzato. In ogni caso, la possibilità di ripetere la prova è a discrezione del Direttore di Gara che terrà conto di tutte le circostanze.

17.4. Il sistema di punteggio utilizzato deve essere approvato dalla FAI e specificato nelle Local Rules dell'evento.

17.5. I risultati provvisori di prova sono da considerarsi definitivi quando è terminato il periodo di presentazione dei reclami, o quando i reclami e le eventuali proteste sono state discusse.

18. CLASSIFICHE

18.1. Il punteggio di un concorrente è la somma di tutti i singoli punteggi di prova.

18.2. Qualora vengano disputati più di 5 *Rounds*, ogni concorrente scarterà il proprio peggiore punteggio di *Round*.

18.3. Ogni concorrente deve effettuare almeno una prova per essere considerato in gara.

19. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI.

19.1. Il valore della prova e quindi il punteggio relativo viene calcolato sulla base del primo punto di atterraggio del concorrente.

19.2. L'atterraggio deve essere effettuato in piedi. Qualora il pilota cada a terra durante l'atterraggio, sarà assegnata la massima distanza. Cadere significa toccare il terreno con qualunque parte del corpo o dell'equipaggiamento (esclusi sistema di accelerazione e di traino) prima che la vela tocchi il suolo o che il pilota lasci la zona del bersaglio.

19.3. Qualora il punto di atterraggio sia nella "zona morta" del centro del bersaglio sarà assegnata una distanza di 0 cm.

19.4. Qualora il punto di atterraggio sia al di fuori del bersaglio sarà assegnata la massima distanza pari al raggio del bersaglio.

19.5. Qualora non sia possibile riconoscere chiaramente il punto di primo contatto con il suolo, sarà assegnata la distanza del punto più lontano dal centro.

19.6. Distanze superiori a 15 cm sono calcolate dal misuratore automatico. Qualora questo sia difettoso o poco sensibile, i giudici possono procedere alla misurazione manuale posto che siano in grado di verificare il punto di primo contatto con una precisione sufficiente.

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE

20. SPECIALITÀ E GARE

20.1. Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata.

20.2. Tutti i piloti partecipanti a una gara, a qualsiasi livello, devono accettare integralmente il regolamento.

21. CAMPIONATI ITALIANI

21.1. Il *Campionato Italiano* è una competizione annuale che assegna il titolo di *Campione Italiano Assoluto, Femminile,* e nelle altre eventuali categorie.

21.2. Il Campionato Italiano è convalidato e i corrispondenti titoli vengono assegnati se durante l'evento è stato disputato almeno il numero minimo di prove necessario alla sua convalida.

22. CLASSIFICHE DI MERITO

22.1. Obiettivo delle classifiche è di garantire una graduatoria dei piloti di parapendio che hanno partecipato alle recenti competizioni, incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del parapendio, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.

22.2. Per la redazione delle classifiche possono essere considerate tutte le gare di Accuracy nazionali ed estere.

22.3. Le gare organizzate sul territorio nazionale che applichino un sistema di punteggio diverso da quello specificato nel presente Regolamento non sono valide.

22.4. I piloti che intendano utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono far pervenire alla STS nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:

1. regolamento utilizzato;
2. classifiche giornaliere;
3. classifica finale, anche mediante link alle classifiche pubblicate su Internet;
4. recapito dell'organizzazione.

22.5. La *stagione agonistica FAI* è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un europeo e concludersi con l'inizio di un mondiale, oppure può andare dalla fine del mondiale all'inizio dell'europeo. Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due *periodi*: il *periodo pre-evento FAI* che va dal primo novembre alla data di inizio dell'evento FAI, e il *periodo post-evento FAI* che va dal temine dell'evento FAI al trentuno ottobre dello stesso anno. Per semplicità, la stagione agonistica può essere divisa in due periodi compresi tra il primo Novembre ed il 30 Giugno, ed il primo Luglio ed il 31 Ottobre.

22.6. La *Classifica Generale* si ottiene sommando i risultati ottenuti dai piloti nei singoli eventi disputati durante la stagione agonistica.

Il sottoscritto Dott. Carlo Tagliaro, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del VDS/VL, giusto Decreto commissariale n. 42 del 13 aprile 2018,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Accuracy;

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 VDS/VL categoria Parapendio Accuracy 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, 17/04/18

Dott. Carlo Tagliaro
Esperto tecnico del Commissario straordinario

Scadenza : 06-10-2024
Diritti : 5,42

€ 0,26 DIRITTI DI SEGRETERIA

AU 6105185

IPZS s.p.a. - C.E.V. - ROMA

REPVBBLICA ITALIANA

COMVNE DI
COLOGNOLA AI COLLI

CARTA D'IDENTITA'

N° AU 6105185

DI

TAGLIARO CARLO

Cognome TAGLIARO
Nome CARLO
nato il 06-10-1976
(atto n 2228 P. 1 S. A 1976
a VERONA (VR))
Cittadinanza ITALIANA
Residenza COLOGNOLA AI COLLI (VR)
Via DEL CAPITELLO 4
Stato civile STATO LIBERO
Professione LIBERO PROFESSIONISTA

CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI

Statura 180
Capelli Brizzolati
Occhi Azzurri
Segni particolari NESSUNO

Firma del titolare
COLOGNOLA AI COLLI 02-04-2014

Impronta del dito indice sinistro

IL SINDACO
(Marilena Bismara)

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018
AL REGOLAMENTO TECNICO PARAPENDIO – Cat. ACCURACY 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO (*GARE PARAPENDIO – ACCURACY*) 2017	MOTIVAZIONI	RIFERIMENTO DELLA NORMATIVA FAI O DI ALTRA NORMATIVA NAZIONALE O INTERNAZIONALE DA RECEPIRE ATTRAVERSO TALE MODIFICA
NESSUNA	NESSUNA	NESSUNO

Attestiamo che non sussistono necessità di modifica allo stato né in termini generali, né per ragioni di adeguamento a Normativa FAI o ad altra normativa nazionale o internazionale in vigore e che il Regolamento di cui si propone l'approvazione è conforme alla stessa normativa. Inoltre, anche in virtù delle nostre competenze tecniche, attestiamo che il Regolamento è idoneo ai fini sportivi nonché idoneo in termini di sicurezza e conforme rispetto alla normativa e, più in generale, alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza.
Alleghiamo il Regolamento in versione completa come proposto per l'anno 2018.
In fede.

Roma, 30 marzo '18

Gianbasilio Profiti

Flavio Tebaldi

Alberto Castagna

17/04/18

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

SPECIALITA' PARAPENDIO – ACCURACY

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) in data 1° Marzo 2017 e aggiornato con Decreto del Commissario Straordinario n.____ del_____ 2018

INDICE

Parte I: INTRODUZIONE 3
1. REGOLAMENTO 3
2. FINALITÀ 3

Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE 4
3. RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE 4
4. DOVERI DELLE ORGANIZZAZIONI 4
5. OMOLOGAZIONE GARE 5

Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE 6
6. NUMERI DI GARA 6
7. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO 6
8. RADIO RICETRASMITTENTE 6
9. SICUREZZA 6
10. COMPETIZIONE DI ACCURACY: PROVE O ROUND 7
11. BERSAGLIO DI PRECISIONE 7
12. RIPETIZIONE DEL VOLO 9
13. REGISTRAZIONE VIDEO 9
14. GIORNO DI RIPOSO 10
15. AMMONIZIONI E PENALITÀ 10
16. LAGNANZE E RECLAMI 10
17. PUNTEGGIO E VALIDITÀ DI UN EVENTO 11
18. CLASSIFICHE 11
19. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI 11

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE 12
20. SPECIALITÀ E GARE 12
21. CAMPIONATI ITALIANI 12
22. CLASSIFICHE DI MERITO 12

Parte I: INTRODUZIONE

1. REGOLAMENTO

1.1 Il presente regolamento è proposto dalla Sezione Tecnica di Specialità Volo Libero (di seguito STS) e approvato dalla CCSA dell'AeCI.

1.2 In questo regolamento vengono regolamentati gli aspetti riferiti alla sola specialità *Accuracy* (precisione in atterraggio). Le specialità *Cross Country* e *Aerobatics* (acrobazia) non sono oggetto del presente regolamento.

1.3 Per gli aspetti non espressamente trattati dal seguente regolamento viene applicato il Regolamento Sportivo Nazionale CCSA e il regolamento F.A.I. aggiornato.

1.4 Definizioni:
STS presso Ufficio Sportivo AeCI: Sezione Tecnica di Specialità per il Volo Libero
CCSA presso Ufficio Sportivo AeCI: Commissione Centrale Sportiva Aeronautica
RSN CCSA: Regolamento Sportivo Nazionale della CCSA

2. FINALITÀ

2.1. Il regolamento ha come finalità:

- definire norme generali riguardanti la richiesta e l'organizzazione delle competizioni (parte II).
- integrare il RSN CCSA e il regolamento F.A.I. per lo svolgimento delle competizioni di parapendio (parte III).
- definire i criteri per l'assegnazione dei titoli federali nazionali, per la redazione delle classifiche di merito dei piloti e per la formazione della squadra nazionale (parte IV).

Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE

3. RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE

3.1. Chi intende organizzare una competizione nazionale deve presentare alla STS presso l'AeCI una proposta scritta dettagliata entro e non oltre il 31 luglio dell'anno precedente ai sensi dell'art.8 dello statuto dell'AeCI.

3.2. Nella richiesta si dovranno chiaramente specificare:
- AeC organizzatore, nominativo del responsabile organizzativo e suo recapito;
- data o periodo nel quale si intende effettuare la competizione;
- area geografica nella quale si intende realizzare la competizione;
- documentazione tecnica necessaria;
- precedenti analoghe esperienze organizzative;
- assicurazione della piena osservanza del R.S.N. (o del C.S. della FAI nel caso di manifestazioni a carattere internazionale);
- altre informazioni ritenute utili e opportune.

3.3. Non è possibile richiedere una data di recupero qualora la competizione sia calendarizzata nel periodo che va dal 1 marzo al 30 settembre. Sarà invece possibile richiedere, all'interno della proposta scritta, la calendarizzazione di una data di recupero per le competizioni che si svolgono al di fuori di questo periodo. La concessione della data di recupero rimane a discrezione della STS, compatibilmente con gli altri eventi a calendario.

3.4. La STS esaminerà la richiesta e la invierà alla CCSA. In caso di accettazione è diritto dell'organizzazione:
- l'inserimento della competizione nel calendario gare nazionale e quindi pubblicazione calendario Nazionale AeCI;
- richiedere di promuovere l'inserimento dell'evento nel calendario internazionale della F.A.I.

3.5. Nel caso in cui la richiesta sia respinta, tale decisione dovrà essere motivata per iscritto ai richiedenti.

3.6. La *rinuncia* all'organizzazione è possibile e deve essere comunicata per iscritto, anche via email, alla STS.

4. DOVERI DELLE ORGANIZZAZIONI

4.1. Sono *doveri* di ogni organizzazione:
- accettare e applicare le norme e le linee guida per gli organizzatori così come definite in Appendice A al presente regolamento;
- applicare il protocollo per la selezione dei piloti partecipanti all'evento come descritto in Appendice B al presente regolamento.

4.2. Sono *doveri* di ogni organizzazione durante lo svolgimento della stessa:
- applicare il presente regolamento, integrandolo al più per quanto non esplicitamente previsto seguendo comunque lo spirito che informa il regolamento;
- rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo;
- predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso.

4.3. Entro 10 gg dal termine della competizione è dovere dell'organizzazione inviare alla STS:

- Le classifiche in formato elettronico e una relazione generale sulla competizione realizzata allegando foto e dettagliati rapporti di eventuali reclami e di eventuali incidenti avvenuti nel corso della gara .

5. OMOLOGAZIONE GARE

5.1. Entro 15 gg dal termine della competizione, ai sensi del RSN, deve essere trasmessa la documentazione prevista (relazioni, classifiche, ecc.), per richiedere alla CCSA l'omologazione la gara realizzata.

5.2. L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito con i risultati ottenuti nelle prove disputate

5.3. Nel caso di evidenti e gravi violazioni del regolamento, o di gravi omissioni nell'applicazione dello stesso, l'STS può proporre alla CCSA, di non omologare la competizione. In tal caso la decisione dovrà essere chiaramente motivata per iscritto all'organizzazione. Se la competizione non viene omologata i risultati in essa ottenuti non verranno utilizzati per la redazione delle varie classifiche di merito.

Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE

6. NUMERI DI GARA

6.1. È obbligatoria l'apposizione del numero di gara durante le competizioni con le medesime modalità previste per la partecipazione a competizioni sanzionate FAI.

7. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

7.1. Sono ammessi alle competizioni nazionali di parapendio *Accuracy* i mezzi omologati secondo i protocolli e/o certificati EN 926-2 e EN 926-1 in categoria A, B, C, D.

7.2. I mezzi non possono essere modificati in alcun modo, in nessuna delle loro parti: vela, fascio, bretelle. L'unica modifica accettata è la regolazione del principale del freno, e devono essere utilizzati all'interno del *range* di peso certificato.

7.3. Qualora si verifichi una protesta circa la rispondenza all'omologazione di un mezzo, e la verifica non sia possibile per semplice confronto diretto, la Direzione di gara potrà richiedere al pilota il mezzo stesso affinché possa essere sottoposto a verifica presso un centro specializzato per la revisione.

7.4. Se si dovesse verificare che, a seguito dei citati controlli, un pilota abbia rilasciato dichiarazioni non veritiere inerenti peso, taglia e omologazione del parapendio utilizzato ovvero abbia apportato modifiche traendone vantaggio a danno di altri piloti, saranno applicate le sanzioni specificate nella Local Rules della competizione.

8. RADIO RICETRASMITTENTE

8.1. L'uso della radio in Italia è strettamente regolamentato e può necessitare dell'autorizzazione da parte degli organi competenti (PP.TT.).

8.2. La dotazione di radio ricetrasmittente è obbligatoria per tutti i piloti partecipanti alle prove di gara. La frequenza di sicurezza verrà comunicata ai piloti durante il briefing ed esposta sul tabellone di gara prima della prova. L'organizzazione potrà comunicare con tutti i piloti tramite questo sistema (sospensione gara per motivi di sicurezza, situazioni particolari, etc.). Non sono ammessi i sistemi di trasmissione automatica (vox).

8.3. Tutti i piloti dovranno obbligatoriamente restare in ascolto sulla frequenza di sicurezza, sulla quale avverranno le comunicazioni dell'. Non sono ammesse comunicazioni di nessun altro tipo sulla frequenza di sicurezza.

9. SICUREZZA

9.1. Durante gli allenamenti e in gara sono obbligatori l'uso del casco e l'adozione del paracadute di soccorso.

9.2. Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza della attrezzatura usata. Il direttore di gara e il direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.

9.3. La decisione di decollare, come tutte le altre decisioni prese in volo dal pilota sono esclusiva responsabilità del pilota stesso.

9.4. Il direttore di gara o il coordinatore tecnico ove previsto si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o **annullare** la gara in situazioni potenzialmente pericolose; l'**annullamento** della giornata di gara deve essere comunicato ai piloti in volo con le modalità più adeguate: comunicazione radio, apposito segnale/i visivo posto negli atterraggi ufficiali.

9.5. Al primo briefing deve essere esposta su idonea cartografia e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio, nonché, la presenza di eventuali ostacoli pericolosi al volo e poco identificabili come linee elettriche, teleferiche e zone non atterrabili lungo il percorso e soprattutto nella zona di avvicinamento a meta.

10. COMPETIZIONE DI ACCURACY: PROVE O ROUND

10.1. Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.

10.2. I piloti decolleranno con un intervallo di tempo adeguato a permettere la necessaria separazione in atterraggio; tale intervallo deve essere indicativamente pari a 1 minuto e 30 secondi salvo diversamente indicato nelle Local Rules.

10.3. I piloti decollano in un ordine predefinito secondo il criterio specificato nelle Local Rules. L'ultimo *Round*, dichiarato anticipatamente dal Direttore di Gara, vedrà i concorrenti decollare in ordine inverso alla propria posizione nella classifica provvisoria.

10.4. Durante lo svolgimento della prova, i piloti potranno comunicare via radio al direttore di gara ovvero al coordinatore tecnico ove previsto. Le modalità di questo tipo di comunicazioni sono standard e determinate dalla F.A.I.

10.5. Per essere valido, un *Round* deve aver dato a tutti i piloti iscritti la possibilità di effettuare un volo. I risultati di un *Round* saranno validi ai fini della classifica quando tutti i piloti avranno ottenuto un punteggio o una penalità. Qualora un *Round* venga interrotto, la competizione riprenderà da dove era stata interrotta.

10.6. Se un pilota per qualunque motivo è costretto ad atterrare al di fuori dell'area di atterraggio, può richiedere il permesso al Direttore di Gara o ai Responsabili in decollo di poter ripetere il volo per il *Round*.

10.7. Tutti i piloti atterrati al di fuori di atterraggi ufficiali dovranno riportare la propria posizione ai Giudici di Gara il più velocemente possibile. Non farlo può fare incorrere in penalità specificate nelle Local Rules e nella impossibilità di effettuare un secondo volo.

10.8. Un pilota potrà volare lungo qualunque percorso sia stato raccomandato dagli organizzatori durante il briefing e non ritardare il proprio avvicinamento all'atterraggio. In ogni caso, i piloti devono mantenere una giusta separazione dagli altri concorrenti per poter fare un corretto avvicinamento al bersaglio.

11. BERSAGLIO DI PRECISIONE.

11.1. I piloti devono poter effettuare l'avvicinamento al Bersaglio in condizioni di visibilità tali da rendere il bersaglio perfettamente visibile.

11.2. Il segnale ufficiale per i piloti in volo di allontanarsi dall'area del bersaglio è una persona (o più persone) che muove un segnale rosso.

11.3. La massima intensità del vento permessa, misurata in corrispondenza del bersaglio durante gli ultimi 30 secondi di volo, sarà specificata nelle Local Rules. Il massimo ammissibile è 7 metri / secondo. Se il limite viene superato, al pilota sarà concesso di ripetere il *round*.

11.4. Se l'intensità del vento supera costantemente il limite per un tempo prolungato, il Direttore di Gara può decidere di interrompere la prova.

11.5. Non sono previsti limiti per il vento in quota, se non per la sicurezza in volo dei partecipanti.

11.6. La posizione del bersaglio deve essere tale da permettere ai piloti l'avvicinamento da ogni direzione. Il corretto posizionamento del bersaglio è discrezione del Direttore di Gara sentita la Commissione Sicurezza.

11.7. Il bersaglio può essere riposizionato tra le diverse prove, ma non durante lo svolgimento di un *Round*.

11.8. Il bersaglio deve essere posizionato a una distanza massima dal decollo tale da poter essere raggiunto con efficienza 5:1.

11.9. In caso di decollo al verricello, il bersaglio deve essere posizionato in modo tale da essere facilmente raggiungibile dai partecipanti. Se il vento cambia in direzione e/o intensità, il punto di traino può essere cambiato in qualunque momento a discrezione del Direttore di Gara.

11.10. Il centro del bersaglio deve essere costituito da un misuratore automatico di distanza con le seguenti caratteristiche:
- Deve misurare una distanza minima di 15 cm;
- Deve avere incrementi non maggiori di 1 cm.

11.11. Il misuratore automatico deve essere posizionato su una base solida e a essa fissato, il più possibile in piano e a livello del terreno. La stessa "zona morta" al centro del bersaglio deve essere usata durante tutta la competizione.

11.12. Il bersaglio dovrebbe essere una area piana nella quale viene misurato il punteggio dei concorrenti. Deve essere rappresentata da vari cerchi attorno al misuratore automatico, di 0,5 metri, 2,5 metri, 5 metri e 10 metri di raggio. I cerchi sono rappresentativi e non pensati per le misurazioni.

11.13. Il raggio minimo delle dimensioni del bersaglio è indicativamente di 5 metri, e le sue esatte dimensioni devono comunque essere riportate nelle Local Rules.

11.14. Il bersaglio deve essere posizionato alla stessa quota del terreno (non sopraelevato o sotto il livello del terreno circostante) e di materiale tale da permettere ai giudici di identificare il punto esatto di atterraggio dei partecipanti.

11.15. Un'area di almeno 10 metri di raggio attorno al bersaglio deve essere delimitata e ristretta all'accesso per i soli Giudici di Gara.

11.16. Nella zona di atterraggio deve essere presente uno o più indicatori di vento (maniche a vento) ben visibili. Almeno uno di questi deve avere le seguenti caratteristiche:
- Essere almeno 2,5 metri di lunghezza;
- Essere posizionato ad almeno 5 metri di altezza dal suolo;
- Risultare in posizione orizzontale con intensità del vento pari a 7 metri / secondo.

Un secondo indicatore leggero per venti fino a 1 metro / secondo può essere posizionato nei pressi del bersaglio.

11.17. Nella zona di atterraggio deve essere presente un registratore di intensità del vento, a non più di 50 metri dal bersaglio e con il sensore posto ad una altezza compresa tra 5 e 7 metri dal suolo.

12. RIPETIZIONE DEL VOLO

12.1. Il pilota può richiedere di ripetere la prova solo prima di ottenere il proprio punteggio. La richiesta deve essere fatta al Giudice di Bersaglio prima di comunicare con chiunque altro a parte i Commissari e il Direttore di Gara.
Le ripetizioni vanno effettuate alla fine del *Round*, quando cioè tutti i piloti hanno effettuato la prova.

12.2. Se la richiesta di ripetere la prova viene rifiutata, e il pilota rifiuta di accettare il proprio punteggio, questo diventa automaticamente un *Complaint*, che verrà notificato al pilota.

12.3. Un pilota può chiedere di ripetere la prova per i seguenti motivi:
- Intensità del vento: se supera il limite stabilito durante gli ultimi 30 secondi di volo. Il pilota deve decidere immediatamente se accettare il proprio punteggio o ripetere la prova;
- Bersaglio non perfettamente visibile o presenza di ostacoli: il pilota deve immediatamente indicare il problema che gli ha impedito di proseguire la prova fino al bersaglio;
- Disaccordo tra i giudici sul punteggio da assegnare, per qualunque motivazione;
- Motivi di sicurezza: qualunque motivo abbia indotto il pilota a reputare più sicuro non tentare di atterrare sul bersaglio;
- Distrazione: qualunque tipo di distrazione esterna che possa aver condizionato in maniera dimostrabile l'avvicinamento del pilota al bersaglio;
- A discrezione dei giudici: ad esempio un problema durante il volo che non sia dipendente dal pilota (es. forte discendenza o attività termica sulla traiettoria di avvicinamento). Il pilota deve segnalare l'anomalia e non tentare l'avvicinamento al bersaglio.

13. REGISTRAZIONE VIDEO

13.1. Gli organizzatori possono utilizzare registrazioni video degli atterraggi sul bersaglio utilizzando telecamere fisse e/o mobili.

13.2. Le registrazioni video possono essere utilizzate come ulteriore fonte di dati solo se:
- La giuria decide di rivedere la registrazione quando di presenta una protesta;
- Il Direttore di Gara decide di rivedere la registrazione ricevendo un *Complaint* o una richiesta da parte di un giudice.

13.3. La giuria può decidere di rivedere anche video amatoriale come ausilio per prendere una decisione. Malgrado ciò, se non è disponibile la registrazione di un atterraggio, questo non è motivazione valida per chiedere un secondo tentativo.

14. GIORNO DI RIPOSO.

14.1. Il Direttore di Gara può decidere per un giorno di riposo (o mezza giornata) dopo 4 giorno consecutivi di volo, a meno che questo non sia l'ultimo giorno di gara, e comunque solo nel caso in cui siano già stati disputati almeno sei *Rounds* completi.

14.2. Il giorno di riposo previsto dal calendario di gara sarà confermato solo se le due condizioni di cui sopra sono verificate.

14.3. Il giorno di riposo previsto dal calendario di gara può essere spostato in base alle previsioni metereologiche.

14.4. Durante il giorno di riposo non vi possono essere manifestazioni o attività imposte ai concorrenti.

15. AMMONIZIONI E PENALITÀ

15.1. Il direttore di gara può ammonire ufficialmente o infliggere penalità ai concorrenti per scorrettezze o irregolarità anche non esplicitamente previste dal presente regolamento. Tale ammonizione dovrà essere chiaramente motivata e per essere ufficiale dovrà avere forma scritta.

15.2. Fatto salvo ove diversamente specificato in questo documento o nelle Local Rules di un evento, le penalità imposte dal Direttore di gara possono essere:

- Ammonizione;
- Handicap operativo;
- Imposizione di un punteggio massimo di prova;
- Squalifica.

15.3. Il Direttore di Gara può imporre pene di peso maggiore qualora la stessa scorrettezza venga ripetuta.

15.4. Le penalità possono essere specificate caso per caso nelle Local Rules degli eventi.

16. LAGNANZE E RECLAMI

16.1. È ammessa la presentazione di lagnanze al Direttore di Gara. Se il concorrente non è soddisfatto dei risultati della lagnanza può fare reclamo ai sensi degli articoli seguenti.

16.2. I reclami devono essere presentati per iscritto al direttore di gara entro 2 ore dall'affissione dei risultati provvisori. Se i risultati definitivi non sono resi pubblici entro 2 ore dal tramonto o prima delle 6:00, il termine per i reclami è le 8:00.

16.3. Nelle Local Rules possono essere specificati termini per i reclami differenti.

16.4. I reclami vengono esaminati il più velocemente possibile dalla organizzazione.

16.5. Se il reclamo non viene giudicato soddisfacente, è possibile presentare una protesta scritta entro le due ore successive al risultato del reclamo.

16.6. La presentazione di una protesta deve avere un costo per chi la presenta, specificato nelle Local Rules dell'evento, che non deve superare la somma di 50 euro, e che sarà rimborsato qualora la protesta venga accettata.

16.7. Reclami a regole del regolamento o contro modifiche a norme dello stesso non sono accolte.

17. PUNTEGGIO E VALIDITÀ DI UN EVENTO

17.1. Affinché la competizione sia valida devono essere disputati almeno 3 *Rounds* completi.

17.2. Non sono permessi più di 12 (dodici) *Rounds* in una competizione. Se l'organizzazione decide di limitare il massimo numero di prove deve specificarlo nelle Local Rules;

17.3. Un concorrente che interrompe la propria prova per assistere un pilota infortunato non deve essere penalizzato. In ogni caso, la possibilità di ripetere la prova è a discrezione del Direttore di Gara che terrà conto di tutte le circostanze.

17.4. Il sistema di punteggio utilizzato deve essere approvato dalla FAI e specificato nelle Local Rules dell'evento.

17.5. I risultati provvisori di prova sono da considerarsi definitivi quando è terminato il periodo di presentazione dei reclami, o quando i reclami e le eventuali proteste sono state discusse.

18. CLASSIFICHE

18.1. Il punteggio di un concorrente è la somma di tutti i singoli punteggi di prova.

18.2. Qualora vengano disputati più di 5 *Rounds*, ogni concorrente scarterà il proprio peggiore punteggio di *Round*.

18.3. Ogni concorrente deve effettuare almeno una prova per essere considerato in gara.

19. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI.

19.1. Il valore della prova e quindi il punteggio relativo viene calcolato sulla base del primo punto di atterraggio del concorrente.

19.2. L'atterraggio deve essere effettuato in piedi. Qualora il pilota cada a terra durante l'atterraggio, sarà assegnata la massima distanza. Cadere significa toccare il terreno con qualunque parte del corpo o dell'equipaggiamento (esclusi sistema di accelerazione e di traino) prima che la vela tocchi il suolo o che il pilota lasci la zona del bersaglio.

19.3. Qualora il punto di atterraggio sia nella "zona morta" del centro del bersaglio sarà assegnata una distanza di 0 cm.

19.4. Qualora il punto di atterraggio sia al di fuori del bersaglio sarà assegnata la massima distanza pari al raggio del bersaglio.

19.5. Qualora non sia possibile riconoscere chiaramente il punto di primo contatto con il suolo, sarà assegnata la distanza del punto più lontano dal centro.

19.6. Distanze superiori a 15 cm sono calcolate dal misuratore automatico. Qualora questo sia difettoso o poco sensibile, i giudici possono procedere alla misurazione manuale posto che siano in grado di verificare il punto di primo contatto con una precisione sufficiente.

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE

20. SPECIALITÀ E GARE

20.1. Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata.

20.2. Tutti i piloti partecipanti a una gara, a qualsiasi livello, devono accettare integralmente il regolamento.

21. CAMPIONATI ITALIANI

21.1. Il *Campionato Italiano* è una competizione annuale che assegna il titolo di *Campione Italiano Assoluto, Femminile,* e nelle altre eventuali categorie.

21.2. Il Campionato Italiano è convalidato e i corrispondenti titoli vengono assegnati se durante l'evento è stato disputato almeno il numero minimo di prove necessario alla sua convalida.

22. CLASSIFICHE DI MERITO

22.1. Obiettivo delle classifiche è di garantire una graduatoria dei piloti di parapendio che hanno partecipato alle recenti competizioni, incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del parapendio, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.

22.2. Per la redazione delle classifiche possono essere considerate tutte le gare di Accuracy nazionali ed estere.

22.3. Le gare organizzate sul territorio nazionale che applichino un sistema di punteggio diverso da quello specificato nel presente Regolamento non sono valide.

22.4. I piloti che intendano utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono far pervenire alla STS nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:

1. regolamento utilizzato;
2. classifiche giornaliere;
3. classifica finale, anche mediante link alle classifiche pubblicate su Internet;
4. recapito dell'organizzazione.

22.5. La *stagione agonistica FAI* è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un europeo e concludersi con l'inizio di un mondiale, oppure può andare dalla fine del mondiale all'inizio dell'europeo. Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due *periodi*: il *periodo pre-evento FAI* che va dal primo novembre alla data di inizio dell'evento FAI, e il *periodo post-evento FAI* che va dal temine dell'evento FAI al trentuno ottobre dello stesso anno. Per semplicità, la stagione agonistica può essere divisa in due periodi compresi tra il primo Novembre ed il 30 Giugno, ed il primo Luglio ed il 31 Ottobre.

22.6. La *Classifica Generale* si ottiene sommando i risultati ottenuti dai piloti nei singoli eventi disputati durante la stagione agonistica.

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018
AL REGOLAMENTO TECNICO PARAPENDIO – Cat. ACROBAZIA 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO (*GARE PARAPENDIO – ACROBAZIA*) **2017**	**MOTIVAZIONI**	**RIFERIMENTO DELLA NORMATIVA FAI O DI ALTRA NORMATIVA NAZIONALE O INTERNAZIONALE DA RECEPIRE ATTRAVERSO TALE MODIFICA**
NESSUNA	NESSUNA	NESSUNO

Attestiamo che non sussistono necessità di modifica allo stato né in termini generali, né per ragioni di adeguamento a Normativa FAI o ad altra normativa nazionale o internazionale in vigore e che il Regolamento di cui si propone l'approvazione è conforme alla stessa normativa. Inoltre, anche in virtù delle nostre competenze tecniche, attestiamo che il Regolamento è idoneo ai fini sportivi nonché idoneo in termini di sicurezza e conforme rispetto alla normativa e, più in generale, alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza.
Alleghiamo il Regolamento in versione completa come proposto per l'anno 2018.
In fede.

Roma, 30 marzo '18

Gianbasilio Profiti

Flavio Tebaldi

Alberto Castagna

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

SPECIALITÀ PARAPENDIO – ACROBAZIA

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) in data 1° Marzo 2017 e aggiornato con Decreto del Commissario Straordinario n.____ del_____ 2018

PARTE I: INTRODUZIONE **4**
PREMESSA 4
DEFINIZIONI 4
FINALITÀ 4
PARTE II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE **5**
RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE 5
DOVERI DELL'ORGANIZZAZIONE 5
DIRETTORE DI GARA (MEET DIRECTOR) 6
CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONE-PILOTI 6
OMOLOGAZIONE GARE 6
PARTE III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE **7**
SCELTA DELLA SEDE DELLA COMPETIZIONE 7
INIZIO DELLA COMPETIZIONE 7
ZATTERA 7
ATTERRAGGIO SU TERRAFERMA 7
DECOLLO 8
GENERAL BRIEFING E DAILY BRIEFING 8
PARTE IV: SICUREZZA ED EQUIPAGGIAMENTO **9**
RESPONSABILITÀ PERSONALE 9
EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO 9
PARAPENDIO (vele) *9*
IMBRAGHI *9*
PARACADUTE DI EMERGENZA *9*
CASCHI *10*
ZAVORRA *10*
CONTROLLO ATTREZZATURA 10
SEGNALE DI INTERRUZIONE DI EMERGENZA 10
COMUNICAZIONI: RADIO RICETRASMITTENTE E/O TELEFONO CELLULARE 10
IMBARCAZIONI DI APPOGGIO 11
DISPOSITIVI DI PRIMO SOCCORSO 11
SICUREZZA 11
PARTE V: SELEZIONE DEI PILOTI (SAFETY SELECTION) **13**
PARTE VI: TIPOLOGIA DI GARE **14**
MEETING ACRO LEGA PILOTI 14
GARE NAZIONALI 14
CAMPIONATI ITALIANI *14*
COPPA ITALIA *14*
PARTE VII: PUNTEGGI E CLASSIFICHE **16**
PUNTEGGIO DI RUN 16
CLASSIFICHE DI RUN 16
NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI 16
CLASSIFICHE DI MERITO 16
PARTE VIII: SQUADRA NAZIONALE E TEAM LEADER **18**
SQUADRA NAZIONALE 18
TEAM LEADER 18
PROCESSO DI SELEZIONE 20
PRE-ISCRIZIONE 21
SELEZIONE DEI PILOTI 21
CONFERMA DEI PILOTI 22
ALLEGATO C - SISTEMA DI PUNTEGGIO **23**
ALLEGATO D – CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA **24**
VALIDITÀ DELLA PROVA 24

ALLEGATO E – REDAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI **25**
GLOSSARIO E DEFINIZIONI 25
DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA GENERALE PILOTI 26
DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA DI COPPA ITALIA 26
ALLEGATO F – FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA **27**
DEFINIZIONE 27
UTILIZZO DELLE INFORMAZIONI 27
COMUNICAZIONI STANDARD 27
ALLEGATO G – CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI **28**
PREMESSA 28
SERVIZI 28
SERVIZI INDISPENSABILI *28*
SERVIZI AUSPICABILI *29*
SERVIZI AGGIUNTIVI E RICREATIVI *29*
RIMBORSI 29
NOTE FINALI **30**

PARTE I: INTRODUZIONE

PREMESSA

Il presente regolamento è proposto dalla Sezione Tecnica di Specialità Volo Libero (di seguito STS) e approvato dalla CCSA dell'Ae.C.I.

In questo regolamento vengono regolamentati gli aspetti riferiti alla sola specialità Aerobatics (acrobazia). Le specialità di Accuracy (precisione in atterraggio) e Cross Country non sono oggetto del presente regolamento.

Per gli aspetti non espressamente trattati dal seguente regolamento viene applicato il Regolamento Sportivo Nazionale CCSA e il regolamento F.A.I. aggiornato.

DEFINIZIONI

F.A.I.: Federazione Aeronautica Internazionale

Ae.C.I.: Aero Club d'Italia

STS presso Ufficio Sportivo Ae.C.I.: Sezione Tecnica di Specialità per il Volo Libero

CCSA presso Ufficio Sportivo Ae.C.I.: Commissione Centrale Sportiva Aeronautica

RSN CCSA: Regolamento Sportivo Nazionale della CCSA

APWT: Aerobatics Paragliding World Tour

ACROPYX.COM: Official Web site of the APWT

FINALITÀ

Il regolamento ha come finalità:

Parte II: Definire le norme generali riguardanti la modalità di richiesta e l'organizzazione delle competizioni

Parte III: Integrare il RSN CCSA e il regolamento F.A.I. per lo svolgimento delle competizioni di parapendio

Parte IV: Definire gli obblighi da rispettare per garantire la sicurezza e le caratteristiche degli equipaggiamenti ammessi

Parte V: Definire le modalità di accesso alle competizioni

Parte VI: Definire le tipologie di gare

Parte VII: Definire la modalità per stilare le classifiche di merito, i punteggi e l'assegnazione dei titoli federali nazionali

Parte VIII: Definire la formazione della squadra nazionale e le funzioni del Team Leader

PARTE II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE

RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE

Chi intende organizzare una competizione nazionale deve presentare alla STS presso l'Ae.C.I. una proposta scritta dettagliata, entro e non oltre il 31 luglio dell'anno precedente, ai sensi dell'art.8 dello statuto dell'Ae.C.I.

Nella richiesta si dovranno chiaramente specificare:

A) Ae.C. organizzatore, nominativo del responsabile organizzativo e suo recapito;

B) data o periodo nel quale si intende effettuare la competizione;

C) area geografica nella quale si intende realizzare la competizione;

D) documentazione tecnica necessaria, mappa;

E) precedenti analoghe esperienze organizzative;

F) assicurazione della piena osservanza del R.S.N. (o del C.S. della FAI nel caso di manifestazioni a carattere internazionale);

G) altre informazioni ritenute utili e opportune.

La STS esaminerà la richiesta e la invierà alla CCSA. In caso di accettazione è diritto dell'organizzazione:

A) l'inserimento della competizione nel calendario gare nazionale e quindi pubblicazione calendario Nazionale Ae.C.I;

B) richiedere di promuovere l'inserimento dell'evento nel calendario internazionale della F.A.I.

Nel caso in cui la richiesta sia respinta, tale decisione dovrà essere motivata per iscritto ai richiedenti.

La rinuncia all'organizzazione è possibile e deve essere comunicata per iscritto, anche via e-mail, alla STS.

DOVERI DELL'ORGANIZZAZIONE

Sono doveri di ogni organizzazione:

A) accettare e applicare le norme e le linee guida per gli organizzatori così come definite in Allegato A al presente regolamento;

B) applicare il protocollo per la selezione dei piloti partecipanti all'evento come descritto in Allegato B al presente regolamento.

Sono doveri di ogni organizzazione durante lo svolgimento della stessa:

A) applicare il presente regolamento, integrandolo al più per quanto non esplicitamente previsto, con la redazione delle cosidette "Local Rules", seguendo comunque lo spirito che informa il regolamento;

B) rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo;

C) predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso.

Entro 10 gg dal termine della competizione è dovere dell'organizzazione inviare alla STS:

le classifiche in formato elettronico e una relazione generale sulla competizione realizzata allegando eventuali foto e dettagliati rapporti di eventuali reclami e di eventuali incidenti avvenuti nel corso della gara.

DIRETTORE DI GARA (MEET DIRECTOR)

Il Direttore di gara deve essere in possesso della tessera di giudice VDS/VL rilasciata da Ae.C.I. in corso di validità.

CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONE-PILOTI

Al fine di fornire delle indicazioni sui servizi essenziali e accessori che ogni organizzazione dovrà fornire ai piloti competitori partecipanti, è stata approntata la "Carta del rapporto Organizzazione – Piloti" in allegato al presente regolamento.

OMOLOGAZIONE GARE

Entro 15 giorni dal termine della competizione, ai sensi del RSN, deve essere trasmessa la documentazione prevista (relazioni, classifiche, ecc.), per richiedere alla CCSA l'omologazione della gara effettuata.

L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito (Generale, Italiana, ecc.) con i risultati ottenuti nelle prove disputate.

Nel caso di evidenti e gravi violazioni del regolamento, o di gravi omissioni nell'applicazione dello stesso, l'STS può proporre alla CCSA, di non omologare la competizione. In tal caso la decisione dovrà essere chiaramente motivata per iscritto all'organizzazione. Se la competizione non è omologata, i risultati in essa ottenuti non saranno utilizzati per la redazione delle varie classifiche di merito.

PARTE III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE

SCELTA DELLA SEDE DELLA COMPETIZIONE

Tutte le prove oggetto della competizione dovranno svolgersi su idoneo specchio d'acqua (es. lago o mare).

INIZIO DELLA COMPETIZIONE

L'inizio della competizione dovrà essere stabilito dal Direttore di gara, dandone comunicazione, previa conferma dei giudici, a tutto lo staff, al Direttore di decollo, al Responsabile sicurezza, alle barche di appoggio, al personale di primo soccorso e infine ai piloti.

ZATTERA

L'organizzazione dovrà predisporre idonea zattera gonfiabile da ubicarsi in adeguata posizione di sicurezza rispetto alla riva e a eventuali ostacoli.

La superficie della zattera dovrà misurare almeno 25 m^2.

Sulla zattera dovranno esserci almeno due persone addette al recupero del pilota e della vela.

ATTERRAGGIO SU TERRAFERMA

L'organizzazione dovrà predisporre una zona di atterraggio priva di ostacoli che permetta ai piloti di atterrare in totale sicurezza. Dovrà essere munita di idoneo segnavento per indicare direzione e intensità del vento. Il Direttore di gara, di concerto con il Responsabile sicurezza e il Capo-giudice e previa consultazione della Commissione Sicurezza, può decidere di escludere l'atterraggio sulla zattera in caso di mare/lago mosso, acqua molto fredda (inferiore a 1 °C) o condizioni di atterraggio non sicure.

In tal caso, l'atterraggio su terra dovrà essere eseguito dai piloti con le seguenti prescrizioni:

- i piloti devono essere in grado di affrontare in sicurezza la zona di atterraggio senza sorvolare il pubblico;
- in atterraggio dovrà essere posizionato un "target" con diametro minimo di 1 m;
- le manovre “spirali” (ground spirals) eseguite fino a terra non sono ammesse.

DECOLLO

Il decollo deve avvenire dalla stessa area per tutti i piloti partecipanti. L'area di decollo deve essere munita di idoneo segnavento per indicare direzione e intensità del vento.

I piloti devono seguire le indicazioni del direttore di decollo.

In caso venissero meno le condizioni di sicurezza in decollo, l'organizzazione può interrompere il decollo dei piloti, comunicando agli stessi tale sospensione.

Successivamente al ripristino delle condizioni di sicurezza, il decollo dei piloti potrà riprendere.

I piloti che decollano dopo l'interruzione comunicata dall'organizzazione (Direttore di decollo) sono automaticamente squalificati e quindi ritenuti fuori gara.

La decisione di decollare è interamente responsabilità del pilota.

Se richiesto dal Direttore di decollo il pilota che intende decollare deve comunicare preventivamente la sua intenzione e attendere l'autorizzazione.

Se il decollo è organizzato con l'ausilio di cancelli di ingresso, il pilota che si immette nell'area di decollo deve essere imbragato e pronto al decollo.

GENERAL BRIEFING E DAILY BRIEFING

La partecipazione al General Briefing è obbligatoria per tutti i piloti e prevede:

A) spiegazione delle local rules;

B) elezione di Commissione piloti e Commissione sicurezza;

C) regolamentazione dei cuts;

D) definizione limiti massimi di intensità del vento;

E) briefing di sicurezza.

Il briefing giornaliero (daily briefing) è da svolgersi prima dell'inizio della giornata di gara ed è obbligatorio per tutti i piloti.

PARTE IV: SICUREZZA ED EQUIPAGGIAMENTO

RESPONSABILITÀ PERSONALE

Ogni pilota partecipante ha la responsabilità diretta della propria sicurezza e quella degli altri piloti. Egli deve eseguire solo manovre che ha praticato e che può controllare completamente.

Il pilota partecipa alle gare a proprio rischio ed è il primo responsabile del rispetto delle leggi italiane di volo.

Il pilota deve essere consapevole che le scelte relative alla conduzione del volo, a prescindere dalle decisioni dell'organizzazione, sono strettamente personali e al di fuori dal ragionevole controllo degli organizzatori della manifestazione e della direzione di gara (Direttore di gara, Coordinatore tecnico ove previsto, Commissione piloti). Si impegna, pertanto, a mantenere una condotta di volo ispirata al contenimento del rischio e che tenga conto della propria preparazione, delle personali capacità e della presente condizione psico-fisica.

EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

L'intera attrezzatura di volo – tra cui vela, imbrago e paracadute di emergenza – devono essere in perfette condizioni. I piloti non saranno accettati nella competizione se presenteranno equipaggiamenti con fascio funicolare danneggiato o rotto, con tessuto danneggiato, riparato, ricucito, etc...

Alle competizioni nazionali di parapendio acrobatico sono ammesse le seguenti attrezzature:

PARAPENDIO (vele)

Tutti i mezzi devono essere certificati EN926-1 o LTF91-09 per lo shock test e test di carico (load tests).

IMBRAGHI

Gli imbraghi devono essere certificati EN1651 o LTF.

PARACADUTE DI EMERGENZA

Sono obbligatori due paracadute di emergenza: 2 classici o 1 classico e 1 Rogallo o BASE System. Per le competizioni con l'utilizzo di D-bag, almeno un paracadute di emergenza deve essere un Rogallo o un BASE System. L'organizzazione può chiedere una deroga a tale requisito per il rilancio.

Tutti i dispositivi di emergenza, eccetto il BASE System, devono essere certificati secondo la norma EN 12491.

Entrambi i paracadute di riserva devono essere asciutti e recentemente ripiegati. Dopo un atterraggio in acqua, devono essere asciugati o sostituiti da materiale asciutto.

CASCHI

Tutti i piloti devono indossare caschi certificati EN966 (HPG), ASTM (Snow Sports) o SNELL rs98 (Snow sports).

ZAVORRA

Non sono consentite zavorre.

L'organizzazione potrà effettuare controlli sui pesi prima dell'inizio della prova, a conclusione della prova o a seguito di un complaint.

CONTROLLO ATTREZZATURA

Il Direttore della sicurezza e/o un Giudice Senior eseguiranno un controllo dell'attrezzatura durante la registrazione del pilota. Ulteriori controlli potranno essere effettuati durante l'evento. Qualsiasi cambiamento di attrezzatura durante l'evento deve essere notificato al Direttore di gara. In caso di mancato rispetto delle norme di cui sopra, il Direttore di gara può sospendere o escludere il pilota dalla competizione.

SEGNALE DI INTERRUZIONE DI EMERGENZA

In caso di emergenza la flight box può essere chiusa.

Un segnale sonoro (abbastanza forte da essere sentito dai piloti) e/o un segnale visivo (croce e in aggiunta un fumogeno) sopra la zattera annunciano che tutte le manovre acrobatiche e tutti gli atterraggi in acqua devono cessare immediatamente. I piloti in aria devono volare verso il basso e atterrare nell'area di atterraggio predisposta sulla terraferma.

COMUNICAZIONI: RADIO RICETRASMITTENTE E/O TELEFONO CELLULARE

L'uso della radio in Italia è strettamente regolamentato e può necessitare dell'autorizzazione da parte degli organi competenti (PP.TT.).

Il Direttore di gara, il Direttore di decollo, il Direttore della sicurezza devono essere costantemente in collegamento radio tra loro, con le imbarcazioni di appoggio e con lo staff presente sulla zattera.

Inoltre anche i giudici di gara devono avere la possibilità di essere in comunicazione con il Direttore di gara.

Si suggerisce l'utilizzo anche di telefoni cellulari, a supporto delle comunicazioni radio.

IMBARCAZIONI DI APPOGGIO

L'organizzazione dovrà predisporre la presenza di almeno 2 imbarcazioni di appoggio che possano consentire il trasbordo dei piloti dalla zattera alla terraferma e intervenire in caso si renda necessario il soccorso al pilota atterrato in acqua.

A garantire l'immediato recupero del pilota, sia nell'eventualità di atterraggio in acqua sia nel caso di atterraggio sulla zattera, si necessita di imbarcazioni a motore (barca, gommone, etc...) con le seguenti caratteristiche minime: 3.5 m di lunghezza, omologato per minimo 4 persone e con una potenza motore minima di 15 HP.

Nell'imbarcazione di appoggio devono essere presenti almeno 2 persone addette al recupero del pilota.

Il personale sulle imbarcazioni deve essere in contatto radio con il Direttore di gara e con il Direttore della sicurezza.

DISPOSITIVI DI PRIMO SOCCORSO

L'organizzazione dovrà predisporre tutto il necessario e nelle tempistiche richieste dalle leggi dello Stato e dalle leggi regionali e provinciali per quanto concerne i dispositivi di primo soccorso.

Si suggerisce di allertare la centrale del 118 di zona.

SICUREZZA

Durante gli allenamenti e in gara sono obbligatori l'uso del casco e l'adozione del paracadute di soccorso.

Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza dell'attrezzatura utilizzata. Il Direttore di gara e il Direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.

La decisione di decollare e ogni altra scelta effettuata in volo dal pilota sono esclusiva responsabilità del pilota stesso.

Il Direttore di gara si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o annullare la gara in situazioni potenzialmente pericolose; l'annullamento della giornata di gara deve essere comunicato ai piloti con le modalità più adeguate: comunicazione radio al decollo, apposito/i segnale/i visivo posto negli atterraggi ufficiali (croce di colore bianco con lato di almeno metri 10) e sulla zattera (croce ad alto risalto rispetto alla superficie). In alternativa all'annullamento il Direttore di gara può decidere per la sospensione della prova.

Il volo in nube è assolutamente vietato. Comportamenti pericolosi, il non rispetto delle regole di volo e ogni comportamento antisportivo causeranno penalità o squalifica.

Al primo briefing deve essere esposta su idonea cartografia e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio (flight box, no fly zone), nonché, la presenza di eventuali ostacoli pericolosi al volo e poco identificabili come linee elettriche, teleferiche e zone non atterrabili lungo il percorso. Inoltre dovranno essere evidenziati eventuali restrizioni al volo (spazi aerei, notam, etc...).

Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.

In caso si rilevi una situazione di emergenza, i piloti che ne hanno possibilità devono tentare di contattare prontamente il Direttore di gara o l'organizzazione e fornire tutti i particolari utili al soccorso.

Un pilota testimone di una situazione di emergenza a carico di un altro pilota deve, se utile e possibile, atterrare e dare soccorso.

Tutti i piloti atterrati al di fuori degli atterraggi ufficiali dovranno ripiegare il parapendio il più presto possibile: un'ala aperta a terra equivale a una richiesta di aiuto.

Un pilota potrà volare in gara solo se in buona salute fisica. Qualsiasi evidente alterazione delle capacità psicofisiche del pilota, determinata da ferite o altre gravi menomazioni, o dovute all'assunzione di farmaci o droghe, dovrà essere riportata al Direttore di gara prima del decollo da chiunque ne venisse a conoscenza; il Direttore di gara provvederà quindi, insieme al personale medico, alla verifica della idoneità del pilota e alla sua eventuale esclusione dalla competizione. In caso di contraddittorio il pilota può documentare la propria idoneità fornendo adeguata certificazione medica.

PARTE V: SELEZIONE DEI PILOTI (SAFETY SELECTION)

Possono accedere alla competizione evitando la safety selection tutti i piloti che hanno già partecipato a gare FAI e che risultano presenti nel ranking FAI.

Il Direttore di gara, prima dell'inizio della gara, può richiedere, a un pilota esentato o a una squadra Synchro, di partecipare a una selezione di sicurezza per dimostrare le competenze nelle manovre di seguito definite. D'intesa con il Direttore della sicurezza e il Capo-giudice, egli può rifiutare l'ingresso alla competizione se il pilota o il team non sono in grado di dimostrare queste abilità.

I piloti che non risultano avere un ranking FAI (consultabile online sul sito www.fai.org nell'apposita sezione), devono partecipare alla safety selection.

I piloti che devono partecipare alla safety selection dovranno essere in grado, dimostrandolo in un volo di prova, di eseguire in totale controllo e sicurezza le seguenti manovre:

- full stall + uscita;
- tail slide + uscita;
- wingover;
- SAT;
- elicottero.

Dovranno inoltre dimostrare di possedere i seguenti requisiti riguardanti la coreografia:

corretto posizionamento e calcolo dello scarroccio;

corretta gestione della quota;

gestione delle connessioni tra manovre, ritmo e fluidità d'esercizio;

per i voli synchro, presenza di coordinamento tra i due piloti.

PARTE VI: TIPOLOGIA DI GARE

MEETING ACRO LEGA PILOTI

La partecipazione agli incontri denominati "Meeting Acro Lega Piloti" è aperto solo ed unicamente ai soci di "Ae.c. Lega Piloti" regolarmente iscritti e in possesso dei documenti richiesti per la partecipazione alle gare Nazionali. Sono organizzate dall'Ae.C. Lega Piloti in collaborazione o coadiuvandosi con Associazioni Sportive Dilettantistiche, Aero Club Federati presenti sul territorio nazionale.

GARE NAZIONALI

La partecipazione alle gare nazionali è aperta a tutti i piloti in possesso dei seguenti documenti validi per l'anno in corso:

- Attestato di volo e relativa visita medica
- Licenza FAI
- Assicurazione RCT
- Assicurazione infortuni

Sono le gare svolte sul territorio italiano inserite nel Calendario Sportivo Nazionale Ae.C.I. Le gare nazionali sono riservate ai piloti di fascia nazionale, ossia i primi 30 della Classifica Generale al 31 Ottobre dell'anno precedente, salvo i piloti invitati dal Team Leader o dagli organizzatori (tramite wild card).

Le gare nazionali sono sostanzialmente di due tipi:

A) Campionati Italiani;

B) Coppa Italia

CAMPIONATI ITALIANI

Il Campionato Italiano è una competizione annuale che assegna il titolo di Campione Italiano Assoluto, Femminile, e in Coppia (Synchro). Il Campionato Italiano è convalidato e i corrispondenti titoli vengono assegnati se viene disputata almeno una run valida per la categoria individuale (SOLO) e una run valida per la categoria a coppie (SYNCHRO).

COPPA ITALIA

Fanno parte della Coppa Italia un massimo di 5 ed un minimo di 2 competizioni svolte sul territorio italiano. È un circuito che comprende alcune delle gare nazionali che vengono svolte sul territorio nazionale definite all'inizio della stagione. La Coppa Italia assegna il titolo Assoluto, Femminile, e

in Coppia (Synchro). La Coppa Italia è convalidata e i corrispondenti titoli vengono assegnati se viene disputata almeno una run valida per la categoria individuale (SOLO) e una run valida per la categoria a coppie (SYNCHRO) ad almeno 2 eventi.

Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata.
Tutti i piloti partecipanti a una gara, a qualsiasi livello, devono accettare integralmente il regolamento.
Nel caso in cui per la stagione non siano state programmate il numero minimo di gare nazionali è possibile inserire al massimo 2 Meeting Acro Lega Piloti nel calendario di Coppa Italia.

Per l'assegnazione del titolo di Campione Italiano categoria Coppie (Synchro) devono essere iscritte almeno 3 coppie.
Per l'assegnazione del titolo Assoluto di Coppa Italia categoria Coppie (Synchro) devono essere iscritte almeno 3 coppie nella classifica finale di Coppa Italia.
Ciascuna coppia è formata da due piloti.
Nel corso di ciascuna manifestazione (evento) non è possibile cambiare i piloti che formano una coppia.
Ogni coppia è univocamente formata da due piloti. Nel momento in cui dovesse cambiare uno dei due piloti si formerà una nuova coppia con conseguente attribuzione di un nuovo punteggio dalla data di formazione della stessa.
Il punteggio ottenuto dai piloti nelle precedenti coppie di appartenenza saranno interrotti e non andranno a sommarsi ai punteggi ottenuti dalla nuova coppia formatasi.

PARTE VII: PUNTEGGI E CLASSIFICHE

PUNTEGGIO DI RUN

Il punteggio di run viene utilizzato ai fini della redazione della classifica parziale della gara. La somma dei punteggi delle run che compongono una gara determina la classifica finale della gara stessa.

Una run è valida se tutti i concorrenti hanno avuto la possibilità di fare un volo giudicato. In caso di difficoltà (condizioni meteorologiche, logistica, ecc), il Direttore di gara può decidere di annullare o di fermare una run dopo aver consultato il Direttore della sicurezza, il Capo-giudice e la Commissione piloti.

Se una run non può essere completata in un giorno, si proseguirà il giorno successivo in programma, a patto che le condizioni meteorologiche siano simili a quelle della run interrotta.

Se una run non può essere completata entro l'ultimo giorno della competizione la run viene annullata e i punteggio non sono presi in considerazione.

Le formule per determinare il punteggio di giornata sono descritte in Appendice E al regolamento e ne costituiscono parte integrante.

CLASSIFICHE DI RUN

Per ogni run di gara e per le gare di fascia nazionale dovranno essere stilate:

A) una classifica assoluta per ogni prova individuale (SOLO);

B) una classifica femminile estrapolata dalla assoluta (SOLO);

C) una classifica assoluta per ogni prova di coppia (SYNCHRO).

NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI

Il sistema di attribuzione di punteggi è quello definito dall' Allegato C.

CLASSIFICHE DI MERITO

Obiettivo delle classifiche è garantire una graduatoria dei piloti di parapendio che hanno partecipato alle recenti competizioni, incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del parapendio, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.

Per la redazione delle classifiche possono essere considerate tutte le gare di acrobazia nazionali ed estere.

Le gare organizzate sul territorio nazionale che applichino un sistema di punteggio diverso da quello specificato nel presente Regolamento non sono valide.

I piloti che intendano utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono far pervenire alla STS nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:

regolamento utilizzato;

classifiche giornaliere con punteggio;

classifica finale, anche mediante link alle classifiche pubblicate su Internet;

recapito dell'organizzazione.

La stagione agonistica FAI è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno, può cioè iniziare con la fine di un Campionato europeo e concludersi con l'inizio di un Campionato mondiale, oppure può andare dalla fine del Campionato mondiale all'inizio del Campionato europeo.

Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due periodi: il periodo pre-evento FAI che va dal primo novembre alla data di inizio dell'evento FAI, e il periodo post-evento FAI che va dal temine dell'evento FAI al trentuno ottobre dello stesso anno. Per semplicità, la stagione agonistica può essere divisa in due periodi compresi tra il primo Novembre e il 30 Giugno, e il primo Luglio e il 31 Ottobre.

La Classifica Generale si ottiene sommando per ogni pilota i migliori risultati ottenuti dallo stesso negli ultimi quattro periodi agonistici, compreso l'attuale. I risultati ottenuti nei due periodi meno recenti vengono devalutati, detraendone il 15%. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice H del presente regolamento. Sono esclusi gli eventi FAI di classe 1, ai quali il pilota partecipa come rappresentante delle Squadra nazionale (es. campionato europeo e mondiale). Sono altresì escluse le competizioni disputate in concomitanza con tali eventi, fatta eccezione per gli eventi di Coppa del Mondo (APWT).

La Classifica di Coppa Italia si ottiene sommando per ogni pilota i migliori punteggi ottenuti in singole giornate di gara svoltesi nella stagione agonistica in corso, facenti parte delle competizioni inserite nel calendario della Coppa Italia. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'Allegato E di questo regolamento

PARTE VIII: SQUADRA NAZIONALE E TEAM LEADER

SQUADRA NAZIONALE

A meno di diversa decisione proposta dalla STS e discussa e approvata dalla CCSA, la Squadra Nazionale Italiana è così composta:

A) i primi 2 (due) piloti classificati nella Classifica Generale, aggiornata al giorno della dead line di registrazione della competizione (Campionato Mondiale e Campionato Europeo) evidenziato nelle local rules dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire;

B) la prima donna classificata nella Classifica Generale, aggiornata al giorno della dead line di registrazione dell'evento (Campionato Mondiale e Campionato Europeo) evidenziato nelle local rules dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire.

Nel caso in cui il giorno della dead line di registrazione coincidesse con un evento FAI 2 o di Coppa del Mondo (PWC) in corso di svolgimento, il giorno di composizione della Squadra nazionale verrà posticipato alla fine dell'evento stesso.

C) gli ulteriori componenti sono selezionati dal Team Leader, che comunicherà le sue scelte agli interessati e al presidente STS.

È facoltà del Team Leader indicare entro i termini predetti una rosa di candidati alla nazionale dalla quale selezionare, al momento della dead line, la squadra effettiva.

TEAM LEADER

Il Team Leader (caposquadra nazionale) è nominato dalla CCSA dopo essere stato proposto alla nomina dalla STS.

Le competenze del caposquadra sono:

- la selezione della squadra nazionale;
- l'incremento dello spirito di squadra, dello spirito sportivo e agonistico e della capacità di volo dei piloti Italiani candidati alla squadra nazionale e, in particolare, dei piloti emergenti;
- la direzione e l'allenamento (anche a terra) della squadra italiana nel corso di eventi internazionali, con pieni poteri circa la tattica di squadra;
- la gestione dei rapporti con l'organizzazione;
- l'organizzazione logistica e amministrativa in loco (anche delegando agli assistenti).

Per comportamenti di grave scorrettezza sportiva il caposquadra può estromettere dalla squadra uno o più piloti.

Qualora se ne ravvisi la necessità, il caposquadra, di concerto con la STS, propone uno o più collaboratori scelti.

ALLEGATO A - LINEE GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI

A.1 Nelle competizioni sono ammessi concorrenti di ambo i sessi.

A.2 Tutti i cittadini italiani in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte a tutti gli effetti agli eventi sportivi. Il possesso della tessera F.A.I. è requisito indispensabile per poter partecipare agli eventi.

A.3 I cittadini stranieri, residenti e non residenti, in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte alle competizioni nazionali ma non concorrono ai titoli di campione previsti.

A.4 La domanda di iscrizione deve essere effettuata attraverso l'apposito modulo fornito dall'organizzazione e deve essere accompagnata dal pagamento della quota prevista. Nel modulo di iscrizione deve essere chiaramente riportato uno spazio in cui ogni pilota iscritto indica un solo nominativo quale componente della Commissione piloti.

A.5 Le domande di iscrizione incomplete o fatte in altre forme scritte, si considerano non valide, eccetto per l'eventuale diritto di prelazione sull'iscrizione; quelle in forma verbale non sono comunque valide.

A.6 È facoltà dell'organizzazione porre un limite massimo al numero di piloti partecipanti purché venga dichiarato nel regolamento della gara, insieme alle modalità di iscrizione. In ogni caso l'assegnazione dei posti disponibili per una prova di livello nazionale dovrà essere fatta nel rispetto dei seguenti criteri di selezione:

tre piloti indicati dal team leader della nazionale;

i posti restanti dovranno essere assegnati esclusivamente ai piloti che rientrano nella fascia nazionale. Nel caso in cui le richieste di iscrizione superino i posti disponibili, i posti rimanenti dovranno essere assegnati in base all'ordine stabilito dalla organizzazione nel rispetto del presente Regolamento, del RSN CCSA e del Regolamento FAI, nel caso di una gara internazionale;

è facoltà degli organizzatori accettare l'iscrizione di piloti che non rientrano nella fascia nazionale per un numero di al più 10 piloti.

La non applicazione del precedente punto da parte degli organizzatori comporterà l'automatica esclusione dei piloti non in fascia nazionale dalle classifiche.

A.7 È facoltà dell'organizzazione rifiutare l'iscrizione dei piloti ritenuti non idonei per motivi di sicurezza o per impossibilità di accertare il rispetto dei requisiti di legge da parte del pilota.

A.8 È consentito iscriversi anche dopo lo svolgimento di una o più prove.

ALLEGATO B - LINEE GUIDA PER LA SELEZIONE DEI PILOTI

Al fine di gestire al meglio e nel modo più corretto ed equo l'iscrizione dei piloti, le organizzazioni di eventi a data fissa dovranno applicare il processo di selezione di seguito descritto.

Il processo di selezione di seguito descritto ha l'obiettivo di:

- garantire la partecipazione ai piloti che hanno maggiore esperienza e capacità;
- garantire agli organizzatori la presenza del numero di iscritti massimo previsto;
- definire dei criteri oggettivi e di semplice comprensione per la selezione dei piloti.

PROCESSO DI SELEZIONE

Il processo di selezione dei piloti che intendono partecipare a una competizione nazionale si basa sulla definizione iniziale di alcune dimensioni e parametri:

N° massimo di posti: il numero massimo di piloti ammessi alla competizione.

Per le gare FAI 2 e meeting acro lega piloti:

SOLO: Massimo 30 piloti

SYNCHRO: Minimo 3 team - Massimo 10 team

Per le gare APWT:

SOLO: Massimo 35 piloti

SYNCHRO: Massimo 15 team

N° posti italiani: il numero di posti riservati ai piloti italiani. Indicativamente almeno il 40% del totale. In caso di competizioni FAI 2 propedeutiche alle FAI 1, specificatamente pre-world e pre-european, il numero dei posti riservati ai piloti italiani sarà indicativamente almeno il 25% del totale.

N° posti esteri: il numero di posti riservati ai piloti non italiani.

N° wildcard organizzazione: il numero di wildcard (inviti personali a piloti) disponibili per la organizzazione. Numero massimo 3.

N° wildcard Team Leader: il numero di wildcard (inviti personali a piloti) disponibili e utilizzabili dal Team Leader. Numero massimo 3.

N° posti donne: È il numero di posti riservato alle donne. Indicativamente il 10% del totale.

Data inizio pre-iscrizione: il giorno dal quale è possibile pre-iscriversi alla competizione.

Data termine pre-iscrizione: il giorno ultimo entro il quale è possibile pre-iscriversi alla competizione.

Le pre-iscrizioni, la selezione e la conferma dei piloti si basa sulla gestione di alcune Liste di Piloti:

Lista piloti pre-iscritti italiani: la lista dei piloti italiani che hanno effettuato la pre-iscrizione alla competizione; la lista è ordinata in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

Lista piloti pre-iscritti esteri: la lista dei piloti non italiani che hanno richiesto la pre-iscrizione alla competizione. La lista è aggiornata in base alla classifica permanete F.A.I. (WPRS).

Lista piloti selezionati: la lista dei piloti che sono stati selezionati e che dovranno dare conferma della loro partecipazione all'evento;

Lista piloti confermati: la lista dei piloti che hanno confermato la loro partecipazione provvedendo a regolarizzare l'iscrizione.

Lista d'attesa: la lista dei piloti che attendono di essere selezionati. La lista è ordinata in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

PRE-ISCRIZIONE

A partire dal giorno "Data inizio preiscrizione" i piloti potranno richiedere di partecipare alla competizione. I piloti vengono inseriti nella "Lista piloti pre-iscritti italiani" se italiani e nella "Lista piloti pre-iscritti esteri" se non italiani.

Le pre-iscrizioni sono possibili fino alla "Data termine preiscrizione".

Chi richiede di iscriversi dopo tale data prende posto nella "Lista d'attesa", nella posizione determinata dalla sua classificazione.

SELEZIONE DEI PILOTI

Al termine della fase di pre-iscrizione viene stilata la "Lista piloti selezionati", che avranno 5-10 giorni di tempo per regolarizzare la loro iscrizione. La lista è costruita includendo:

i piloti che hanno ricevuto una wildcard dall'organizzazione o dal Team Leader;

le donne italiane presenti nella "Lista piloti pre-iscritti italiani" in base alla posizione nella lista, fino ad averne il numero minimo prefissato;

i piloti stranieri presenti nella "Lista piloti pre-iscritti esteri" in base alla posizione nella lista e nel numero prefissato "N° posti esteri".

La lista di selezione viene completata includendo i piloti presenti nella "Lista piloti pre-iscritti italiani" ordinati secondo la Classifica Generale al 31 ottobre dell'anno precedente, fino a raggiungere il "N° massimo di posti".

I piloti selezionati vengono rimossi dalle rispettive liste di pre-iscrizione (italiani e stranieri).

Queste liste conterranno i piloti non selezionati e diventeranno la "Lista d'attesa".

CONFERMA DEI PILOTI

I piloti selezionati che provvedono a regolarizzare e documentare la avvenuta iscrizione vengono inseriti nella "Lista piloti selezionati".

Se un pilota selezionato non completa l'iscrizione o rinuncia alla partecipazione viene rimosso dalla "Lista piloti selezionati" e al suo posto viene inserito nella "Lista piloti selezionati" il primo dei piloti presenti nella corrispondente "Lista d'attesa".

Anche in questo caso il pilota che subentra deve essere presente in Classifica Generale.

Questo iter si ripete fino allo svuotamento delle liste di attesa o al raggiungimento del numero massimo di piloti iscritti.

Nel caso in cui un pilota già confermato debba rinunciare alla partecipazione è facoltà della organizzazione rimuoverlo dalla "Lista piloti confermati" e includere nella "Lista piloti selezionati" il primo dei piloti presenti nella corrispondente "Lista d'attesa". Anche in questo caso il pilota che subentra deve essere presente in Classifica Generale.

ALLEGATO C - SISTEMA DI PUNTEGGIO

Il sistema di punteggio è quello riportato nel regolamento FAI Section 7B.

ALLEGATO D – CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA

VALIDITÀ DELLA PROVA

Una prova di gara viene considerata valida se tutti i concorrenti hanno avuto la possibilità di fare un volo "giudicato".

Criteri minimi di validità in caso di sospensione della prova

Una prova interrotta dal Direttore di gara prima della sua naturale conclusione può essere convalidata se si proseguirà il giorno successivo in programma, a patto che le condizioni meteorologiche siano simili a quelle della run interrotta.

Se una run non può essere completata entro l'ultimo giorno della competizione la run viene annullata e i punteggi non sono presi in considerazione.

ALLEGATO E – REDAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI

GLOSSARIO E DEFINIZIONI

La stagione agonistica FAI è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un Campionato europeo e concludersi con l'inizio di un Campionato mondiale, oppure può andare dalla fine del Campionato mondiale all'inizio del Campionato europeo.

Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due periodi agonistici: il primo periodo che va normalmente dal primo novembre al trenta di giugno, e il secondo periodo che va normalmente dal trenta di giugno al trentuno ottobre dello stesso anno. Le date di inizio/fine dei periodi agonistici possono essere diversamente definite ad inizio stagione.

Il sistema di punteggio adottato è descritto nell'Allegato C.

Definiamo:

A) Evento utile: quello in cui si è volata almeno una run valida.

B) Coefficiente run volate (C_{RV}): un coefficiente in funzione del numero di run volate per un evento così definito:

RUN VOLATE	C_{RV}
1	1.00
2	1.15
3	1.20
4 o più	1.25

C) Coefficiente valore evento (C_{VE}): un coefficiente in funzione della tipologia di evento così definito:

TIPOLOGIA EVENTO	C_{VE}
APWT	1.30
FAI 2 di 1 run	1.15
FAI 2 di 2 run	1.20
FAI 2 di 3 run	1.25
FAI 2 di 4 o più run	1.30
Meeting acro Lega Piloti	1.10

C) Coefficiente tecnico evento (C_{TE}): viene calcolato moltiplicando il coefficiente valore evento per il coefficiente run volate.

(CTE): = (CVE)* (CRV)

DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA GENERALE PILOTI

La classifica generale piloti combina i migliori risultati delle singole run con i migliori risultati relativi all'evento complessivo. La classifica è composta da massimo trenta (30) risultati, venticinque (25) riferiti alle singole run e cinque (5) all'intero evento.

Al più quattro (15) punteggi di run possono essere ottenuti in gare estere e al più due (3) punteggi evento possono essere ottenuti in gare estere. I risultati dei due periodi agonistici meno recenti vengono inseriti nella classifica generale con una penalizzazione del 15%.

DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA DI COPPA ITALIA

La classifica di Coppa Italia combina i migliori risultati delle singole run degli eventi di Coppa Italia. La classifica è composta da massimo venti (20) risultati.

ALLEGATO F – FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA

DEFINIZIONE

La frequenza radio di sicurezza serve per tenere costantemente in contatto il Direttore di gara con il Direttore di decollo, il Responsabile della sicurezza, i per effettuare le comunicazioni riguardanti la sicurezza o qualunque altra informazione importante per i concorrenti.

La frequenza sarà comunicata durante il General Briefing ed eventualmente durante i Daily Briefing.

UTILIZZO DELLE INFORMAZIONI

La Commissione sicurezza, durante la prova, è incaricata di valutare le condizioni meteo e ogni altra situazione riguardante la sicurezza, e consigliare il Direttore di gara nel prendere decisioni circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova. Tutti i piloti hanno comunque il dovere di monitorare le condizioni in volo e comunicarle al Direttore di gara e alla commissione sicurezza quando diventano pericolose, sia in decollo sia in atterraggio. In ogni caso, ogni decisione circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova sono prese esclusivamente dal Direttore di gara.

COMUNICAZIONI STANDARD

Prima di iniziare il programma di manovre il pilota o la coppia di piloti, nel caso del Synchro, deve eseguire una "grande orecchia" per notificare ai giudici l'inizio del programma.

Qualora, prima di iniziare il programma, il pilota valuti che le condizioni siano non sicure o che la quota sia insufficiente per completare il programma dovrà eseguire due "grandi orecchie" per notificare la situazione ai giudici. Dopo di che dovrà scendere immediatamente senza eseguire manovre acrobatiche ed atterrare in sicurezza.

ALLEGATO G – CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI

PREMESSA

La presente "Carta del rapporto Organizzazioni – Piloti" ha lo scopo di trovare un giusto compromesso tra le esigenze dei Piloti competitori, in termini di servizi ricevuti e di contenimento della spesa, e quelle delle Organizzazioni delle gare a data fissa, che devono ricevere un giusto compenso in cambio dei loro sforzi economici e organizzativi. Il fine del presente documento è quello di rendere il rapporto costi / servizi il più possibile equilibrato.

È chiaro che ogni Organizzazione ha esigenze proprie e ogni gara fa storia a sé. La presente raccolta di norme non pretende di esaurire ogni possibile casistica ma vuole costituire una traccia, modificabile e migliorabile nel tempo, in modo che né le Organizzazioni né i Piloti competitori affrontino una condizione di evidente squilibrio tra costi e servizi.

Si fa viva raccomandazione alle Organizzazioni di perseguire un supporto fisico ed economico da parte degli Enti Locali e delle realtà industriali locali, in modo che l'eccellenza dei servizi che ogni Organizzazione desidera offrire vada il meno possibile a gravare sul costo dell'iscrizione che i Piloti devono sostenere.

Il mancato rispetto dei valori suggeriti o la mancata fornitura dei servizi di base potrà portare al non riconoscimento dei punteggi ottenuti dai Piloti nella Competizione per la Classifica Generale e di Coppa Italia.

Potranno essere inserite nel calendario nazionale un massimo di quattro (4) gare
a data fissa, oltre ai Campionati Italiani.

SERVIZI

SERVIZI INDISPENSABILI

- Trasporti da e per il decollo
- Struttura fisica per le operazioni di verifica generale
- Servizi meteo
- Fornitura gratuita di acqua potabile, possibilmente in decollo
- Premi
- Area a disposizione con connettività Internet
- Sito web con info generali, cartine della fly zone
- Iscrizioni e pagamenti online

- Servizio di primo soccorso

SERVIZI AUSPICABILI

- Pocket lunch
- Parking automezzi con camping (ove possibile)
- Servizi igienici (ove possibile)
- T-Shirt dell'evento
- Premi in denaro

SERVIZI AGGIUNTIVI E RICREATIVI

Possono essere offerti a discrezione dell'Organizzazione, ma se offerti devono essere sottoscrivibili e pagati a parte, e non devono gravare sul costo di iscrizione:

- Cene
- Strutture e organizzazione di servizi aggiuntivi (gite, sport alternativi, etc)

RIMBORSI

Rimborsi minimi in caso di annullamento o mancata validazione della competizione:

A) in caso di annullamento della gara 4 o più giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 75% della quota di iscrizione;

B) in caso di annullamento della gara da 0 a 3 giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 50%.

NOTE FINALI

Il presente regolamento per le gare acro da svolgersi in Italia è nato da un'idea di due giovani ragazzi ventenni trentini, Nico Calliari e Nicola Donini. Piloti appassionati di parapendio ed in particolare della disciplina acrobatica.

Hanno dimostrato la loro competenza, dedizione e maturità organizzando nelle due gare FAI 2 di acrobazia in parapendio a Molveno ed in particolare una Coppa del Mondo.

Il sottoscritto Dott. Valentino Baù, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del VDS/VL, giusto Decreto commissariale n. 42 del 13 aprile 2018,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Acrobazia;

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 VDS/VL categoria Parapendio Acrobazia 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. Valentino Baù
Esperto tecnico del Commissario straordinario

PADOVA 17-04-2018

Bau' Valentino

Cognome BAU'
Nome VALENTINO
nato il 31-10-1967
(atto n. 584 p. 1 s. A 1967)
a MONSELICE (PD)
Cittadinanza Italiana
Residenza BAONE (PD)
Via ARZER DEL VESCOVO 24
Stato civile
Professione

CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI

Statura 171
Capelli Castani
Occhi Castani
Segni particolari



Firma del titolare Bau' Valentino

BAONE li 23-11-2010

Impronta del dito indice sinistro

IL SINDACO

Scadenza : 22-11-2020
Diritti : 5,42

AS 5600222

IPZS S.p.A. - OFFICINA C.V. - ROMA

REPVBBLICA ITALIANA

COMVNE DI
BAONE

CARTA D'IDENTITA'
N° AS 5600222
DI
BAU' VALENTINO

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018
AL REGOLAMENTO TECNICO PARAPENDIO – Cat. ACROBAZIA 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO (*GARE PARAPENDIO – ACROBAZIA*) 2017	MOTIVAZIONI	RIFERIMENTO DELLA NORMATIVA FAI O DI ALTRA NORMATIVA NAZIONALE O INTERNAZIONALE DA RECEPIRE ATTRAVERSO TALE MODIFICA
NESSUNA	NESSUNA	NESSUNO

Attestiamo che non sussistono necessità di modifica allo stato né in termini generali, né per ragioni di adeguamento a Normativa FAI o ad altra normativa nazionale o internazionale in vigore e che il Regolamento di cui si propone l'approvazione è conforme alla stessa normativa. Inoltre, anche in virtù delle nostre competenze tecniche, attestiamo che il Regolamento è idoneo ai fini sportivi nonché idoneo in termini di sicurezza e conforme rispetto alla normativa e, più in generale, alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza.
Alleghiamo il Regolamento in versione completa come proposto per l'anno 2018.
In fede.

Roma, 30 marzo '18

Gianbasilio Profiti

Flavio Tebaldi

Alberto Castagna

VALENTINO BAÙ

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

SPECIALITÀ PARAPENDIO – ACROBAZIA

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) in data 1° Marzo 2017 e aggiornato con Decreto del Commissario Straordinario n.____ del_____ 2018

PARTE I: INTRODUZIONE 4
PREMESSA 4
DEFINIZIONI 4
FINALITÀ 4
PARTE II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE 5
RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE 5
DOVERI DELL'ORGANIZZAZIONE 5
DIRETTORE DI GARA (MEET DIRECTOR) 6
CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONE-PILOTI 6
OMOLOGAZIONE GARE 6
PARTE III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE 7
SCELTA DELLA SEDE DELLA COMPETIZIONE 7
INIZIO DELLA COMPETIZIONE 7
ZATTERA 7
ATTERRAGGIO SU TERRAFERMA 7
DECOLLO 8
GENERAL BRIEFING E DAILY BRIEFING 8
PARTE IV: SICUREZZA ED EQUIPAGGIAMENTO 9
RESPONSABILITÀ PERSONALE 9
EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO 9
PARAPENDIO (vele) 9
IMBRAGHI 9
PARACADUTE DI EMERGENZA 9
CASCHI 10
ZAVORRA 10
CONTROLLO ATTREZZATURA 10
SEGNALE DI INTERRUZIONE DI EMERGENZA 10
COMUNICAZIONI: RADIO RICETRASMITTENTE E/O TELEFONO CELLULARE 10
IMBARCAZIONI DI APPOGGIO 11
DISPOSITIVI DI PRIMO SOCCORSO 11
SICUREZZA 11
PARTE V: SELEZIONE DEI PILOTI (SAFETY SELECTION) 13
PARTE VI: TIPOLOGIA DI GARE 14
MEETING ACRO LEGA PILOTI 14
GARE NAZIONALI 14
CAMPIONATI ITALIANI 14
COPPA ITALIA 14
PARTE VII: PUNTEGGI E CLASSIFICHE 16
PUNTEGGIO DI RUN 16
CLASSIFICHE DI RUN 16
NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI 16
CLASSIFICHE DI MERITO 16
PARTE VIII: SQUADRA NAZIONALE E TEAM LEADER 18
SQUADRA NAZIONALE 18
TEAM LEADER 18
PROCESSO DI SELEZIONE 20
PRE-ISCRIZIONE 21
SELEZIONE DEI PILOTI 21
CONFERMA DEI PILOTI 22
ALLEGATO C - SISTEMA DI PUNTEGGIO 23
ALLEGATO D – CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA 24
VALIDITÀ DELLA PROVA 24

ALLEGATO E – REDAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI **25**
GLOSSARIO E DEFINIZIONI 25
DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA GENERALE PILOTI 26
DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA DI COPPA ITALIA 26
ALLEGATO F – FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA **27**
DEFINIZIONE 27
UTILIZZO DELLE INFORMAZIONI 27
COMUNICAZIONI STANDARD 27
ALLEGATO G – CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI **28**
PREMESSA 28
SERVIZI 28
SERVIZI INDISPENSABILI 28
SERVIZI AUSPICABILI 29
SERVIZI AGGIUNTIVI E RICREATIVI 29
RIMBORSI 29
NOTE FINALI **30**

PARTE I: INTRODUZIONE

PREMESSA

Il presente regolamento è proposto dalla Sezione Tecnica di Specialità Volo Libero (di seguito STS) e approvato dalla CCSA dell'Ae.C.I.

In questo regolamento vengono regolamentati gli aspetti riferiti alla sola specialità Aerobatics (acrobazia). Le specialità di Accuracy (precisione in atterraggio) e Cross Country non sono oggetto del presente regolamento.

Per gli aspetti non espressamente trattati dal seguente regolamento viene applicato il Regolamento Sportivo Nazionale CCSA e il regolamento F.A.I. aggiornato.

DEFINIZIONI

F.A.I.: Federazione Aeronautica Internazionale

Ae.C.I.: Aero Club d'Italia

STS presso Ufficio Sportivo Ae.C.I.: Sezione Tecnica di Specialità per il Volo Libero

CCSA presso Ufficio Sportivo Ae.C.I.: Commissione Centrale Sportiva Aeronautica

RSN CCSA: Regolamento Sportivo Nazionale della CCSA

APWT: Aerobatics Paragliding World Tour

ACROPYX.COM: Official Web site of the APWT

FINALITÀ

Il regolamento ha come finalità:

Parte II: Definire le norme generali riguardanti la modalità di richiesta e l'organizzazione delle competizioni

Parte III: Integrare il RSN CCSA e il regolamento F.A.I. per lo svolgimento delle competizioni di parapendio

Parte IV: Definire gli obblighi da rispettare per garantire la sicurezza e le caratteristiche degli equipaggiamenti ammessi

Parte V: Definire le modalità di accesso alle competizioni

Parte VI: Definire le tipologie di gare

Parte VII: Definire la modalità per stilare le classifiche di merito, i punteggi e l'assegnazione dei titoli federali nazionali

Parte VIII: Definire la formazione della squadra nazionale e le funzioni del Team Leader

PARTE II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE

RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE

Chi intende organizzare una competizione nazionale deve presentare alla STS presso l'Ae.C.I. una proposta scritta dettagliata, entro e non oltre il 31 luglio dell'anno precedente, ai sensi dell'art.8 dello statuto dell'Ae.C.I.

Nella richiesta si dovranno chiaramente specificare:

A) Ae.C. organizzatore, nominativo del responsabile organizzativo e suo recapito;

B) data o periodo nel quale si intende effettuare la competizione;

C) area geografica nella quale si intende realizzare la competizione;

D) documentazione tecnica necessaria, mappa;

E) precedenti analoghe esperienze organizzative:

F) assicurazione della piena osservanza del R.S.N. (o del C.S. della FAI nel caso di manifestazioni a carattere internazionale);

G) altre informazioni ritenute utili e opportune.

La STS esaminerà la richiesta e la invierà alla CCSA. In caso di accettazione è diritto dell'organizzazione:

A) l'inserimento della competizione nel calendario gare nazionale e quindi pubblicazione calendario Nazionale Ae.C.I;

B) richiedere di promuovere l'inserimento dell'evento nel calendario internazionale della F.A.I.

Nel caso in cui la richiesta sia respinta, tale decisione dovrà essere motivata per iscritto ai richiedenti.

La rinuncia all'organizzazione è possibile e deve essere comunicata per iscritto, anche via e-mail, alla STS.

DOVERI DELL'ORGANIZZAZIONE

Sono doveri di ogni organizzazione:

A) accettare e applicare le norme e le linee guida per gli organizzatori così come definite in Allegato A al presente regolamento;

B) applicare il protocollo per la selezione dei piloti partecipanti all'evento come descritto in Allegato B al presente regolamento.

Sono doveri di ogni organizzazione durante lo svolgimento della stessa:

A) applicare il presente regolamento, integrandolo al più per quanto non esplicitamente previsto, con la redazione delle cosidette "Local Rules", seguendo comunque lo spirito che informa il regolamento;

B) rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo;

C) predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso.

Entro 10 gg dal termine della competizione è dovere dell'organizzazione inviare alla STS:

le classifiche in formato elettronico e una relazione generale sulla competizione realizzata allegando eventuali foto e dettagliati rapporti di eventuali reclami e di eventuali incidenti avvenuti nel corso della gara.

DIRETTORE DI GARA (MEET DIRECTOR)

Il Direttore di gara deve essere in possesso della tessera di giudice VDS/VL rilasciata da Ae.C.I. in corso di validità.

CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONE-PILOTI

Al fine di fornire delle indicazioni sui servizi essenziali e accessori che ogni organizzazione dovrà fornire ai piloti competitori partecipanti, è stata approntata la "Carta del rapporto Organizzazione – Piloti" in allegato al presente regolamento.

OMOLOGAZIONE GARE

Entro 15 giorni dal termine della competizione, ai sensi del RSN, deve essere trasmessa la documentazione prevista (relazioni, classifiche, ecc.), per richiedere alla CCSA l'omologazione della gara effettuata.

L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito (Generale, Italiana, ecc.) con i risultati ottenuti nelle prove disputate.

Nel caso di evidenti e gravi violazioni del regolamento, o di gravi omissioni nell'applicazione dello stesso, l'STS può proporre alla CCSA, di non omologare la competizione. In tal caso la decisione dovrà essere chiaramente motivata per iscritto all'organizzazione. Se la competizione non è omologata, i risultati in essa ottenuti non saranno utilizzati per la redazione delle varie classifiche di merito.

PARTE III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE

SCELTA DELLA SEDE DELLA COMPETIZIONE

Tutte le prove oggetto della competizione dovranno svolgersi su idoneo specchio d'acqua (es. lago o mare).

INIZIO DELLA COMPETIZIONE

L'inizio della competizione dovrà essere stabilito dal Direttore di gara, dandone comunicazione, previa conferma dei giudici, a tutto lo staff, al Direttore di decollo, al Responsabile sicurezza, alle barche di appoggio, al personale di primo soccorso e infine ai piloti.

ZATTERA

L'organizzazione dovrà predisporre idonea zattera gonfiabile da ubicarsi in adeguata posizione di sicurezza rispetto alla riva e a eventuali ostacoli.

La superficie della zattera dovrà misurare almeno 25 m^2.

Sulla zattera dovranno esserci almeno due persone addette al recupero del pilota e della vela.

ATTERRAGGIO SU TERRAFERMA

L'organizzazione dovrà predisporre una zona di atterraggio priva di ostacoli che permetta ai piloti di atterrare in totale sicurezza. Dovrà essere munita di idoneo segnavento per indicare direzione e intensità del vento. Il Direttore di gara, di concerto con il Responsabile sicurezza e il Capo-giudice e previa consultazione della Commissione Sicurezza, può decidere di escludere l'atterraggio sulla zattera in caso di mare/lago mosso, acqua molto fredda (inferiore a 1 °C) o condizioni di atterraggio non sicure.

In tal caso, l'atterraggio su terra dovrà essere eseguito dai piloti con le seguenti prescrizioni:

- i piloti devono essere in grado di affrontare in sicurezza la zona di atterraggio senza sorvolare il pubblico;
- in atterraggio dovrà essere posizionato un "target" con diametro minimo di 1 m;
- le manovre "spirali" (ground spirals) eseguite fino a terra non sono ammesse.

DECOLLO

Il decollo deve avvenire dalla stessa area per tutti i piloti partecipanti. L'area di decollo deve essere munita di idoneo segnavento per indicare direzione e intensità del vento.

I piloti devono seguire le indicazioni del direttore di decollo.

In caso venissero meno le condizioni di sicurezza in decollo, l'organizzazione può interrompere il decollo dei piloti, comunicando agli stessi tale sospensione.

Successivamente al ripristino delle condizioni di sicurezza, il decollo dei piloti potrà riprendere.

I piloti che decollano dopo l'interruzione comunicata dall'organizzazione (Direttore di decollo) sono automaticamente squalificati e quindi ritenuti fuori gara.

La decisione di decollare è interamente responsabilità del pilota.

Se richiesto dal Direttore di decollo il pilota che intende decollare deve comunicare preventivamente la sua intenzione e attendere l'autorizzazione.

Se il decollo è organizzato con l'ausilio di cancelli di ingresso, il pilota che si immette nell'area di decollo deve essere imbragato e pronto al decollo.

GENERAL BRIEFING E DAILY BRIEFING

La partecipazione al General Briefing è obbligatoria per tutti i piloti e prevede:

A) spiegazione delle local rules;

B) elezione di Commissione piloti e Commissione sicurezza;

C) regolamentazione dei cuts;

D) definizione limiti massimi di intensità del vento;

E) briefing di sicurezza.

Il briefing giornaliero (daily briefing) è da svolgersi prima dell'inizio della giornata di gara ed è obbligatorio per tutti i piloti.

PARTE IV: SICUREZZA ED EQUIPAGGIAMENTO

RESPONSABILITÀ PERSONALE

Ogni pilota partecipante ha la responsabilità diretta della propria sicurezza e quella degli altri piloti. Egli deve eseguire solo manovre che ha praticato e che può controllare completamente.

Il pilota partecipa alle gare a proprio rischio ed è il primo responsabile del rispetto delle leggi italiane di volo.

Il pilota deve essere consapevole che le scelte relative alla conduzione del volo, a prescindere dalle decisioni dell'organizzazione, sono strettamente personali e al di fuori dal ragionevole controllo degli organizzatori della manifestazione e della direzione di gara (Direttore di gara, Coordinatore tecnico ove previsto, Commissione piloti). Si impegna, pertanto, a mantenere una condotta di volo ispirata al contenimento del rischio e che tenga conto della propria preparazione, delle personali capacità e della presente condizione psico-fisica.

EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

L'intera attrezzatura di volo – tra cui vela, imbrago e paracadute di emergenza – devono essere in perfette condizioni. I piloti non saranno accettati nella competizione se presenteranno equipaggiamenti con fascio funicolare danneggiato o rotto, con tessuto danneggiato, riparato, ricucito, etc...

Alle competizioni nazionali di parapendio acrobatico sono ammesse le seguenti attrezzature:

PARAPENDIO (vele)

Tutti i mezzi devono essere certificati EN926-1 o LTF91-09 per lo shock test e test di carico (load tests).

IMBRAGHI

Gli imbraghi devono essere certificati EN1651 o LTF.

PARACADUTE DI EMERGENZA

Sono obbligatori due paracadute di emergenza: 2 classici o 1 classico e 1 Rogallo o BASE System. Per le competizioni con l'utilizzo di D-bag, almeno un paracadute di emergenza deve essere un Rogallo o un BASE System. L'organizzazione può chiedere una deroga a tale requisito per il rilancio.

Tutti i dispositivi di emergenza, eccetto il BASE System, devono essere certificati secondo la norma EN 12491.

Entrambi i paracadute di riserva devono essere asciutti e recentemente ripiegati. Dopo un atterraggio in acqua, devono essere asciugati o sostituiti da materiale asciutto.

CASCHI

Tutti i piloti devono indossare caschi certificati EN966 (HPG). ASTM (Snow Sports) o SNELL rs98 (Snow sports).

ZAVORRA

Non sono consentite zavorre.

L'organizzazione potrà effettuare controlli sui pesi prima dell'inizio della prova, a conclusione della prova o a seguito di un complaint.

CONTROLLO ATTREZZATURA

Il Direttore della sicurezza e/o un Giudice Senior eseguiranno un controllo dell'attrezzatura durante la registrazione del pilota. Ulteriori controlli potranno essere effettuati durante l'evento. Qualsiasi cambiamento di attrezzatura durante l'evento deve essere notificato al Direttore di gara. In caso di mancato rispetto delle norme di cui sopra, il Direttore di gara può sospendere o escludere il pilota dalla competizione.

SEGNALE DI INTERRUZIONE DI EMERGENZA

In caso di emergenza la flight box può essere chiusa.

Un segnale sonoro (abbastanza forte da essere sentito dai piloti) e/o un segnale visivo (croce e in aggiunta un fumogeno) sopra la zattera annunciano che tutte le manovre acrobatiche e tutti gli atterraggi in acqua devono cessare immediatamente. I piloti in aria devono volare verso il basso e atterrare nell'area di atterraggio predisposta sulla terraferma.

COMUNICAZIONI: RADIO RICETRASMITTENTE E/O TELEFONO CELLULARE

L'uso della radio in Italia è strettamente regolamentato e può necessitare dell'autorizzazione da parte degli organi competenti (PP.TT.).

Il Direttore di gara, il Direttore di decollo, il Direttore della sicurezza devono essere costantemente in collegamento radio tra loro, con le imbarcazioni di appoggio e con lo staff presente sulla zattera.

Inoltre anche i giudici di gara devono avere la possibilità di essere in comunicazione con il Direttore di gara.

Si suggerisce l'utilizzo anche di telefoni cellulari, a supporto delle comunicazioni radio.

IMBARCAZIONI DI APPOGGIO

L'organizzazione dovrà predisporre la presenza di almeno 2 imbarcazioni di appoggio che possano consentire il trasbordo dei piloti dalla zattera alla terraferma e intervenire in caso si renda necessario il soccorso al pilota atterrato in acqua.

A garantire l'immediato recupero del pilota, sia nell'eventualità di atterraggio in acqua sia nel caso di atterraggio sulla zattera, si necessita di imbarcazioni a motore (barca, gommone, etc...) con le seguenti caratteristiche minime: 3.5 m di lunghezza, omologato per minimo 4 persone e con una potenza motore minima di 15 HP.

Nell'imbarcazione di appoggio devono essere presenti almeno 2 persone addette al recupero del pilota.

Il personale sulle imbarcazioni deve essere in contatto radio con il Direttore di gara e con il Direttore della sicurezza.

DISPOSITIVI DI PRIMO SOCCORSO

L'organizzazione dovrà predisporre tutto il necessario e nelle tempistiche richieste dalle leggi dello Stato e dalle leggi regionali e provinciali per quanto concerne i dispositivi di primo soccorso.

Si suggerisce di allertare la centrale del 118 di zona.

SICUREZZA

Durante gli allenamenti e in gara sono obbligatori l'uso del casco e l'adozione del paracadute di soccorso.

Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza dell'attrezzatura utilizzata. Il Direttore di gara e il Direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.

La decisione di decollare e ogni altra scelta effettuata in volo dal pilota sono esclusiva responsabilità del pilota stesso.

Il Direttore di gara si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o annullare la gara in situazioni potenzialmente pericolose; l'annullamento della giornata di gara deve essere comunicato ai piloti con le modalità più adeguate: comunicazione radio al decollo, apposito/i segnale/i visivo posto negli atterraggi ufficiali (croce di colore bianco con lato di almeno metri 10) e sulla zattera (croce ad alto risalto rispetto alla superficie). In alternativa all'annullamento il Direttore di gara può decidere per la sospensione della prova.

Il volo in nube è assolutamente vietato. Comportamenti pericolosi, il non rispetto delle regole di volo e ogni comportamento antisportivo causeranno penalità o squalifica.

Al primo briefing deve essere esposta su idonea cartografia e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio (flight box, no fly zone), nonché, la presenza di eventuali ostacoli pericolosi al volo e poco identificabili come linee elettriche, teleferiche e zone non atterrabili lungo il percorso. Inoltre dovranno essere evidenziati eventuali restrizioni al volo (spazi aerei, notam, etc...).

Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.

In caso si rilevi una situazione di emergenza, i piloti che ne hanno possibilità devono tentare di contattare prontamente il Direttore di gara o l'organizzazione e fornire tutti i particolari utili al soccorso.

Un pilota testimone di una situazione di emergenza a carico di un altro pilota deve, se utile e possibile, atterrare e dare soccorso.

Tutti i piloti atterrati al di fuori degli atterraggi ufficiali dovranno ripiegare il parapendio il più presto possibile: un'ala aperta a terra equivale a una richiesta di aiuto.

Un pilota potrà volare in gara solo se in buona salute fisica. Qualsiasi evidente alterazione delle capacità psicofisiche del pilota, determinata da ferite o altre gravi menomazioni, o dovute all'assunzione di farmaci o droghe, dovrà essere riportata al Direttore di gara prima del decollo da chiunque ne venisse a conoscenza; il Direttore di gara provvederà quindi, insieme al personale medico, alla verifica della idoneità del pilota e alla sua eventuale esclusione dalla competizione. In caso di contraddittorio il pilota può documentare la propria idoneità fornendo adeguata certificazione medica.

PARTE V: SELEZIONE DEI PILOTI (SAFETY SELECTION)

Possono accedere alla competizione evitando la safety selection tutti i piloti che hanno già partecipato a gare FAI e che risultano presenti nel ranking FAI.

Il Direttore di gara, prima dell'inizio della gara, può richiedere, a un pilota esentato o a una squadra Synchro, di partecipare a una selezione di sicurezza per dimostrare le competenze nelle manovre di seguito definite. D'intesa con il Direttore della sicurezza e il Capo-giudice, egli può rifiutare l'ingresso alla competizione se il pilota o il team non sono in grado di dimostrare queste abilità.

I piloti che non risultano avere un ranking FAI (consultabile online sul sito www.fai.org nell'apposita sezione), devono partecipare alla safety selection.

I piloti che devono partecipare alla safety selection dovranno essere in grado, dimostrandolo in un volo di prova, di eseguire in totale controllo e sicurezza le seguenti manovre:

- full stall + uscita;
- tail slide + uscita;
- wingover;
- SAT;
- elicottero.

Dovranno inoltre dimostrare di possedere i seguenti requisiti riguardanti la coreografia:

corretto posizionamento e calcolo dello scarroccio;

corretta gestione della quota;

gestione delle connessioni tra manovre, ritmo e fluidità d'esercizio;

per i voli synchro, presenza di coordinamento tra i due piloti.

PARTE VI: TIPOLOGIA DI GARE

MEETING ACRO LEGA PILOTI

La partecipazione agli incontri denominati "Meeting Acro Lega Piloti" è aperto solo ed unicamente ai soci di "Ae.c. Lega Piloti" regolarmente iscritti e in possesso dei documenti richiesti per la partecipazione alle gare Nazionali. Sono organizzate dall'Ae.C. Lega Piloti in collaborazione o coadiuvandosi con Associazioni Sportive Dilettantistiche, Aero Club Federati presenti sul territorio nazionale.

GARE NAZIONALI

La partecipazione alle gare nazionali è aperta a tutti i piloti in possesso dei seguenti documenti validi per l'anno in corso:

- Attestato di volo e relativa visita medica
- Licenza FAI
- Assicurazione RCT
- Assicurazione infortuni

Sono le gare svolte sul territorio italiano inserite nel Calendario Sportivo Nazionale Ae.C.I. Le gare nazionali sono riservate ai piloti di fascia nazionale, ossia i primi 30 della Classifica Generale al 31 Ottobre dell'anno precedente, salvo i piloti invitati dal Team Leader o dagli organizzatori (tramite wild card).

Le gare nazionali sono sostanzialmente di due tipi:

A) Campionati Italiani;

B) Coppa Italia

CAMPIONATI ITALIANI

Il Campionato Italiano è una competizione annuale che assegna il titolo di Campione Italiano Assoluto, Femminile, e in Coppia (Synchro). Il Campionato Italiano è convalidato e i corrispondenti titoli vengono assegnati se viene disputata almeno una run valida per la categoria individuale (SOLO) e una run valida per la categoria a coppie (SYNCHRO).

COPPA ITALIA

Fanno parte della Coppa Italia un massimo di 5 ed un minimo di 2 competizioni svolte sul territorio italiano. È un circuito che comprende alcune delle gare nazionali che vengono svolte sul territorio nazionale definite all'inizio della stagione. La Coppa Italia assegna il titolo Assoluto, Femminile, e

in Coppia (Synchro). La Coppa Italia è convalidata e i corrispondenti titoli vengono assegnati se viene disputata almeno una run valida per la categoria individuale (SOLO) e una run valida per la categoria a coppie (SYNCHRO) ad almeno 2 eventi.

Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata.
Tutti i piloti partecipanti a una gara, a qualsiasi livello, devono accettare integralmente il regolamento.
Nel caso in cui per la stagione non siano state programmate il numero minimo di gare nazionali è possibile inserire al massimo 2 Meeting Acro Lega Piloti nel calendario di Coppa Italia.

Per l'assegnazione del titolo di Campione Italiano categoria Coppie (Synchro) devono essere iscritte almeno 3 coppie.
Per l'assegnazione del titolo Assoluto di Coppa Italia categoria Coppie (Synchro) devono essere iscritte almeno 3 coppie nella classifica finale di Coppa Italia.
Ciascuna coppia è formata da due piloti.
Nel corso di ciascuna manifestazione (evento) non è possibile cambiare i piloti che formano una coppia.
Ogni coppia è univocamente formata da due piloti. Nel momento in cui dovesse cambiare uno dei due piloti si formerà una nuova coppia con conseguente attribuzione di un nuovo punteggio dalla data di formazione della stessa.
Il punteggio ottenuto dai piloti nelle precedenti coppie di appartenenza saranno interrotti e non andranno a sommarsi ai punteggi ottenuti dalla nuova coppia formatasi.

PARTE VII: PUNTEGGI E CLASSIFICHE

PUNTEGGIO DI RUN

Il punteggio di run viene utilizzato ai fini della redazione della classifica parziale della gara. La somma dei punteggi delle run che compongono una gara determina la classifica finale della gara stessa.

Una run è valida se tutti i concorrenti hanno avuto la possibilità di fare un volo giudicato. In caso di difficoltà (condizioni meteorologiche, logistica, ecc), il Direttore di gara può decidere di annullare o di fermare una run dopo aver consultato il Direttore della sicurezza, il Capo-giudice e la Commissione piloti.

Se una run non può essere completata in un giorno, si proseguirà il giorno successivo in programma, a patto che le condizioni meteorologiche siano simili a quelle della run interrotta.

Se una run non può essere completata entro l'ultimo giorno della competizione la run viene annullata e i punteggio non sono presi in considerazione.

Le formule per determinare il punteggio di giornata sono descritte in Appendice E al regolamento e ne costituiscono parte integrante.

CLASSIFICHE DI RUN

Per ogni run di gara e per le gare di fascia nazionale dovranno essere stilate:

A) una classifica assoluta per ogni prova individuale (SOLO);

B) una classifica femminile estrapolata dalla assoluta (SOLO);

C) una classifica assoluta per ogni prova di coppia (SYNCHRO).

NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI

Il sistema di attribuzione di punteggi è quello definito dall' Allegato C.

CLASSIFICHE DI MERITO

Obiettivo delle classifiche è garantire una graduatoria dei piloti di parapendio che hanno partecipato alle recenti competizioni, incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del parapendio, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.

Per la redazione delle classifiche possono essere considerate tutte le gare di acrobazia nazionali ed estere.

Le gare organizzate sul territorio nazionale che applichino un sistema di punteggio diverso da quello specificato nel presente Regolamento non sono valide.

I piloti che intendano utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono far pervenire alla STS nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:

regolamento utilizzato;

classifiche giornaliere con punteggio;

classifica finale, anche mediante link alle classifiche pubblicate su Internet;

recapito dell'organizzazione.

La stagione agonistica FAI è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno, può cioè iniziare con la fine di un Campionato europeo e concludersi con l'inizio di un Campionato mondiale, oppure può andare dalla fine del Campionato mondiale all'inizio del Campionato europeo.

Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due periodi: il periodo pre-evento FAI che va dal primo novembre alla data di inizio dell'evento FAI, e il periodo post-evento FAI che va dal temine dell'evento FAI al trentuno ottobre dello stesso anno. Per semplicità, la stagione agonistica può essere divisa in due periodi compresi tra il primo Novembre e il 30 Giugno, e il primo Luglio e il 31 Ottobre.

La Classifica Generale si ottiene sommando per ogni pilota i migliori risultati ottenuti dallo stesso negli ultimi quattro periodi agonistici, compreso l'attuale. I risultati ottenuti nei due periodi meno recenti vengono devalutati, detraendone il 15%. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice H del presente regolamento. Sono esclusi gli eventi FAI di classe 1, ai quali il pilota partecipa come rappresentante delle Squadra nazionale (es. campionato europeo e mondiale). Sono altresì escluse le competizioni disputate in concomitanza con tali eventi, fatta eccezione per gli eventi di Coppa del Mondo (APWT).

La Classifica di Coppa Italia si ottiene sommando per ogni pilota i migliori punteggi ottenuti in singole giornate di gara svoltesi nella stagione agonistica in corso, facenti parte delle competizioni inserite nel calendario della Coppa Italia. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'Allegato E di questo regolamento

PARTE VIII: SQUADRA NAZIONALE E TEAM LEADER

SQUADRA NAZIONALE

A meno di diversa decisione proposta dalla STS e discussa e approvata dalla CCSA, la Squadra Nazionale Italiana è così composta:

A) i primi 2 (due) piloti classificati nella Classifica Generale, aggiornata al giorno della dead line di registrazione della competizione (Campionato Mondiale e Campionato Europeo) evidenziato nelle local rules dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire;

B) la prima donna classificata nella Classifica Generale, aggiornata al giorno della dead line di registrazione dell'evento (Campionato Mondiale e Campionato Europeo) evidenziato nelle local rules dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire.

Nel caso in cui il giorno della dead line di registrazione coincidesse con un evento FAI 2 o di Coppa del Mondo (PWC) in corso di svolgimento, il giorno di composizione della Squadra nazionale verrà posticipato alla fine dell'evento stesso.

C) gli ulteriori componenti sono selezionati dal Team Leader, che comunicherà le sue scelte agli interessati e al presidente STS.

È facoltà del Team Leader indicare entro i termini predetti una rosa di candidati alla nazionale dalla quale selezionare, al momento della dead line, la squadra effettiva.

TEAM LEADER

Il Team Leader (caposquadra nazionale) è nominato dalla CCSA dopo essere stato proposto alla nomina dalla STS.

Le competenze del caposquadra sono:

- la selezione della squadra nazionale;
- l'incremento dello spirito di squadra, dello spirito sportivo e agonistico e della capacità di volo dei piloti Italiani candidati alla squadra nazionale e, in particolare, dei piloti emergenti;
- la direzione e l'allenamento (anche a terra) della squadra italiana nel corso di eventi internazionali, con pieni poteri circa la tattica di squadra;
- la gestione dei rapporti con l'organizzazione;
- l'organizzazione logistica e amministrativa in loco (anche delegando agli assistenti).

Per comportamenti di grave scorrettezza sportiva il caposquadra può estromettere dalla squadra uno o più piloti.

Qualora se ne ravvisi la necessità, il caposquadra, di concerto con la STS, propone uno o più collaboratori scelti.

ALLEGATO A - LINEE GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI

A.1 Nelle competizioni sono ammessi concorrenti di ambo i sessi.

A.2 Tutti i cittadini italiani in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte a tutti gli effetti agli eventi sportivi. Il possesso della tessera F.A.I. è requisito indispensabile per poter partecipare agli eventi.

A.3 I cittadini stranieri, residenti e non residenti, in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte alle competizioni nazionali ma non concorrono ai titoli di campione previsti.

A.4 La domanda di iscrizione deve essere effettuata attraverso l'apposito modulo fornito dall'organizzazione e deve essere accompagnata dal pagamento della quota prevista. Nel modulo di iscrizione deve essere chiaramente riportato uno spazio in cui ogni pilota iscritto indica un solo nominativo quale componente della Commissione piloti.

A.5 Le domande di iscrizione incomplete o fatte in altre forme scritte, si considerano non valide, eccetto per l'eventuale diritto di prelazione sull'iscrizione; quelle in forma verbale non sono comunque valide.

A.6 È facoltà dell'organizzazione porre un limite massimo al numero di piloti partecipanti purché venga dichiarato nel regolamento della gara, insieme alle modalità di iscrizione. In ogni caso l'assegnazione dei posti disponibili per una prova di livello nazionale dovrà essere fatta nel rispetto dei seguenti criteri di selezione:

tre piloti indicati dal team leader della nazionale;

i posti restanti dovranno essere assegnati esclusivamente ai piloti che rientrano nella fascia nazionale. Nel caso in cui le richieste di iscrizione superino i posti disponibili, i posti rimanenti dovranno essere assegnati in base all'ordine stabilito dalla organizzazione nel rispetto del presente Regolamento, del RSN CCSA e del Regolamento FAI, nel caso di una gara internazionale;

è facoltà degli organizzatori accettare l'iscrizione di piloti che non rientrano nella fascia nazionale per un numero di al più 10 piloti.

La non applicazione del precedente punto da parte degli organizzatori comporterà l'automatica esclusione dei piloti non in fascia nazionale dalle classifiche.

A.7 È facoltà dell'organizzazione rifiutare l'iscrizione dei piloti ritenuti non idonei per motivi di sicurezza o per impossibilità di accertare il rispetto dei requisiti di legge da parte del pilota.

A.8 È consentito iscriversi anche dopo lo svolgimento di una o più prove.

ALLEGATO B - LINEE GUIDA PER LA SELEZIONE DEI PILOTI

Al fine di gestire al meglio e nel modo più corretto ed equo l'iscrizione dei piloti, le organizzazioni di eventi a data fissa dovranno applicare il processo di selezione di seguito descritto.

Il processo di selezione di seguito descritto ha l'obiettivo di:

- garantire la partecipazione ai piloti che hanno maggiore esperienza e capacità;
- garantire agli organizzatori la presenza del numero di iscritti massimo previsto;
- definire dei criteri oggettivi e di semplice comprensione per la selezione dei piloti.

PROCESSO DI SELEZIONE

Il processo di selezione dei piloti che intendono partecipare a una competizione nazionale si basa sulla definizione iniziale di alcune dimensioni e parametri:

N° massimo di posti: il numero massimo di piloti ammessi alla competizione.

Per le gare FAI 2 e meeting acro lega piloti:

SOLO: Massimo 30 piloti

SYNCHRO: Minimo 3 team - Massimo 10 team

Per le gare APWT:

SOLO: Massimo 35 piloti

SYNCHRO: Massimo 15 team

N° posti italiani: il numero di posti riservati ai piloti italiani. Indicativamente almeno il 40% del totale. In caso di competizioni FAI 2 propedeutiche alle FAI 1, specificatamente pre-world e pre-european, il numero dei posti riservati ai piloti italiani sarà indicativamente almeno il 25% del totale.

N° posti esteri: il numero di posti riservati ai piloti non italiani.

N° wildcard organizzazione: il numero di wildcard (inviti personali a piloti) disponibili per la organizzazione. Numero massimo 3.

N° wildcard Team Leader: il numero di wildcard (inviti personali a piloti) disponibili e utilizzabili dal Team Leader. Numero massimo 3.

N° posti donne: È il numero di posti riservato alle donne. Indicativamente il 10% del totale.

Data inizio pre-iscrizione: il giorno dal quale è possibile pre-iscriversi alla competizione.

Data termine pre-iscrizione: il giorno ultimo entro il quale è possibile pre-iscriversi alla competizione.

Le pre-iscrizioni, la selezione e la conferma dei piloti si basa sulla gestione di alcune Liste di Piloti:

Lista piloti pre-iscritti italiani: la lista dei piloti italiani che hanno effettuato la pre-iscrizione alla competizione; la lista è ordinata in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

Lista piloti pre-iscritti esteri: la lista dei piloti non italiani che hanno richiesto la pre-iscrizione alla competizione. La lista è aggiornata in base alla classifica permanete F.A.I. (WPRS).

Lista piloti selezionati: la lista dei piloti che sono stati selezionati e che dovranno dare conferma della loro partecipazione all'evento;

Lista piloti confermati: la lista dei piloti che hanno confermato la loro partecipazione provvedendo a regolarizzare l'iscrizione.

Lista d'attesa: la lista dei piloti che attendono di essere selezionati. La lista è ordinata in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

PRE-ISCRIZIONE

A partire dal giorno "Data inizio preiscrizione" i piloti potranno richiedere di partecipare alla competizione. I piloti vengono inseriti nella "Lista piloti pre-iscritti italiani" se italiani e nella "Lista piloti pre-iscritti esteri" se non italiani.

Le pre-iscrizioni sono possibili fino alla "Data termine preiscrizione".

Chi richiede di iscriversi dopo tale data prende posto nella "Lista d'attesa", nella posizione determinata dalla sua classificazione.

SELEZIONE DEI PILOTI

Al termine della fase di pre-iscrizione viene stilata la "Lista piloti selezionati", che avranno 5-10 giorni di tempo per regolarizzare la loro iscrizione. La lista è costruita includendo:

i piloti che hanno ricevuto una wildcard dall'organizzazione o dal Team Leader;

le donne italiane presenti nella "Lista piloti pre-iscritti italiani" in base alla posizione nella lista, fino ad averne il numero minimo prefissato;

i piloti stranieri presenti nella "Lista piloti pre-iscritti esteri" in base alla posizione nella lista e nel numero prefissato "N° posti esteri".

La lista di selezione viene completata includendo i piloti presenti nella "Lista piloti pre-iscritti italiani" ordinati secondo la Classifica Generale al 31 ottobre dell'anno precedente, fino a raggiungere il "N° massimo di posti".

I piloti selezionati vengono rimossi dalle rispettive liste di pre-iscrizione (italiani e stranieri).

Queste liste conterranno i piloti non selezionati e diventeranno la "Lista d'attesa".

CONFERMA DEI PILOTI

I piloti selezionati che provvedono a regolarizzare e documentare la avvenuta iscrizione vengono inseriti nella "Lista piloti selezionati".

Se un pilota selezionato non completa l'iscrizione o rinuncia alla partecipazione viene rimosso dalla "Lista piloti selezionati" e al suo posto viene inserito nella "Lista piloti selezionati" il primo dei piloti presenti nella corrispondente "Lista d'attesa".

Anche in questo caso il pilota che subentra deve essere presente in Classifica Generale.

Questo iter si ripete fino allo svuotamento delle liste di attesa o al raggiungimento del numero massimo di piloti iscritti.

Nel caso in cui un pilota già confermato debba rinunciare alla partecipazione è facoltà della organizzazione rimuoverlo dalla "Lista piloti confermati" e includere nella "Lista piloti selezionati" il primo dei piloti presenti nella corrispondente "Lista d'attesa". Anche in questo caso il pilota che subentra deve essere presente in Classifica Generale.

ALLEGATO C - SISTEMA DI PUNTEGGIO

Il sistema di punteggio è quello riportato nel regolamento FAI Section 7B.

ALLEGATO D – CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA

VALIDITÀ DELLA PROVA

Una prova di gara viene considerata valida se tutti i concorrenti hanno avuto la possibilità di fare un volo "giudicato".

Criteri minimi di validità in caso di sospensione della prova

Una prova interrotta dal Direttore di gara prima della sua naturale conclusione può essere convalidata se si proseguirà il giorno successivo in programma. a patto che le condizioni meteorologiche siano simili a quelle della run interrotta.

Se una run non può essere completata entro l'ultimo giorno della competizione la run viene annullata e i punteggi non sono presi in considerazione.

ALLEGATO E – REDAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI

GLOSSARIO E DEFINIZIONI

La stagione agonistica FAI è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un Campionato europeo e concludersi con l'inizio di un Campionato mondiale, oppure può andare dalla fine del Campionato mondiale all'inizio del Campionato europeo.

Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due periodi agonistici: il primo periodo che va normalmente dal primo novembre al trenta di giugno, e il secondo periodo che va normalmente dal trenta di giugno al trentuno ottobre dello stesso anno. Le date di inizio/fine dei periodi agonistici possono essere diversamente definite ad inizio stagione.

Il sistema di punteggio adottato è descritto nell'Allegato C.

Definiamo:

A) Evento utile: quello in cui si è volata almeno una run valida.

B) Coefficiente run volate (C_{RV}): un coefficiente in funzione del numero di run volate per un evento così definito:

RUN VOLATE	C_{RV}
1	1.00
2	1.15
3	1.20
4 o più	1.25

C) Coefficiente valore evento (C_{VE}): un coefficiente in funzione della tipologia di evento così definito:

TIPOLOGIA EVENTO	C_{VE}
APWT	1.30
FAI 2 di 1 run	1.15
FAI 2 di 2 run	1.20
FAI 2 di 3 run	1.25
FAI 2 di 4 o più run	1.30
Meeting acro Lega Piloti	1.10

C) Coefficiente tecnico evento (C_{TE}): viene calcolato moltiplicando il coefficiente valore evento per il coefficiente run volate.

(CTE): = (CVE)* (CRV)

DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA GENERALE PILOTI

La classifica generale piloti combina i migliori risultati delle singole run con i migliori risultati relativi all'evento complessivo. La classifica è composta da massimo trenta (30) risultati, venticinque (25) riferiti alle singole run e cinque (5) all'intero evento.

Al più quattro (15) punteggi di run possono essere ottenuti in gare estere e al più due (3) punteggi evento possono essere ottenuti in gare estere. I risultati dei due periodi agonistici meno recenti vengono inseriti nella classifica generale con una penalizzazione del 15%.

DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA DI COPPA ITALIA

La classifica di Coppa Italia combina i migliori risultati delle singole run degli eventi di Coppa Italia. La classifica è composta da massimo venti (20) risultati.

ALLEGATO F – FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA

DEFINIZIONE

La frequenza radio di sicurezza serve per tenere costantemente in contatto il Direttore di gara con il Direttore di decollo, il Responsabile della sicurezza, i per effettuare le comunicazioni riguardanti la sicurezza o qualunque altra informazione importante per i concorrenti.

La frequenza sarà comunicata durante il General Briefing ed eventualmente durante i Daily Briefing.

UTILIZZO DELLE INFORMAZIONI

La Commissione sicurezza, durante la prova, è incaricata di valutare le condizioni meteo e ogni altra situazione riguardante la sicurezza, e consigliare il Direttore di gara nel prendere decisioni circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova. Tutti i piloti hanno comunque il dovere di monitorare le condizioni in volo e comunicarle al Direttore di gara e alla commissione sicurezza quando diventano pericolose, sia in decollo sia in atterraggio. In ogni caso, ogni decisione circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova sono prese esclusivamente dal Direttore di gara.

COMUNICAZIONI STANDARD

Prima di iniziare il programma di manovre il pilota o la coppia di piloti, nel caso del Synchro, deve eseguire una "grande orecchia" per notificare ai giudici l'inizio del programma.

Qualora, prima di iniziare il programma, il pilota valuti che le condizioni siano non sicure o che la quota sia insufficiente per completare il programma dovrà eseguire due "grandi orecchie" per notificare la situazione ai giudici. Dopo di che dovrà scendere immediatamente senza eseguire manovre acrobatiche ed atterrare in sicurezza.

ALLEGATO G – CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI

PREMESSA

La presente "Carta del rapporto Organizzazioni – Piloti" ha lo scopo di trovare un giusto compromesso tra le esigenze dei Piloti competitori, in termini di servizi ricevuti e di contenimento della spesa, e quelle delle Organizzazioni delle gare a data fissa, che devono ricevere un giusto compenso in cambio dei loro sforzi economici e organizzativi. Il fine del presente documento è quello di rendere il rapporto costi / servizi il più possibile equilibrato.

È chiaro che ogni Organizzazione ha esigenze proprie e ogni gara fa storia a sé. La presente raccolta di norme non pretende di esaurire ogni possibile casistica ma vuole costituire una traccia, modificabile e migliorabile nel tempo, in modo che né le Organizzazioni né i Piloti competitori affrontino una condizione di evidente squilibrio tra costi e servizi.

Si fa viva raccomandazione alle Organizzazioni di perseguire un supporto fisico ed economico da parte degli Enti Locali e delle realtà industriali locali, in modo che l'eccellenza dei servizi che ogni Organizzazione desidera offrire vada il meno possibile a gravare sul costo dell'iscrizione che i Piloti devono sostenere.

Il mancato rispetto dei valori suggeriti o la mancata fornitura dei servizi di base potrà portare al non riconoscimento dei punteggi ottenuti dai Piloti nella Competizione per la Classifica Generale e di Coppa Italia.

Potranno essere inserite nel calendario nazionale un massimo di quattro (4) gare
a data fissa, oltre ai Campionati Italiani.

SERVIZI

SERVIZI INDISPENSABILI

- Trasporti da e per il decollo
- Struttura fisica per le operazioni di verifica generale
- Servizi meteo
- Fornitura gratuita di acqua potabile, possibilmente in decollo
- Premi
- Area a disposizione con connettività Internet
- Sito web con info generali, cartine della fly zone
- Iscrizioni e pagamenti online

- Servizio di primo soccorso

SERVIZI AUSPICABILI

- Pocket lunch
- Parking automezzi con camping (ove possibile)
- Servizi igienici (ove possibile)
- T-Shirt dell'evento
- Premi in denaro

SERVIZI AGGIUNTIVI E RICREATIVI

Possono essere offerti a discrezione dell'Organizzazione, ma se offerti devono essere sottoscrivibili e pagati a parte, e non devono gravare sul costo di iscrizione:

- Cene
- Strutture e organizzazione di servizi aggiuntivi (gite, sport alternativi, etc)

RIMBORSI

Rimborsi minimi in caso di annullamento o mancata validazione della competizione:

A) in caso di annullamento della gara 4 o più giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 75% della quota di iscrizione;

B) in caso di annullamento della gara da 0 a 3 giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 50%.

NOTE FINALI

Il presente regolamento per le gare acro da svolgersi in Italia è nato da un'idea di due giovani ragazzi ventenni trentini, Nico Calliari e Nicola Donini. Piloti appassionati di parapendio ed in particolare della disciplina acrobatica.

Hanno dimostrato la loro competenza, dedizione e maturità organizzando nelle due gare FAI 2 di acrobazia in parapendio a Molveno ed in particolare una Coppa del Mondo.

Il sottoscritto Dott. Carlo Tagliaro, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del VDS/VL, giusto Decreto commissariale n. 42 del 13 aprile 2018,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL categoria Parapendio Acrobazia;

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 VDS/VL categoria Parapendio Acrobazia 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, 17/04/18

Dott. Carlo Tagliaro
Esperto tecnico del Commissario straordinario

Scadenza : 06-10-2024
Diritti : 5,42

DIRITTI DI SEGRETERIA € 0,26

AU 6105185

REPVBBLICA ITALIANA

COMVNE DI
COLOGNOLA AI COLLI

CARTA D'IDENTITA'

N° AU 6105185

DI

TAGLIARO CARLO

Cognome ..... TAGLIARO
Nome ..... CARLO
nato il 06-10-1976
(atto n ..... 2228 ..... 1 S ..... A 1976
a ..... VERONA (VR) .....)
Cittadinanza ..... ITALIANA
Residenza ..... COLOGNOLA AI COLLI (VR)
Via ..... DEL CAPITELLO 4
Stato civile ..... STATO LIBERO
Professione ..... LIBERO PROFESSIONISTA

CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI

Statura 180
Capelli ..... Brizzolati
Occhi ..... Azzurri
Segni particolari ..... NESSUNO

Firma del titolare
COLOGNOLA AI COLLI 02-04-2014

Impronta del dito indice sinistro

L'UFFICIALE D'ORDINE DEL SINDACO
(Marilena Bismara)

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018
AL REGOLAMENTO TECNICO PARAPENDIO – Cat. ACROBAZIA 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO (*GARE PARAPENDIO – ACROBAZIA*) **2017**	**MOTIVAZIONI**	**RIFERIMENTO DELLA NORMATIVA FAI O DI ALTRA NORMATIVA NAZIONALE O INTERNAZIONALE DA RECEPIRE ATTRAVERSO TALE MODIFICA**
NESSUNA	NESSUNA	NESSUNO

Attestiamo che non sussistono necessità di modifica allo stato né in termini generali, né per ragioni di adeguamento a Normativa FAI o ad altra normativa nazionale o internazionale in vigore e che il Regolamento di cui si propone l'approvazione è conforme alla stessa normativa. Inoltre, anche in virtù delle nostre competenze tecniche, attestiamo che il Regolamento è idoneo ai fini sportivi nonché idoneo in termini di sicurezza e conforme rispetto alla normativa e, più in generale, alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza.
Alleghiamo il Regolamento in versione completa come proposto per l'anno 2018.
In fede.

Roma, 30 marzo '18

Gianbasilio Profiti

Flavio Tebaldi

Alberto Castagna

17/04/18

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

SPECIALITÀ PARAPENDIO – ACROBAZIA

Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) in data 1° Marzo 2017 e aggiornato con Decreto del Commissario Straordinario n.____ del_____ 2018

PARTE I: INTRODUZIONE 4
PREMESSA 4
DEFINIZIONI 4
FINALITÀ 4
PARTE II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE 5
RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE 5
DOVERI DELL'ORGANIZZAZIONE 5
DIRETTORE DI GARA (MEET DIRECTOR) 6
CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONE-PILOTI 6
OMOLOGAZIONE GARE 6
PARTE III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE 7
SCELTA DELLA SEDE DELLA COMPETIZIONE 7
INIZIO DELLA COMPETIZIONE 7
ZATTERA 7
ATTERRAGGIO SU TERRAFERMA 7
DECOLLO 8
GENERAL BRIEFING E DAILY BRIEFING 8
PARTE IV: SICUREZZA ED EQUIPAGGIAMENTO 9
RESPONSABILITÀ PERSONALE 9
EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO 9
PARAPENDIO (vele) 9
IMBRAGHI 9
PARACADUTE DI EMERGENZA 9
CASCHI 10
ZAVORRA 10
CONTROLLO ATTREZZATURA 10
SEGNALE DI INTERRUZIONE DI EMERGENZA 10
COMUNICAZIONI: RADIO RICETRASMITTENTE E/O TELEFONO CELLULARE 10
IMBARCAZIONI DI APPOGGIO 11
DISPOSITIVI DI PRIMO SOCCORSO 11
SICUREZZA 11
PARTE V: SELEZIONE DEI PILOTI (SAFETY SELECTION) 13
PARTE VI: TIPOLOGIA DI GARE 14
MEETING ACRO LEGA PILOTI 14
GARE NAZIONALI 14
CAMPIONATI ITALIANI 14
COPPA ITALIA 14
PARTE VII: PUNTEGGI E CLASSIFICHE 16
PUNTEGGIO DI RUN 16
CLASSIFICHE DI RUN 16
NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI 16
CLASSIFICHE DI MERITO 16
PARTE VIII: SQUADRA NAZIONALE E TEAM LEADER 18
SQUADRA NAZIONALE 18
TEAM LEADER 18
PROCESSO DI SELEZIONE 20
PRE-ISCRIZIONE 21
SELEZIONE DEI PILOTI 21
CONFERMA DEI PILOTI 22
ALLEGATO C - SISTEMA DI PUNTEGGIO 23
ALLEGATO D – CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA 24
VALIDITÀ DELLA PROVA 24

ALLEGATO E – REDAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI 25
GLOSSARIO E DEFINIZIONI 25
DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA GENERALE PILOTI 26
DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA DI COPPA ITALIA 26
ALLEGATO F – FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA 27
DEFINIZIONE 27
UTILIZZO DELLE INFORMAZIONI 27
COMUNICAZIONI STANDARD 27
ALLEGATO G – CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI 28
PREMESSA 28
SERVIZI 28
SERVIZI INDISPENSABILI 28
SERVIZI AUSPICABILI 29
SERVIZI AGGIUNTIVI E RICREATIVI 29
RIMBORSI 29
NOTE FINALI 30

PARTE I: INTRODUZIONE

PREMESSA

Il presente regolamento è proposto dalla Sezione Tecnica di Specialità Volo Libero (di seguito STS) e approvato dalla CCSA dell'Ae.C.I.

In questo regolamento vengono regolamentati gli aspetti riferiti alla sola specialità Aerobatics (acrobazia). Le specialità di Accuracy (precisione in atterraggio) e Cross Country non sono oggetto del presente regolamento.

Per gli aspetti non espressamente trattati dal seguente regolamento viene applicato il Regolamento Sportivo Nazionale CCSA e il regolamento F.A.I. aggiornato.

DEFINIZIONI

F.A.I.: Federazione Aeronautica Internazionale

Ae.C.I.: Aero Club d'Italia

STS presso Ufficio Sportivo Ae.C.I.: Sezione Tecnica di Specialità per il Volo Libero

CCSA presso Ufficio Sportivo Ae.C.I.: Commissione Centrale Sportiva Aeronautica

RSN CCSA: Regolamento Sportivo Nazionale della CCSA

APWT: Aerobatics Paragliding World Tour

ACROPYX.COM: Official Web site of the APWT

FINALITÀ

Il regolamento ha come finalità:

Parte II: Definire le norme generali riguardanti la modalità di richiesta e l'organizzazione delle competizioni

Parte III: Integrare il RSN CCSA e il regolamento F.A.I. per lo svolgimento delle competizioni di parapendio

Parte IV: Definire gli obblighi da rispettare per garantire la sicurezza e le caratteristiche degli equipaggiamenti ammessi

Parte V: Definire le modalità di accesso alle competizioni

Parte VI: Definire le tipologie di gare

Parte VII: Definire la modalità per stilare le classifiche di merito, i punteggi e l'assegnazione dei titoli federali nazionali

Parte VIII: Definire la formazione della squadra nazionale e le funzioni del Team Leader

PARTE II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE

RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE

Chi intende organizzare una competizione nazionale deve presentare alla STS presso l'Ae.C.I. una proposta scritta dettagliata, entro e non oltre il 31 luglio dell'anno precedente, ai sensi dell'art.8 dello statuto dell'Ae.C.I.

Nella richiesta si dovranno chiaramente specificare:

A) Ae.C. organizzatore, nominativo del responsabile organizzativo e suo recapito;

B) data o periodo nel quale si intende effettuare la competizione;

C) area geografica nella quale si intende realizzare la competizione;

D) documentazione tecnica necessaria, mappa;

E) precedenti analoghe esperienze organizzative;

F) assicurazione della piena osservanza del R.S.N. (o del C.S. della FAI nel caso di manifestazioni a carattere internazionale);

G) altre informazioni ritenute utili e opportune.

La STS esaminerà la richiesta e la invierà alla CCSA. In caso di accettazione è diritto dell'organizzazione:

A) l'inserimento della competizione nel calendario gare nazionale e quindi pubblicazione calendario Nazionale Ae.C.I;

B) richiedere di promuovere l'inserimento dell'evento nel calendario internazionale della F.A.I.

Nel caso in cui la richiesta sia respinta, tale decisione dovrà essere motivata per iscritto ai richiedenti.

La rinuncia all'organizzazione è possibile e deve essere comunicata per iscritto, anche via e-mail, alla STS.

DOVERI DELL'ORGANIZZAZIONE

Sono doveri di ogni organizzazione:

A) accettare e applicare le norme e le linee guida per gli organizzatori così come definite in Allegato A al presente regolamento;

B) applicare il protocollo per la selezione dei piloti partecipanti all'evento come descritto in Allegato B al presente regolamento.

Sono doveri di ogni organizzazione durante lo svolgimento della stessa:

A) applicare il presente regolamento, integrandolo al più per quanto non esplicitamente previsto, con la redazione delle cosidette "Local Rules", seguendo comunque lo spirito che informa il regolamento;

B) rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo;

C) predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso.

Entro 10 gg dal termine della competizione è dovere dell'organizzazione inviare alla STS:

le classifiche in formato elettronico e una relazione generale sulla competizione realizzata allegando eventuali foto e dettagliati rapporti di eventuali reclami e di eventuali incidenti avvenuti nel corso della gara.

DIRETTORE DI GARA (MEET DIRECTOR)

Il Direttore di gara deve essere in possesso della tessera di giudice VDS/VL rilasciata da Ae.C.I. in corso di validità.

CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONE-PILOTI

Al fine di fornire delle indicazioni sui servizi essenziali e accessori che ogni organizzazione dovrà fornire ai piloti competitori partecipanti, è stata approntata la "Carta del rapporto Organizzazione - Piloti" in allegato al presente regolamento.

OMOLOGAZIONE GARE

Entro 15 giorni dal termine della competizione, ai sensi del RSN, deve essere trasmessa la documentazione prevista (relazioni, classifiche, ecc.), per richiedere alla CCSA l'omologazione della gara effettuata.

L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito (Generale, Italiana, ecc.) con i risultati ottenuti nelle prove disputate.

Nel caso di evidenti e gravi violazioni del regolamento, o di gravi omissioni nell'applicazione dello stesso, l'STS può proporre alla CCSA, di non omologare la competizione. In tal caso la decisione dovrà essere chiaramente motivata per iscritto all'organizzazione. Se la competizione non è omologata, i risultati in essa ottenuti non saranno utilizzati per la redazione delle varie classifiche di merito.

PARTE III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE

SCELTA DELLA SEDE DELLA COMPETIZIONE

Tutte le prove oggetto della competizione dovranno svolgersi su idoneo specchio d'acqua (es. lago o mare).

INIZIO DELLA COMPETIZIONE

L'inizio della competizione dovrà essere stabilito dal Direttore di gara, dandone comunicazione, previa conferma dei giudici, a tutto lo staff, al Direttore di decollo, al Responsabile sicurezza, alle barche di appoggio, al personale di primo soccorso e infine ai piloti.

ZATTERA

L'organizzazione dovrà predisporre idonea zattera gonfiabile da ubicarsi in adeguata posizione di sicurezza rispetto alla riva e a eventuali ostacoli.

La superficie della zattera dovrà misurare almeno 25 m^2.

Sulla zattera dovranno esserci almeno due persone addette al recupero del pilota e della vela.

ATTERRAGGIO SU TERRAFERMA

L'organizzazione dovrà predisporre una zona di atterraggio priva di ostacoli che permetta ai piloti di atterrare in totale sicurezza. Dovrà essere munita di idoneo segnavento per indicare direzione e intensità del vento. Il Direttore di gara, di concerto con il Responsabile sicurezza e il Capo-giudice e previa consultazione della Commissione Sicurezza, può decidere di escludere l'atterraggio sulla zattera in caso di mare/lago mosso, acqua molto fredda (inferiore a 1 °C) o condizioni di atterraggio non sicure.

In tal caso, l'atterraggio su terra dovrà essere eseguito dai piloti con le seguenti prescrizioni:

- i piloti devono essere in grado di affrontare in sicurezza la zona di atterraggio senza sorvolare il pubblico;
- in atterraggio dovrà essere posizionato un "target" con diametro minimo di 1 m;
- le manovre "spirali" (ground spirals) eseguite fino a terra non sono ammesse.

DECOLLO

Il decollo deve avvenire dalla stessa area per tutti i piloti partecipanti. L'area di decollo deve essere munita di idoneo segnavento per indicare direzione e intensità del vento.

I piloti devono seguire le indicazioni del direttore di decollo.

In caso venissero meno le condizioni di sicurezza in decollo, l'organizzazione può interrompere il decollo dei piloti, comunicando agli stessi tale sospensione.

Successivamente al ripristino delle condizioni di sicurezza, il decollo dei piloti potrà riprendere.

I piloti che decollano dopo l'interruzione comunicata dall'organizzazione (Direttore di decollo) sono automaticamente squalificati e quindi ritenuti fuori gara.

La decisione di decollare è interamente responsabilità del pilota.

Se richiesto dal Direttore di decollo il pilota che intende decollare deve comunicare preventivamente la sua intenzione e attendere l'autorizzazione.

Se il decollo è organizzato con l'ausilio di cancelli di ingresso, il pilota che si immette nell'area di decollo deve essere imbragato e pronto al decollo.

GENERAL BRIEFING E DAILY BRIEFING

La partecipazione al General Briefing è obbligatoria per tutti i piloti e prevede:

A) spiegazione delle local rules;

B) elezione di Commissione piloti e Commissione sicurezza;

C) regolamentazione dei cuts;

D) definizione limiti massimi di intensità del vento;

E) briefing di sicurezza.

Il briefing giornaliero (daily briefing) è da svolgersi prima dell'inizio della giornata di gara ed è obbligatorio per tutti i piloti.

PARTE IV: SICUREZZA ED EQUIPAGGIAMENTO

RESPONSABILITÀ PERSONALE

Ogni pilota partecipante ha la responsabilità diretta della propria sicurezza e quella degli altri piloti. Egli deve eseguire solo manovre che ha praticato e che può controllare completamente.

Il pilota partecipa alle gare a proprio rischio ed è il primo responsabile del rispetto delle leggi italiane di volo.

Il pilota deve essere consapevole che le scelte relative alla conduzione del volo, a prescindere dalle decisioni dell'organizzazione, sono strettamente personali e al di fuori dal ragionevole controllo degli organizzatori della manifestazione e della direzione di gara (Direttore di gara, Coordinatore tecnico ove previsto, Commissione piloti). Si impegna, pertanto, a mantenere una condotta di volo ispirata al contenimento del rischio e che tenga conto della propria preparazione, delle personali capacità e della presente condizione psico-fisica.

EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

L'intera attrezzatura di volo – tra cui vela, imbrago e paracadute di emergenza – devono essere in perfette condizioni. I piloti non saranno accettati nella competizione se presenteranno equipaggiamenti con fascio funicolare danneggiato o rotto, con tessuto danneggiato, riparato, ricucito, etc...

Alle competizioni nazionali di parapendio acrobatico sono ammesse le seguenti attrezzature:

PARAPENDIO (vele)

Tutti i mezzi devono essere certificati EN926-1 o LTF91-09 per lo shock test e test di carico (load tests).

IMBRAGHI

Gli imbraghi devono essere certificati EN1651 o LTF.

PARACADUTE DI EMERGENZA

Sono obbligatori due paracadute di emergenza: 2 classici o 1 classico e 1 Rogallo o BASE System. Per le competizioni con l'utilizzo di D-bag, almeno un paracadute di emergenza deve essere un Rogallo o un BASE System. L'organizzazione può chiedere una deroga a tale requisito per il rilancio.

Tutti i dispositivi di emergenza, eccetto il BASE System, devono essere certificati secondo la norma EN 12491.

Entrambi i paracadute di riserva devono essere asciutti e recentemente ripiegati. Dopo un atterraggio in acqua, devono essere asciugati o sostituiti da materiale asciutto.

CASCHI

Tutti i piloti devono indossare caschi certificati EN966 (HPG). ASTM (Snow Sports) o SNELL rs98 (Snow sports).

ZAVORRA

Non sono consentite zavorre.

L'organizzazione potrà effettuare controlli sui pesi prima dell'inizio della prova, a conclusione della prova o a seguito di un complaint.

CONTROLLO ATTREZZATURA

Il Direttore della sicurezza e/o un Giudice Senior eseguiranno un controllo dell'attrezzatura durante la registrazione del pilota. Ulteriori controlli potranno essere effettuati durante l'evento. Qualsiasi cambiamento di attrezzatura durante l'evento deve essere notificato al Direttore di gara. In caso di mancato rispetto delle norme di cui sopra, il Direttore di gara può sospendere o escludere il pilota dalla competizione.

SEGNALE DI INTERRUZIONE DI EMERGENZA

In caso di emergenza la flight box può essere chiusa.

Un segnale sonoro (abbastanza forte da essere sentito dai piloti) e/o un segnale visivo (croce e in aggiunta un fumogeno) sopra la zattera annunciano che tutte le manovre acrobatiche e tutti gli atterraggi in acqua devono cessare immediatamente. I piloti in aria devono volare verso il basso e atterrare nell'area di atterraggio predisposta sulla terraferma.

COMUNICAZIONI: RADIO RICETRASMITTENTE E/O TELEFONO CELLULARE

L'uso della radio in Italia è strettamente regolamentato e può necessitare dell'autorizzazione da parte degli organi competenti (PP.TT.).

Il Direttore di gara, il Direttore di decollo, il Direttore della sicurezza devono essere costantemente in collegamento radio tra loro, con le imbarcazioni di appoggio e con lo staff presente sulla zattera.

Inoltre anche i giudici di gara devono avere la possibilità di essere in comunicazione con il Direttore di gara.

Si suggerisce l'utilizzo anche di telefoni cellulari, a supporto delle comunicazioni radio.

IMBARCAZIONI DI APPOGGIO

L'organizzazione dovrà predisporre la presenza di almeno 2 imbarcazioni di appoggio che possano consentire il trasbordo dei piloti dalla zattera alla terraferma e intervenire in caso si renda necessario il soccorso al pilota atterrato in acqua.

A garantire l'immediato recupero del pilota, sia nell'eventualità di atterraggio in acqua sia nel caso di atterraggio sulla zattera, si necessita di imbarcazioni a motore (barca, gommone, etc...) con le seguenti caratteristiche minime: 3.5 m di lunghezza, omologato per minimo 4 persone e con una potenza motore minima di 15 HP.

Nell'imbarcazione di appoggio devono essere presenti almeno 2 persone addette al recupero del pilota.

Il personale sulle imbarcazioni deve essere in contatto radio con il Direttore di gara e con il Direttore della sicurezza.

DISPOSITIVI DI PRIMO SOCCORSO

L'organizzazione dovrà predisporre tutto il necessario e nelle tempistiche richieste dalle leggi dello Stato e dalle leggi regionali e provinciali per quanto concerne i dispositivi di primo soccorso.

Si suggerisce di allertare la centrale del 118 di zona.

SICUREZZA

Durante gli allenamenti e in gara sono obbligatori l'uso del casco e l'adozione del paracadute di soccorso.

Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza dell'attrezzatura utilizzata. Il Direttore di gara e il Direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.

La decisione di decollare e ogni altra scelta effettuata in volo dal pilota sono esclusiva responsabilità del pilota stesso.

Il Direttore di gara si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o annullare la gara in situazioni potenzialmente pericolose; l'annullamento della giornata di gara deve essere comunicato ai piloti con le modalità più adeguate: comunicazione radio al decollo, apposito/i segnale/i visivo posto negli atterraggi ufficiali (croce di colore bianco con lato di almeno metri 10) e sulla zattera (croce ad alto risalto rispetto alla superficie). In alternativa all'annullamento il Direttore di gara può decidere per la sospensione della prova.

Il volo in nube è assolutamente vietato. Comportamenti pericolosi, il non rispetto delle regole di volo e ogni comportamento antisportivo causeranno penalità o squalifica.

Al primo briefing deve essere esposta su idonea cartografia e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio (flight box, no fly zone), nonché, la presenza di eventuali ostacoli pericolosi al volo e poco identificabili come linee elettriche, teleferiche e zone non atterrabili lungo il percorso. Inoltre dovranno essere evidenziati eventuali restrizioni al volo (spazi aerei, notam, etc...).

Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.

In caso si rilevi una situazione di emergenza, i piloti che ne hanno possibilità devono tentare di contattare prontamente il Direttore di gara o l'organizzazione e fornire tutti i particolari utili al soccorso.

Un pilota testimone di una situazione di emergenza a carico di un altro pilota deve, se utile e possibile, atterrare e dare soccorso.

Tutti i piloti atterrati al di fuori degli atterraggi ufficiali dovranno ripiegare il parapendio il più presto possibile: un'ala aperta a terra equivale a una richiesta di aiuto.

Un pilota potrà volare in gara solo se in buona salute fisica. Qualsiasi evidente alterazione delle capacità psicofisiche del pilota, determinata da ferite o altre gravi menomazioni, o dovute all'assunzione di farmaci o droghe, dovrà essere riportata al Direttore di gara prima del decollo da chiunque ne venisse a conoscenza; il Direttore di gara provvederà quindi, insieme al personale medico, alla verifica della idoneità del pilota e alla sua eventuale esclusione dalla competizione. In caso di contraddittorio il pilota può documentare la propria idoneità fornendo adeguata certificazione medica.

PARTE V: SELEZIONE DEI PILOTI (SAFETY SELECTION)

Possono accedere alla competizione evitando la safety selection tutti i piloti che hanno già partecipato a gare FAI e che risultano presenti nel ranking FAI.

Il Direttore di gara, prima dell'inizio della gara, può richiedere, a un pilota esentato o a una squadra Synchro, di partecipare a una selezione di sicurezza per dimostrare le competenze nelle manovre di seguito definite. D'intesa con il Direttore della sicurezza e il Capo-giudice, egli può rifiutare l'ingresso alla competizione se il pilota o il team non sono in grado di dimostrare queste abilità.

I piloti che non risultano avere un ranking FAI (consultabile online sul sito www.fai.org nell'apposita sezione), devono partecipare alla safety selection.

I piloti che devono partecipare alla safety selection dovranno essere in grado, dimostrandolo in un volo di prova, di eseguire in totale controllo e sicurezza le seguenti manovre:

- full stall + uscita;
- tail slide + uscita;
- wingover;
- SAT;
- elicottero.

Dovranno inoltre dimostrare di possedere i seguenti requisiti riguardanti la coreografia:

corretto posizionamento e calcolo dello scarroccio;

corretta gestione della quota;

gestione delle connessioni tra manovre, ritmo e fluidità d'esercizio;

per i voli synchro, presenza di coordinamento tra i due piloti.

PARTE VI: TIPOLOGIA DI GARE

MEETING ACRO LEGA PILOTI

La partecipazione agli incontri denominati "Meeting Acro Lega Piloti" è aperto solo ed unicamente ai soci di "Ae.c. Lega Piloti" regolarmente iscritti e in possesso dei documenti richiesti per la partecipazione alle gare Nazionali. Sono organizzate dall'Ae.C. Lega Piloti in collaborazione o coadiuvandosi con Associazioni Sportive Dilettantistiche, Aero Club Federati presenti sul territorio nazionale.

GARE NAZIONALI

La partecipazione alle gare nazionali è aperta a tutti i piloti in possesso dei seguenti documenti validi per l'anno in corso:

- Attestato di volo e relativa visita medica
- Licenza FAI
- Assicurazione RCT
- Assicurazione infortuni

Sono le gare svolte sul territorio italiano inserite nel Calendario Sportivo Nazionale Ae.C.I. Le gare nazionali sono riservate ai piloti di fascia nazionale, ossia i primi 30 della Classifica Generale al 31 Ottobre dell'anno precedente, salvo i piloti invitati dal Team Leader o dagli organizzatori (tramite wild card).

Le gare nazionali sono sostanzialmente di due tipi:

A) Campionati Italiani;

B) Coppa Italia

CAMPIONATI ITALIANI

Il Campionato Italiano è una competizione annuale che assegna il titolo di Campione Italiano Assoluto, Femminile, e in Coppia (Synchro). Il Campionato Italiano è convalidato e i corrispondenti titoli vengono assegnati se viene disputata almeno una run valida per la categoria individuale (SOLO) e una run valida per la categoria a coppie (SYNCHRO).

COPPA ITALIA

Fanno parte della Coppa Italia un massimo di 5 ed un minimo di 2 competizioni svolte sul territorio italiano. È un circuito che comprende alcune delle gare nazionali che vengono svolte sul territorio nazionale definite all'inizio della stagione. La Coppa Italia assegna il titolo Assoluto, Femminile, e

in Coppia (Synchro). La Coppa Italia è convalidata e i corrispondenti titoli vengono assegnati se viene disputata almeno una run valida per la categoria individuale (SOLO) e una run valida per la categoria a coppie (SYNCHRO) ad almeno 2 eventi.

Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata.
Tutti i piloti partecipanti a una gara, a qualsiasi livello, devono accettare integralmente il regolamento.
Nel caso in cui per la stagione non siano state programmate il numero minimo di gare nazionali è possibile inserire al massimo 2 Meeting Acro Lega Piloti nel calendario di Coppa Italia.

Per l'assegnazione del titolo di Campione Italiano categoria Coppie (Synchro) devono essere iscritte almeno 3 coppie.
Per l'assegnazione del titolo Assoluto di Coppa Italia categoria Coppie (Synchro) devono essere iscritte almeno 3 coppie nella classifica finale di Coppa Italia.
Ciascuna coppia è formata da due piloti.
Nel corso di ciascuna manifestazione (evento) non è possibile cambiare i piloti che formano una coppia.
Ogni coppia è univocamente formata da due piloti. Nel momento in cui dovesse cambiare uno dei due piloti si formerà una nuova coppia con conseguente attribuzione di un nuovo punteggio dalla data di formazione della stessa.
Il punteggio ottenuto dai piloti nelle precedenti coppie di appartenenza saranno interrotti e non andranno a sommarsi ai punteggi ottenuti dalla nuova coppia formatasi.

PARTE VII: PUNTEGGI E CLASSIFICHE

PUNTEGGIO DI RUN

Il punteggio di run viene utilizzato ai fini della redazione della classifica parziale della gara. La somma dei punteggi delle run che compongono una gara determina la classifica finale della gara stessa.

Una run è valida se tutti i concorrenti hanno avuto la possibilità di fare un volo giudicato. In caso di difficoltà (condizioni meteorologiche, logistica, ecc), il Direttore di gara può decidere di annullare o di fermare una run dopo aver consultato il Direttore della sicurezza, il Capo-giudice e la Commissione piloti.

Se una run non può essere completata in un giorno, si proseguirà il giorno successivo in programma, a patto che le condizioni meteorologiche siano simili a quelle della run interrotta.

Se una run non può essere completata entro l'ultimo giorno della competizione la run viene annullata e i punteggio non sono presi in considerazione.

Le formule per determinare il punteggio di giornata sono descritte in Appendice E al regolamento e ne costituiscono parte integrante.

CLASSIFICHE DI RUN

Per ogni run di gara e per le gare di fascia nazionale dovranno essere stilate:

A) una classifica assoluta per ogni prova individuale (SOLO);

B) una classifica femminile estrapolata dalla assoluta (SOLO);

C) una classifica assoluta per ogni prova di coppia (SYNCHRO).

NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI

Il sistema di attribuzione di punteggi è quello definito dall' Allegato C.

CLASSIFICHE DI MERITO

Obiettivo delle classifiche è garantire una graduatoria dei piloti di parapendio che hanno partecipato alle recenti competizioni, incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del parapendio, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.

Per la redazione delle classifiche possono essere considerate tutte le gare di acrobazia nazionali ed estere.

Le gare organizzate sul territorio nazionale che applichino un sistema di punteggio diverso da quello specificato nel presente Regolamento non sono valide.

I piloti che intendano utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono far pervenire alla STS nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:

regolamento utilizzato;

classifiche giornaliere con punteggio;

classifica finale, anche mediante link alle classifiche pubblicate su Internet;

recapito dell'organizzazione.

La stagione agonistica FAI è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno, può cioè iniziare con la fine di un Campionato europeo e concludersi con l'inizio di un Campionato mondiale, oppure può andare dalla fine del Campionato mondiale all'inizio del Campionato europeo.

Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due periodi: il periodo pre-evento FAI che va dal primo novembre alla data di inizio dell'evento FAI, e il periodo post-evento FAI che va dal termine dell'evento FAI al trentuno ottobre dello stesso anno. Per semplicità, la stagione agonistica può essere divisa in due periodi compresi tra il primo Novembre e il 30 Giugno, e il primo Luglio e il 31 Ottobre.

La Classifica Generale si ottiene sommando per ogni pilota i migliori risultati ottenuti dallo stesso negli ultimi quattro periodi agonistici, compreso l'attuale. I risultati ottenuti nei due periodi meno recenti vengono devalutati, detraendone il 15%. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice H del presente regolamento. Sono esclusi gli eventi FAI di classe 1, ai quali il pilota partecipa come rappresentante delle Squadra nazionale (es. campionato europeo e mondiale). Sono altresì escluse le competizioni disputate in concomitanza con tali eventi, fatta eccezione per gli eventi di Coppa del Mondo (APWT).

La Classifica di Coppa Italia si ottiene sommando per ogni pilota i migliori punteggi ottenuti in singole giornate di gara svoltesi nella stagione agonistica in corso, facenti parte delle competizioni inserite nel calendario della Coppa Italia. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'Allegato E di questo regolamento

PARTE VIII: SQUADRA NAZIONALE E TEAM LEADER

SQUADRA NAZIONALE

A meno di diversa decisione proposta dalla STS e discussa e approvata dalla CCSA, la Squadra Nazionale Italiana è così composta:

A) i primi 2 (due) piloti classificati nella Classifica Generale, aggiornata al giorno della dead line di registrazione della competizione (Campionato Mondiale e Campionato Europeo) evidenziato nelle local rules dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire:

B) la prima donna classificata nella Classifica Generale, aggiornata al giorno della dead line di registrazione dell'evento (Campionato Mondiale e Campionato Europeo) evidenziato nelle local rules dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire.

Nel caso in cui il giorno della dead line di registrazione coincidesse con un evento FAI 2 o di Coppa del Mondo (PWC) in corso di svolgimento, il giorno di composizione della Squadra nazionale verrà posticipato alla fine dell'evento stesso.

C) gli ulteriori componenti sono selezionati dal Team Leader, che comunicherà le sue scelte agli interessati e al presidente STS.

È facoltà del Team Leader indicare entro i termini predetti una rosa di candidati alla nazionale dalla quale selezionare, al momento della dead line, la squadra effettiva.

TEAM LEADER

Il Team Leader (caposquadra nazionale) è nominato dalla CCSA dopo essere stato proposto alla nomina dalla STS.

Le competenze del caposquadra sono:

- la selezione della squadra nazionale;
- l'incremento dello spirito di squadra, dello spirito sportivo e agonistico e della capacità di volo dei piloti italiani candidati alla squadra nazionale e, in particolare, dei piloti emergenti;
- la direzione e l'allenamento (anche a terra) della squadra italiana nel corso di eventi internazionali, con pieni poteri circa la tattica di squadra;
- la gestione dei rapporti con l'organizzazione;
- l'organizzazione logistica e amministrativa in loco (anche delegando agli assistenti).

Per comportamenti di grave scorrettezza sportiva il caposquadra può estromettere dalla squadra uno o più piloti.

Qualora se ne ravvisi la necessità, il caposquadra, di concerto con la STS, propone uno o più collaboratori scelti.

ALLEGATO A - LINEE GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI

A.1 Nelle competizioni sono ammessi concorrenti di ambo i sessi.

A.2 Tutti i cittadini italiani in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte a tutti gli effetti agli eventi sportivi. Il possesso della tessera F.A.I. è requisito indispensabile per poter partecipare agli eventi.

A.3 I cittadini stranieri, residenti e non residenti, in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte alle competizioni nazionali ma non concorrono ai titoli di campione previsti.

A.4 La domanda di iscrizione deve essere effettuata attraverso l'apposito modulo fornito dall'organizzazione e deve essere accompagnata dal pagamento della quota prevista. Nel modulo di iscrizione deve essere chiaramente riportato uno spazio in cui ogni pilota iscritto indica un solo nominativo quale componente della Commissione piloti.

A.5 Le domande di iscrizione incomplete o fatte in altre forme scritte, si considerano non valide, eccetto per l'eventuale diritto di prelazione sull'iscrizione: quelle in forma verbale non sono comunque valide.

A.6 È facoltà dell'organizzazione porre un limite massimo al numero di piloti partecipanti purché venga dichiarato nel regolamento della gara, insieme alle modalità di iscrizione. In ogni caso l'assegnazione dei posti disponibili per una prova di livello nazionale dovrà essere fatta nel rispetto dei seguenti criteri di selezione:

tre piloti indicati dal team leader della nazionale;

i posti restanti dovranno essere assegnati esclusivamente ai piloti che rientrano nella fascia nazionale. Nel caso in cui le richieste di iscrizione superino i posti disponibili, i posti rimanenti dovranno essere assegnati in base all'ordine stabilito dalla organizzazione nel rispetto del presente Regolamento, del RSN CCSA e del Regolamento FAI, nel caso di una gara internazionale;

è facoltà degli organizzatori accettare l'iscrizione di piloti che non rientrano nella fascia nazionale per un numero di al più 10 piloti.

La non applicazione del precedente punto da parte degli organizzatori comporterà l'automatica esclusione dei piloti non in fascia nazionale dalle classifiche.

A.7 È facoltà dell'organizzazione rifiutare l'iscrizione dei piloti ritenuti non idonei per motivi di sicurezza o per impossibilità di accertare il rispetto dei requisiti di legge da parte del pilota.

A.8 È consentito iscriversi anche dopo lo svolgimento di una o più prove.

ALLEGATO B - LINEE GUIDA PER LA SELEZIONE DEI PILOTI

Al fine di gestire al meglio e nel modo più corretto ed equo l'iscrizione dei piloti, le organizzazioni di eventi a data fissa dovranno applicare il processo di selezione di seguito descritto.

Il processo di selezione di seguito descritto ha l'obiettivo di:

- garantire la partecipazione ai piloti che hanno maggiore esperienza e capacità;
- garantire agli organizzatori la presenza del numero di iscritti massimo previsto;
- definire dei criteri oggettivi e di semplice comprensione per la selezione dei piloti.

PROCESSO DI SELEZIONE

Il processo di selezione dei piloti che intendono partecipare a una competizione nazionale si basa sulla definizione iniziale di alcune dimensioni e parametri:

N° massimo di posti: il numero massimo di piloti ammessi alla competizione.

Per le gare FAI 2 e meeting acro lega piloti:

SOLO: Massimo 30 piloti

SYNCHRO: Minimo 3 team - Massimo 10 team

Per le gare APWT:

SOLO: Massimo 35 piloti

SYNCHRO: Massimo 15 team

N° posti italiani: il numero di posti riservati ai piloti italiani. Indicativamente almeno il 40% del totale. In caso di competizioni FAI 2 propedeutiche alle FAI 1, specificatamente pre-world e pre-european, il numero dei posti riservati ai piloti italiani sarà indicativamente almeno il 25% del totale.

N° posti esteri: il numero di posti riservati ai piloti non italiani.

N° wildcard organizzazione: il numero di wildcard (inviti personali a piloti) disponibili per la organizzazione. Numero massimo 3.

N° wildcard Team Leader: il numero di wildcard (inviti personali a piloti) disponibili e utilizzabili dal Team Leader. Numero massimo 3.

N° posti donne: È il numero di posti riservato alle donne. Indicativamente il 10% del totale.

Data inizio pre-iscrizione: il giorno dal quale è possibile pre-iscriversi alla competizione.

Data termine pre-iscrizione: il giorno ultimo entro il quale è possibile pre-iscriversi alla competizione.

Le pre-iscrizioni, la selezione e la conferma dei piloti si basa sulla gestione di alcune Liste di Piloti:

Lista piloti pre-iscritti italiani: la lista dei piloti italiani che hanno effettuato la pre-iscrizione alla competizione: la lista è ordinata in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

Lista piloti pre-iscritti esteri: la lista dei piloti non italiani che hanno richiesto la pre-iscrizione alla competizione. La lista è aggiornata in base alla classifica permanete F.A.I. (WPRS).

Lista piloti selezionati: la lista dei piloti che sono stati selezionati e che dovranno dare conferma della loro partecipazione all'evento;

Lista piloti confermati: la lista dei piloti che hanno confermato la loro partecipazione provvedendo a regolarizzare l'iscrizione.

Lista d'attesa: la lista dei piloti che attendono di essere selezionati. La lista è ordinata in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

PRE-ISCRIZIONE

A partire dal giorno "Data inizio preiscrizione" i piloti potranno richiedere di partecipare alla competizione. I piloti vengono inseriti nella "Lista piloti pre-iscritti italiani" se italiani e nella "Lista piloti pre-iscritti esteri" se non italiani.

Le pre-iscrizioni sono possibili fino alla "Data termine preiscrizione".

Chi richiede di iscriversi dopo tale data prende posto nella "Lista d'attesa", nella posizione determinata dalla sua classificazione.

SELEZIONE DEI PILOTI

Al termine della fase di pre-iscrizione viene stilata la "Lista piloti selezionati", che avranno 5-10 giorni di tempo per regolarizzare la loro iscrizione. La lista è costruita includendo:

i piloti che hanno ricevuto una wildcard dall'organizzazione o dal Team Leader;

le donne italiane presenti nella "Lista piloti pre-iscritti italiani" in base alla posizione nella lista, fino ad averne il numero minimo prefissato;

i piloti stranieri presenti nella "Lista piloti pre-iscritti esteri" in base alla posizione nella lista e nel numero prefissato "N° posti esteri".

La lista di selezione viene completata includendo i piloti presenti nella "Lista piloti pre-iscritti italiani" ordinati secondo la Classifica Generale al 31 ottobre dell'anno precedente, fino a raggiungere il "N° massimo di posti".

I piloti selezionati vengono rimossi dalle rispettive liste di pre-iscrizione (italiani e stranieri).

Queste liste conterranno i piloti non selezionati e diventeranno la "Lista d'attesa".

CONFERMA DEI PILOTI

I piloti selezionati che provvedono a regolarizzare e documentare la avvenuta iscrizione vengono inseriti nella "Lista piloti selezionati".

Se un pilota selezionato non completa l'iscrizione o rinuncia alla partecipazione viene rimosso dalla "Lista piloti selezionati" e al suo posto viene inserito nella "Lista piloti selezionati" il primo dei piloti presenti nella corrispondente "Lista d'attesa".

Anche in questo caso il pilota che subentra deve essere presente in Classifica Generale.

Questo iter si ripete fino allo svuotamento delle liste di attesa o al raggiungimento del numero massimo di piloti iscritti.

Nel caso in cui un pilota già confermato debba rinunciare alla partecipazione è facoltà della organizzazione rimuoverlo dalla "Lista piloti confermati" e includere nella "Lista piloti selezionati" il primo dei piloti presenti nella corrispondente "Lista d'attesa". Anche in questo caso il pilota che subentra deve essere presente in Classifica Generale.

ALLEGATO C - SISTEMA DI PUNTEGGIO

Il sistema di punteggio è quello riportato nel regolamento FAI Section 7B.

ALLEGATO D – CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA

VALIDITÀ DELLA PROVA

Una prova di gara viene considerata valida se tutti i concorrenti hanno avuto la possibilità di fare un volo "giudicato".

Criteri minimi di validità in caso di sospensione della prova

Una prova interrotta dal Direttore di gara prima della sua naturale conclusione può essere convalidata se si proseguirà il giorno successivo in programma, a patto che le condizioni meteorologiche siano simili a quelle della run interrotta.

Se una run non può essere completata entro l'ultimo giorno della competizione la run viene annullata e i punteggi non sono presi in considerazione.

ALLEGATO E – REDAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI

GLOSSARIO E DEFINIZIONI

La stagione agonistica FAI è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un Campionato europeo e concludersi con l'inizio di un Campionato mondiale, oppure può andare dalla fine del Campionato mondiale all'inizio del Campionato europeo.

Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due periodi agonistici: il primo periodo che va normalmente dal primo novembre al trenta di giugno, e il secondo periodo che va normalmente dal trenta di giugno al trentuno ottobre dello stesso anno. Le date di inizio/fine dei periodi agonistici possono essere diversamente definite ad inizio stagione.

Il sistema di punteggio adottato è descritto nell'Allegato C.

Definiamo:

A) Evento utile: quello in cui si è volata almeno una run valida.

B) Coefficiente run volate (C_{RV}): un coefficiente in funzione del numero di run volate per un evento così definito:

RUN VOLATE	C_{RV}
1	1.00
2	1.15
3	1.20
4 o più	1.25

C) Coefficiente valore evento (C_{VE}): un coefficiente in funzione della tipologia di evento così definito:

TIPOLOGIA EVENTO	C_{VE}
APWT	1.30
FAI 2 di 1 run	1.15
FAI 2 di 2 run	1.20
FAI 2 di 3 run	1.25
FAI 2 di 4 o più run	1.30
Meeting acro Lega Piloti	1.10

C) Coefficiente tecnico evento (C_{TE}): viene calcolato moltiplicando il coefficiente valore evento per il coefficiente run volate.

(CTE): =(CVE)* (CRV)

DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA GENERALE PILOTI

La classifica generale piloti combina i migliori risultati delle singole run con i migliori risultati relativi all'evento complessivo. La classifica è composta da massimo trenta (30) risultati, venticinque (25) riferiti alle singole run e cinque (5) all'intero evento.

Al più quattro (15) punteggi di run possono essere ottenuti in gare estere e al più due (3) punteggi evento possono essere ottenuti in gare estere. I risultati dei due periodi agonistici meno recenti vengono inseriti nella classifica generale con una penalizzazione del 15%.

DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA DI COPPA ITALIA

La classifica di Coppa Italia combina i migliori risultati delle singole run degli eventi di Coppa Italia. La classifica è composta da massimo venti (20) risultati.

ALLEGATO F – FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA

DEFINIZIONE

La frequenza radio di sicurezza serve per tenere costantemente in contatto il Direttore di gara con il Direttore di decollo, il Responsabile della sicurezza, i per effettuare le comunicazioni riguardanti la sicurezza o qualunque altra informazione importante per i concorrenti.

La frequenza sarà comunicata durante il General Briefing ed eventualmente durante i Daily Briefing.

UTILIZZO DELLE INFORMAZIONI

La Commissione sicurezza, durante la prova, è incaricata di valutare le condizioni meteo e ogni altra situazione riguardante la sicurezza, e consigliare il Direttore di gara nel prendere decisioni circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova. Tutti i piloti hanno comunque il dovere di monitorare le condizioni in volo e comunicarle al Direttore di gara e alla commissione sicurezza quando diventano pericolose, sia in decollo sia in atterraggio. In ogni caso, ogni decisione circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova sono prese esclusivamente dal Direttore di gara.

COMUNICAZIONI STANDARD

Prima di iniziare il programma di manovre il pilota o la coppia di piloti, nel caso del Synchro, deve eseguire una "grande orecchia" per notificare ai giudici l'inizio del programma.

Qualora, prima di iniziare il programma, il pilota valuti che le condizioni siano non sicure o che la quota sia insufficiente per completare il programma dovrà eseguire due "grandi orecchie" per notificare la situazione ai giudici. Dopo di che dovrà scendere immediatamente senza eseguire manovre acrobatiche ed atterrare in sicurezza.

ALLEGATO G – CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI

PREMESSA

La presente "Carta del rapporto Organizzazioni – Piloti" ha lo scopo di trovare un giusto compromesso tra le esigenze dei Piloti competitori, in termini di servizi ricevuti e di contenimento della spesa, e quelle delle Organizzazioni delle gare a data fissa, che devono ricevere un giusto compenso in cambio dei loro sforzi economici e organizzativi. Il fine del presente documento è quello di rendere il rapporto costi / servizi il più possibile equilibrato.

È chiaro che ogni Organizzazione ha esigenze proprie e ogni gara fa storia a sé. La presente raccolta di norme non pretende di esaurire ogni possibile casistica ma vuole costituire una traccia, modificabile e migliorabile nel tempo, in modo che né le Organizzazioni né i Piloti competitori affrontino una condizione di evidente squilibrio tra costi e servizi.

Si fa viva raccomandazione alle Organizzazioni di perseguire un supporto fisico ed economico da parte degli Enti Locali e delle realtà industriali locali, in modo che l'eccellenza dei servizi che ogni Organizzazione desidera offrire vada il meno possibile a gravare sul costo dell'iscrizione che i Piloti devono sostenere.

Il mancato rispetto dei valori suggeriti o la mancata fornitura dei servizi di base potrà portare al non riconoscimento dei punteggi ottenuti dai Piloti nella Competizione per la Classifica Generale e di Coppa Italia.

Potranno essere inserite nel calendario nazionale un massimo di quattro (4) gare
a data fissa, oltre ai Campionati Italiani.

SERVIZI

SERVIZI INDISPENSABILI

- Trasporti da e per il decollo
- Struttura fisica per le operazioni di verifica generale
- Servizi meteo
- Fornitura gratuita di acqua potabile, possibilmente in decollo
- Premi
- Area a disposizione con connettività Internet
- Sito web con info generali, cartine della fly zone
- Iscrizioni e pagamenti online

- Servizio di primo soccorso

SERVIZI AUSPICABILI

- Pocket lunch
- Parking automezzi con camping (ove possibile)
- Servizi igienici (ove possibile)
- T-Shirt dell'evento
- Premi in denaro

SERVIZI AGGIUNTIVI E RICREATIVI

Possono essere offerti a discrezione dell'Organizzazione, ma se offerti devono essere sottoscrivibili e pagati a parte, e non devono gravare sul costo di iscrizione:

- Cene
- Strutture e organizzazione di servizi aggiuntivi (gite, sport alternativi. etc)

RIMBORSI

Rimborsi minimi in caso di annullamento o mancata validazione della competizione:

A) in caso di annullamento della gara 4 o più giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 75% della quota di iscrizione;

B) in caso di annullamento della gara da 0 a 3 giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 50%.

NOTE FINALI

Il presente regolamento per le gare acro da svolgersi in Italia è nato da un'idea di due giovani ragazzi ventenni trentini, Nico Calliari e Nicola Donini. Piloti appassionati di parapendio ed in particolare della disciplina acrobatica.

Hanno dimostrato la loro competenza, dedizione e maturità organizzando nelle due gare FAI 2 di acrobazia in parapendio a Molveno ed in particolare una Coppa del Mondo.

La sottoscritta Sig.ra Elsa Quaglia, visti:

- il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL del Deltaplano - Cross Country, come rettificato e integrato dalla Sezione Tecnica di Specialità;
- il Regolamento tecnico delle gare di VDS/VL del Parapendio – Cross Country, come rettificato e integrato dalla Sezione Tecnica di Specialità;
- il Regolamento tecnico delle gare di VDS/VL del Parapendio – Accuracy, come rettificato e integrato dalla Sezione Tecnica di Specialità;
- il Regolamento tecnico delle gare di VDS/VL del Parapendio – Acrobazia, come rettificato e integrato dalla Sezione Tecnica di Specialità;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ESPRIME

parere favorevole all'approvazione dei Regolamenti tecnici per le gare di VDS/VL del Deltaplano categoria Cross Country, del Parapendio categorie Cross Country, Accuracy e Acrobazia, come rettificati e integrati dalla Sezione Tecnica di Specialità.

Roma, 20 aprile 2018.

Sig.ra Elsa Quaglia
Responsabile del settore sportivo

Il sottoscritto Gen. Giuseppe D'Accolti, visti:

- il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL del Deltaplano - Cross Country, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- il Regolamento tecnico delle gare di VDS/VL del Parapendio – Cross Country, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- il Regolamento tecnico delle gare di VDS/VL del Parapendio – Accuracy, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- il Regolamento tecnico delle gare di VDS/VL del Parapendio – Acrobazia, 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, 20 aprile 2018.

Gen. D.A. (Aus) Giuseppe D'Accolti
Direttore Generale dell'Aero Club d'Italia

Il sottoscritto Gen. Giuseppe D'Accolti approva i seguenti atti:

- il Regolamento tecnico per le gare di VDS/VL del Deltaplano - Cross Country, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- il Regolamento tecnico delle gare di VDS/VL del Parapendio – Cross Country, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- il Regolamento tecnico delle gare di VDS/VL del Parapendio – Accuracy, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- il Regolamento tecnico delle gare di VDS/VL del Parapendio – Acrobazia, come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS.

Roma, 20 aprile 2018.

Gen.D.A. (Aus) Giuseppe D'Accolti
Direttore Generale dell'Aero Club d'Italia