AERO CLUB D'ITALIA
Il Commissario straordinario

DECRETO DEL COMMISSARIO STRAORDINARIO

N. 60/2018 DELL'11 MAGGIO 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 dott.ri Ernesto Biondo, Filippo Papale e Vittorio Cucumia;

VISTO il Decreto del Commissario straordinario n. 58 del 9 maggio 2018 di nomina degli esperti tecnici dello stesso Commissario straordinario per la disciplina sportiva del Volo a Motore;

VISTO il Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Aereo", 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 la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Aereo" (All. 2);

VISTE le relative attestazioni della Sezione Tecnica di Specialità in ordine alla conformità delle predette proposte di modifica e dell'intero Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Aereo", 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 Fulvio Salucci, Tiziano Sangiorgi e Luca Marin, esperti tecnici del Commissario straordinario per la disciplina sportiva del Volo a Motore, in ordine alla conformità delle predette proposte di modifica e dell'intero Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Aereo", alla loro idoneità ai fini sportivi e, più in generale, in termini di sicurezza, nonché alla loro conformità rispetto alla normativa nazionale e internazionale e alle regole e alle buone pratiche in materia di sicurezza (All. 3);

VISTO il Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Idro", 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 la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Idro", salvo il mero aggiornamento dei riferimenti all'anno di gara (All. 4);

VISTE le relative attestazioni della Sezione Tecnica di Specialità in ordine alla conformità dell'intero Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Idro", 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 Fulvio Salucci, Tiziano Sangiorgi e Luca Marin, esperti tecnici del Commissario straordinario per la disciplina sportiva del Volo a Motore, in ordine alla conformità dell'intero Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Idro", 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 la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Velocità", 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 la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Gare di Velocità", salvo il mero aggiornamento dei riferimenti all'anno di gara (All. 5);

VISTE le relative attestazioni della Sezione Tecnica di Specialità in ordine alla conformità dell'intero Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Gare di Velocità", 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 Fulvio Salucci, Tiziano Sangiorgi e Luca Marin, esperti tecnici del Commissario straordinario per la disciplina sportiva del Volo a Motore, in ordine alla conformità dell'intero Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Gare di Velocità", 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);

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. 6);

VISTO il parere tecnico del Direttore Generale, anche alla luce delle sue competenze tecniche, 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. 7);

VISTA l'approvazione da parte del Direttore Generale dei predetti Regolamenti tecnici (All. 8);

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 la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Aereo", il Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Idro" e il Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Gare di Velocità" sono vigenti;
2. di approvare le modifiche al Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Aereo" nonché di aggiornare il Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Idro" e il Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Gare di Velocità", come da proposte della Sezione Tecnica di Specialità;
3. che il Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally

Aereo", il Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Idro" e il Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Gare di Velocità", come allegati al presente Decreto, siano pubblicati sul sito ufficiale dell'Ente;

4. che il Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Aereo", il Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Rally Idro" e il Regolamento tecnico per la disciplina sportiva del Volo a Motore, specialità "Gare di Velocità", 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, 11 maggio 2018

prof. avv. Pierluigi Matera
COMMISSARIO STRAORDINARIO AeCI

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.

d) Proposta Diploma Pirat Gheriger al pilota Aldo Cernezzi.
La CCSA concorda con la suddetta proposta ma rimanda alle valutazioni del CF la valutazione del *curriculum* sportivo del sig. Cernezzi.

e) Proposta nomina piloti volovelisti quali Official Observer FAI
Si prende atto della proposta della STS di richiedere alla FAI la nomina di alcuni piloti volovelisti quali Official Observer internazionali. La CCSA a riguardo si esprime favorevolmente e chiede di corredare la richiesta con il *curriculum* di ciascun pilota al fine di consentire al CF una più compiuta valutazione della proposta di nomina.

f) Approvazione Regolamento rilascio Insegne di Volo a Vela – Ed. 2017
Visto il nuovo testo di Regolamento delle insegne FAI di volo a vela, predisposto dalla STS in coordinamento con l'Ufficio Sportivo dell'Ente, la CCSA approva il documento proposto e depositato presso la Segreteria della CCSA medesima.

Al Punto 6 - Esame proposte STS di VDS/VM verbale del 25/01/2017;

a) Proposta programmazione attività e ripartizione fondi bilancio 2016.
La STS del VDS a Motore propone la programmazione dell'attività per l'anno 2017 con la ripartizione dei fondi, che ritiene insufficienti a soddisfare le esigenze della specialità per il 2017.
In merito, la CCSA approva la suddetta programmazione e chiede al Consiglio Federale di valutare l'opportunità di reperire gli ulteriori fondi necessari o parte di essi per consentire lo svolgimento dell'attività programmata.

b) Proposta nomina capi squadra/selezionatori squadre nazionali 2017
La CCSA approva la nomina del sigg.:
- Orazi Matteo per la disciplina del Paramotore/paracarrello
- Tilde Fanciulli per la disciplina Microlight.

c) Proposta Regolamenti Sportivi Nazionali Gare di VDS/VM 2017
Visti i documenti proposti per il 2017 e udito il sig. Biondo illustrare gli stessi, la CCSA approva all'unanimità i Regolamenti nazionali della specialità Paramotore, Pendolare, Multiassi e Autogiro 2017.

Al Punto 7 -Esame proposte STS Volo a Motore verbale del 08/02/2017

a) Proposta programmazione attività vola a motore e ripartizione fondi 2017.
La CCSA prende atto della proposta della STS di volo a motore della programmazione di attività 2017 e della richiesta di incremento di fondi, ritenendo insufficiente lo stanziamento di € 30.000,00 per il 2017. Approva il programma presentato dalla STS nel verbale dell' 8/2 e chiede, per quanto possibile, un'integrazione di fondi per poter fronteggiare l'esigenza di assegnare contributi agli Aero Club organizzatori delle gare 2017, che risultano in numero superiore rispetto al precedente anno 2016.

C.A.

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.

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO Rally Aereo 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO NAZIONALE RALLY AEREO 2017	MOTIVAZIONI	EVENTUALE RIFERIMENTO ALLA NORMATIVA FAI 2018 O AGGIORNAMENTO DAL REGOLAMENTO RALLY 2017
Pag. 3 - descrizione degli eventi agonistici	Soppressa la categoria "Sportman"	Non più prevista al regolamento internazionale FAI 2018 **(A1.1)**
Pag. 3 - A.1.3	Razionalizzazione organizzazione gare	Circolare AeCI n. 8/2012 del 22/2/2012 (ultimo parifor)
Pag. 4 - A.1.9	Rinvio normativo per eventuali reclami	Art. 5.4.N del RSN
Pag. 5 - A.2.10	Descrizione contenuto busta di gara e istruzioni decollo e atterraggio	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A2.1.12)**
Pag. 5 - A.2.15	Procedure parcheggio e disposizioni consegna busta di gara	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.1.13)**
Pag. 7 - A.3.4.4 e A.3.4.5	Descrizione e nuove procedure identificazione delle foto	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.3.4.4 e A.3.4.5)**
Pag. 9 - A.4.2	Ridefinizione dell'abbuono al tempo teorico di sorvolo dei vertici	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.4.2)**

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 22/03/2018

La STS Volo a Motore

Ernesto Biondo Cucurnia

Filippo Bonaga

Ingegner Vittorio Cucurnia

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

RALLY AEREO

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

A.1	3
A.2	4
A.3	5
A.4	9
A.5	10
A.6	10
A.7	11
A.8	11
A.9	12
A.10	13
APPENDICE 1	13
APPENDICE 2	15
APPENDICE 3	16
APPENDICE 4	1719
APPENDICE 5	TABELLA VELOCITA' MASSIME1722
APPENDICE 6	22

Nell'anno sportivo vengono svolti i seguenti eventi agonistici:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Piloti
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Navigatori
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Team a squadre di Aeroclub

L'effettuazione delle gare previste è delegata agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta.
Gli Aero Club organizzano le gare in conformità a quanto previsto dal presente Regolamento tecnico, al Regolamento Sportivo Nazionale e a tutte le disposizioni emanate dall' Aero Club d'Italia.

.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

A.1.1 Le gare di rally valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara; il numero minimo di partecipanti non deve essere inferiore a quattro.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Gli Enti Organizzatori inviano al Centro Classifiche di Volo a Motore, almeno 40 gg. prima della gara, la documentazione necessaria, indicando i recapiti dei contatti dedicati quali la segreteria, il direttore di gara e il responsabile operativo, nonché il percorso di gara, le coordinate dei vertici e le coordinate delle foto in rotta.
Il Centro Classifiche provvederà quindi ad inserire a sua discrezione le prove di Navigazione Scenica e Navigazione ad Arco.

A.1.4 Il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare, annullare la gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del Direttore di Gara e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno sessanta giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è il responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il Briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e piena comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara (§ A.2.8/9) nonché al controllo degli atterraggi di precisione in prossimità della griglia.

A.1.7 In occasione dell'evento agonistico L'aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente e i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A. con la tessera di Giudice in corso di validità. La C.S.O. è

disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare, la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;
b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;
c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;
d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie.
È compito del responsabile del Centro Classifiche: la predisposizione dell'ordine di partenza e delle buste di gara contenenti la carta al 200.000, le foto, il road book e la scheda di gara. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. le classifiche provvisorie appena compilate evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse in sede di decodifica dei registratori di volo. Per le modalità, le tempistiche e le procedure applicabili si rinvia all'Art. 5.4.N del Regolamento Sportivo Nazionale.

Vittorio Cucinella

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per l'effettuazione del volo di prova sono a carica dell'Aeroclub organizzatore.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.3 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.4 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.5 Ad ogni equipaggio sarà consegnata una carta di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche e con scala 1:200.000.

A.2.6 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare. Tra un decollo e quello successivo deve esserci una separazione in tempo di almeno 2 minuti.

A.2.7 I decolli di equipaggi di uno stesso Aero Club, se possibile, devono essere separati da un tempo minimo di 6 minuti. L'inserimento di un equipaggio estraneo annulla questa raccomandazione.

A.2.8 E' vietato l'uso di qualunque apparecchiatura elettronica e/o pilota automatico che possa facilitare la condotta di gara. Il Direttore di Gara in collaborazione della C.S.O. è preposto alla verifica dei dispositivi non consentiti che saranno sbarcati ovvero sigillati nell'ipotesi che siano integrati sul pannello strumenti. I sigilli saranno controllati al termine della gara.

A.2.9 Gli aeromobili, gli equipaggi, i bagagli personali possono essere sottoposti ad ispezione dalla C.S.O. per la ricerca di apparati non consentiti per la navigazione/comunicazione. L'ispezione deve essere completata entro i 5 minuti che precedono l'orario di consegna della busta di gara.

A.2.10 La busta di gara conterrà: due cartine di gara, un roadbook, un foglio dei tempi, un set fotografie in rotta, un set fotografie dei vertici, una scheda risposte di gara, istruzioni rullaggio decollo e atterraggio, una busta di sicurezza contenente una mappa di gara con i vertici evidenziati. La busta di gara sarà consegnata agli equipaggi ad un tempo calcolato dalla somma di due minuti per ogni vertice includendo start e finish point. Ogni equipaggio provvederà a munirsi del materiale per la pianificazione.

A.2.11 L'Ente organizzatore utilizzerà i dati dei registratori di volo per verificare se l'equipaggio ha eseguito il volo in conformità con le istruzioni impartite. Ad ogni errore corrisponderà una penalità (§ A.4).

A.2.12 Dopo il decollo i concorrenti dovranno portarsi allo Starting Point entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book sufficiente a coprire l'intera distanza.

A.2.13 Dopo il Finish Point, i concorrenti, dovranno portarsi all'atterraggio di precisione, successivamente rullare fino al parcheggio e consegnare la scheda di gara entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book sufficiente a coprire l'intero percorso.

A.2.14 Dopo l'atterraggio, il rullaggio verso il parcheggio deve essere eseguito senza indugio seguendo le istruzioni impartite dalla TWR o dal personale preposto a terra.

A.2.15 Raggiunta la posizione di parcheggio, ogni equipaggio consegnerà la scheda risposte di gara unitamente alle mappe di gara al giudice incaricato entro il tempo stabilito.

A.2.16 E' fatto divieto agli equipaggi di comunicare tra loro a partire dal momento della consegna della prima busta fino alla riconsegna della busta da parte dell'ultimo equipaggio in gara, è altresì fatto divieto a chiunque di avvicinare i concorrenti durante il tempo di pianificazione della gara e prima della riconsegna della busta di gara dopo l'arrivo al parcheggio. I giudici componenti la C.S.O. sono preposti alla verifica dell'osservanza di tale norma.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 Prova di navigazione (Navigation test)

A.3.1.1 Il test di navigazione inizia dal decollo (TO) ed il primo punto di sorvolo sarà lo starting point (SP). La gara prosegue lungo i vertici del tracciato (TP) e termina al final point (FP). La lunghezza di ogni competizione deve essere compresa tra 80 nm e 100 nm ed è calcolata dal primo punto della gara (SP) al punto finale (FP). Per motivi di sicurezza o in casi particolari legati alle condizioni meteo, Il Direttore di Gara può modificare la lunghezza del percorso o variarne la configurazione. La distanza tra un vertice ed il successivo è compresa, salvo casi di forza maggiore, tra 5 nm e 15 nm ed il numero dei vertici è compreso tra un minimo di 10 ed un massimo di 16 compreso ST e FP.

A.3.1.2 La competizione sarà composta dalle seguenti prove:

1. prova di pianificazione (Plotting test);
2. prova di puntualità a tempo (Timing Test) sui TP;
3. prova di ricognizione a vista (Observation Test):
   a) fotografie dei TP;
   b) fotografie in Rotta e/o obiettivi di tela a terra: minimo 15 massimo 20;

4. prova di atterraggio (Landing Test).

A.3.1.3 Dopo il decollo il pilota deve seguire le istruzioni ricevute per raggiungere lo SP. Lo SP deve essere sorvolato con la prua dell'aeromobile già in rotta verso il primo vertice (TP1). L'aeromobile, durante il sorvolo dei TP e del FP, deve mantenere la prua impostata per raggiungere quel punto.

A.3.1.4 Dopo aver superato il FP gli aeromobili devono seguire le istruzioni impartite per l'avvicinamento e l'atterraggio.

A.3.1.5 I tracciati del volo e le quote mantenute durante la gara saranno verificati esaminando i dati dei registratori di volo. Non seguire le istruzioni comporta sanzioni in accordo al § A.4.

A.3.1.6 Saranno sanzionate le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta che congiunge due vertici tra lo SP ed il FP rilevate dal registratore di volo (§ A.4.5).

A.3.1.7 Dopo aver superato un vertice la virata deve essere effettuata seguendo il percorso più breve per raggiungere il vertice successivo. Queste virate non rientrano sotto la "regola più di 90°" (§ A.3.1.6) se effettuate entro 45 secondi dopo il passaggio del vertice.

A.3.1.8 Lo SP ha una "gate line" che si estende per 1 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in allontanamento. L'attraversamento in violazione di quanto previsto al punto A.3.1.3 comporta le penalità previste per le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta.

A.3.2 **Prova di pianificazione (Plotting test)**

A.3.2.1 Tutti i punti di virata (TP) e le tratte saranno descritte in modo chiaro nelle istruzioni di volo.

A.3.2.2 Tutti TP devono essere chiaramente identificabili sul terreno, devono essere descritti nelle istruzioni di volo, devono essere definiti ed identificabili sulla carta di gara dove devono essere rappresentati con un simbolo secondo la legenda grafica convenzionale della carta stessa, devono avere una esatta posizione sul terreno e devono essere verificati a terra dall'organizzatore attraverso l'impiego di due GPS indipendenti che lavorano con almeno 6 satelliti e che abbiano WGS 84.

A.3.2.3 Le istruzioni sui TP possono essere date nelle seguenti forme:

a) posizione nota;

b) coordinate (latitudine e longitudine);

c) prua e distanza da o verso i TP descritti secondo le modalità dei precedenti punti a) o b). Le informazioni fornite non devono consentire identificazioni ambigue.

A.3.2.4 I simboli degli aeroporti, dei VOR, degli NDB o l'incrocio di coordinate geografiche riportate sulla carta di gara sono "posizioni note" e possono rappresentare dei TP. Possono essere dichiarati altri oggetti sulla mappa come "posizione nota". Tutte le "posizioni note" devono essere evidenziate sulla carta di gara e visualizzate sulle istruzioni di volo.

A.3.2.5 Punti noti alla Direzione di Gara, ma sconosciuti agli equipaggi concorrenti, non sono da considerarsi "posizioni note".

A.3.2.6 Istruzioni su una tratta possono essere date come:

a) tratta realizzata dal sorvolo di una traccia a terra {da TP (x) seguire fiume fino TP (x + 1)}. In questo caso, nelle istruzioni di volo, sarà data la corretta prua per un avvicinamento diretto al TP (x+1), la lunghezza della tratta ed il tempo esatto necessario a percorrerla.

b) tratta realizzata dalla descrizione di un arco di cerchio {da TP (y) seguire l'arco fino al TP (y+1)}. Il centro dell'arco sarà una posizione nota e la sua costruzione sarà descritta nelle

istruzioni di volo (massimo tre navigazioni ad arco per ogni gara). Sarà compito dei concorrenti tracciare l'arco sulla carta ed il suo centro.

A.3.2.7 La rotta sarà data come rotta vera.

A.3.2.8 Le distanze saranno date in miglia e decimi di miglia nautiche e in chilometri e decimi di chilometri.

A.3.3 **Prova di puntualità a tempo (Timing Test)**

A.3.3.1 Il tempo ufficiale di gara sarà quello letto sui GPS. I tempi (hh: mm: ss) potranno essere espressi in ora locale, UTC o come tempo trascorso dopo l'orario assegnato per il decollo. Questi tempi saranno riportati nella scheda di gara per il decollo, il sorvolo di ogni TP. Il tempo di decollo sarà rilevato all'attraversamento di una linea di decollo ben definita ed evidenziata sulla pista.

A.3.3.2 Saranno rilevati il tempo di decollo, i tempi di sorvolo dei TP ed il tempo dal Finish point alla riconsegna della busta di gara.

A.3.3.3 In particolare, il tempo sarà rilevato quando l'aereo attraversa il cancello che taglia il TP che si estende per 0,5 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in avvicinamento, (per lo SP perpendicolarmente alla rotta in allontanamento).

A.3.4 **Prova di ricognizione a vista (Observation Test)**

A.3.4.1 La prova di ricognizione a vista inizia dal punto di partenza (SP), continua con tutti i TP e termina sul punto finale (FP).

A.3.4.2 Saranno oggetto della prova di ricognizione a vista le fotografie dei TP, le fotografie in rotta e/o gli obiettivi in tela a terra.

A.3.4.3 Agli equipaggi saranno fornite le fotografie dei TP, minimo 15 massimo 20.

A.3.4.4 Le fotografie dei TP possono essere giuste o sbagliate e sono riprese da qualunque direzione, in caso di foto sbagliata il soggetto della foto non può essere entro il raggio di un n.m. dal TP; L'equipaggio dovrà segnare sulla scheda se la foto del TP è giusta o sbagliata. Le fotografie sono contrassegnate con il numero del TP nella corretta sequenza di sorvolo. Ci possono essere un massimo di due TP senza la fotografia. In questo caso dovranno essere il FP e il TP precedente.

A.3.4.5 Le fotografie in rotta sono contrassegnate da lettere, esse non sono in sequenza. Le foto in rotta saranno divise in due gruppi, le istruzioni per l'utilizzo dei gruppi di foto saranno descritte sul road book. L'oggetto da identificare sarà cerchiato sulla fotografia e si dovrà trovare ad una distanza massima di 300 metri dalla rotta. Le fotografie in rotta sono riprese con un angolo massimo di più o meno 45° rispetto alla rotta di avvicinamento e con un angolo compreso tra 30° e 60° rispetto al terreno ad una altezza compresa tra 1000 e 1500 piedi AGL.

L'equipaggio dovrà indicare, nell'apposito spazio della scheda di gara, contrassegnato dalla lettera della foto trovata, la sua distanza dal TP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);

A. 3.4.6 Gli obbiettivi in tela a terra (minimo 3 massimo 5 per gara) saranno posti tra i TP e dovranno essere posizionati ad una distanza massima di 100 metri dalla rotta.

A.3.4.7 In caso di utilizzo di obiettivi in tela a terra il numero massimo di foto in rotta si ridurrà dello stesso numero degli obbiettivi in tela impiegati. L'equipaggio dovrà indicare, nell'esatto spazio della scheda di gara:

a) la forma rappresentata dagli obbiettivi in tela a terra (vedi appendice1);

b) la sua distanza dal TP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);

c) il numero identificativo del TP precedente.

A.3.4.8 Non ci saranno fotografie in rotta né obiettivi di tela a terra prima dello SP; entro le prime 5 nm dopo lo SP; né un Nm dopo ogni TP; né dopo il FP.

A.3.5 Prova di atterraggio (Landing Test)

A.3.5.1 La prova di atterraggio consisterà in un atterraggio di precisione.

A.3.5.2 L'atterraggio seguirà ad un normale avvicinamento dove l'uso del/dei motore/i e dei flaps sono a discrezione del pilota.

A.3.5.3 La toccata deve avvenire contemporaneamente sulle due ruote del carrello principale eccetto nel caso in cui il D.G. non abbia dichiarato "cross wind conditions". In questo caso l'aereo potrà toccare sulla ruota del carrello principale sopravvento.

A.3.5.4 Il ruotino anteriore non deve toccare terra finché non è a terra il carrello principale. Un aereo biciclo deve toccare terra con la coda sotto l'asse orizzontale.

A.3.5.5 Se le ruote del carrello principale toccano in più zone della griglia di atterraggio, al fine del punteggio, sarà considerata la zona con maggiori penalità.

A.3.5.6 Un aereo sarà considerato "bouncing" quando dopo aver toccato terra si risolleva in volo con tutte le ruote e toccando successivamente due o più zone della griglia di atterraggio, in questo caso sarà considerata la zona con maggiori penalità.

A.3.5.8 Quando la componente di vento al traverso è di 8 nodi o più il D.G., valutato anche il meteo dalla locale stazione (se esistente) deve dichiarare, "Condizioni di vento al traverso", dando avviso via radio ai concorrenti. Se la componente di vento al traverso è superiore ai 15 nodi, il D.G. dichiarerà "prova di atterraggio annullata".

A.3.5.9 La componente massima di vento in coda, ai fini della validità dell'atterraggio, è di 5 nodi. Se la componente di vento in coda è superiore a 5 nodi, il D.G. cambierà la direzione di atterraggio dando avviso ai concorrenti, ove ciò non fosse possibile dichiarerà "prova di atterraggio annullata".

A.3.5.10 Sono definiti atterraggi anomali:

a) gli atterraggi non conformi al § A 3.5.4.

b) quando, senza che siano state dichiarate "condizioni di vento al traverso", al momento della toccata iniziale, una ruota del carrello principale si solleva da terra di un'altezza maggiore ad un diametro della ruota stessa,

c) quando, in "condizioni di vento al traverso" dichiarate, tocca terra per prima la ruota del carrello principale sottovento,

d) toccare il suolo con qualsiasi parte dell'aereo diversa dalle ruote,

e) se si effettua la retrazione anche parziale dei flaps all'interno della griglia di atterraggio prima della toccata,

f) toccare la pista con le ruote bloccate,

g) se una qualsiasi ruota del carrello principale si solleva da terra mentre il ruotino anteriore rimane a terra.

A.3.6 Flight Data Recording Equipment

A.3.6.1 Il Centro Classifiche fornirà ad ogni equipaggio un registratore di volo approvato dalla FAI.

A.3.6.2 I requisiti tecnici dei registratori di volo sono quelli riportati nel FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4.

A.3.6.3 La responsabilità del funzionamento del registratore di volo, una volta imbarcato sull'aereo, è dell'equipaggio. Il data recorder diventa parte integrale dell'attrezzatura di bordo ed il suo eventuale malfunzionamento sarà considerato come una normale avaria. L'equipaggio sarà classificato solamente in base ai dati che il registratore avrà memorizzato.

A.3.6.4 Nessun concorrente è autorizzato a manipolare il registratore di volo in qualsiasi modo, pena la squalifica. Particolari dubbi o problemi riguardanti l'utilizzo del registratore di volo devono essere risolti durante il briefing.

A.4 PENALITÀ

A.4.1 **Attraversamento della linea di decollo (cancello orario):**

Tempo di decollo + 60 secondi	0 penalità
Ogni secondo in anticipo al tempo di decollo o in ritardo oltre i 60 secondi	3 penalità
	massimo 100 penalità

A.4.2 **Prova di puntualità a tempo TP:**

Sorvolo al tempo teorico +/- 2 sec.	0 penalità
Ogni secondo di anticipo / ritardo oltre i 5 sec.	3 penalità
Sorvolo di un TP fuori dal cancello	100 penalità
	massimo 100 penalità

A.4.3 **Prova di ricognizione a vista:**

Foto/obiettivi di tela a terra tra i TP:

Per ogni identificazione corretta della posizione (tolleranza 0,5 nm)	0 penalità
Identificazione corretta con errore di posizione compreso tra 0,51 nm e 1,0 nm	15 penalità
Non osservato	30 penalità
Non corretto o con errore di posizione oltre 1,0 nm	50 penalità

A.4.4	a) Non rilevato al passaggio di un cancello TP	100 penalità
	b) Violazione delle norme di sicurezza e di volo (ogni volta)	600 penalità
	c) Volo al di sotto della minima altezza (ogni volta)	200 penalità
	d) Violazione delle istruzioni impartite (ogni volta)	200 penalità
	e) Apertura della *"Busta di Sicurezza"*	300 penalità
	f) Trasporto di equipaggiamenti elettronici non autorizzati	squalifica
A.4.5	virata maggiore di 90 ° dalla rotta per oltre 5 secondi (tra SP e FP) (ogni volta)	200 penalità
A.4.6	Presentazione in ritardo della busta di gara	300 penalità
A.4.7	Mancato ascolto sulla frequenza di gara (ogni volta)	200 penalità

A.4.8 Ogni equipaggio che per qualsiasi ragione atterri in un aeroporto diverso da quello pianificato e non continui la gara sarà considerato ritirato. Nel caso in cui continui la gara non saranno fatti abbuoni sui tempi rilevati.

A.4.9 **Prova di atterraggio:**

Area bianca	0 penalità
Area "A"	10 penalità
Area "B"	20 penalità
Area "C"	30 penalità
Area "D"	40 penalità
Area "E"	60 penalità
Area "F"	80 penalità
Area "G"	100 penalità
Area "H"	120 penalità
Area "X"	60 penalità
Area "Y"	120 penalità
Atterraggio fuori dalla griglia (prima o dopo a sinistra o a destra),	200 penalità
Dare motore dopo la toccata, all'interno della zona di atterraggio,	50 penalità
Riattaccata senza aver toccato il suolo, (senza esserne stati costretti)	200 penalità
Riattaccata invece di "full stop",	200 penalità
Nessun tentativo di atterrare sul campo designato	300 penalità
Atterraggio anomalo	150 penalità
Massimo di penalità per atterraggi anomali	300 penalità

A.5 SQUALIFICA

A.5.1 La squalifica di un equipaggio può derivare da:

a) qualsiasi comportamento scorretto a terra o in volo,
b) condotta di volo pericolosa che possa mettere in pericolo persone e/o cose,
c) atteggiamenti di protesta rivolti direttamente ad altri concorrenti,
d) mancato rispetto delle norme e dei regolamenti di gara,
e) violazione delle norme anti-doping FAI,
f) manomissione del sistema di registrazione del volo,
g) trasporto di apparecchiature elettroniche non autorizzate,
h) qualsiasi tipo di inganno.

A.5.2 La decisione di squalificare un equipaggio compete al Direttore di Gara.

A.6 ISCRIZIONI

A.6.1 Ogni equipaggio deve essere composto da un pilota titolare e da un navigatore. Nessun passeggero può essere imbarcato durante la gara. Il cambio di un membro dell'equipaggio potrà essere richiesto per iscritto al Direttore di Gara fino a 5 minuti prima della partenza del primo equipaggio. Le infrazioni a quanto previsto da questo articolo comportano l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.

A.6.2 Il pilota deve essere in possesso di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che piloterà in gara. L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento ed il regolamento particolare di gara che accetta incondizionatamente all'atto dell'iscrizione alla gara e deve essere in grado di applicarli.

A.6.3 Tutti i membri dell'equipaggio devono essere in possesso di una valida licenza sportiva FAI, rilasciata dall'Aero Club d'Italia, e di un documento di riconoscimento in corso di validità da esibire al momento dell'iscrizione.

A.6.4 In occasione di ogni gara si terrà un briefing al quale dovranno partecipare obbligatoriamente i piloti titolari dell'iscrizione. Possono partecipare anche i navigatori ed i capisquadra ma non come rappresentanti dei titolari. Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza.

A.6.5 Gli equipaggi devono presentarsi alla Direzione di gara entro l'orario stabilito dall'organizzatore. Il briefing sarà considerato quale inizio dell'evento che terminerà dopo la cerimonia di chiusura (premiazione). I concorrenti che si assenteranno durante questo periodo senza formale autorizzazione del Direttore di Gara saranno considerati ritirati dalla gara.

A.6.6 Gli organizzatori non assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possono derivare agli equipaggi, agli aa/mm, a terzi ed alle cose, in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.6.7 E' facoltà dell'organizzatore della gara limitare il numero dei partecipanti.

A.7 AEREI

A.7.1 Sono ammessi alla competizione i seguenti aeromobili:

a) gli aeromobili motoelica con motore a pistoni, anche con compressore, e turboelica rientranti nelle sottoclassi C-1 (a, b, c, d) e C-3 (a, b, c) previste dal FAI Sporting Code, Sezione 2 con numero di posti non superiore a sei;

b) i motoalianti con motore non retrattile montato integralmente alla cellula e carrello convenzionale a tre ruote come previsto dal FAI Sporting Code Section 3;

c) gli aerei autocostruiti immatricolati con un Permesso di Volo;

d) gli ULM Avanzati.

A.7.2 La velocità minima di gara ammessa è di 65 Kts.
La velocità di gara, sarà scelta dall'equipaggio, dovrà essere un multiplo di 5Kt e non potrà essere inferiore al 60% della velocità indicata nella tabella ufficiale emessa dalla Commissione Sportiva Centrale Aeronautica (Allegato 1).

A.7.3 Gli aeromobili devono avere un'autonomia almeno pari al tempo necessario a volare l'intero percorso di gara (da decollo ad atterraggio) alla velocità di gara, maggiorata del 10% e con la riserva di carburante come richiesto dalle regole VFR.

A.7.4 Tutti gli aeromobili devono essere dotati di stazione ricetrasmittente in VHF.

A.7.5 Ogni aeromobile deve essere munito dei documenti prescritti dal Codice di Navigazione Aerea e previsti da ENAC. Ogni aeromobile deve essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti dalla Legge con estensione della garanzia alle gare non acrobatiche iscritte nel calendario sportivo dell'Aero Club d'Italia e della FAI.

A.7.6 Qualora gli aeromobili siano parcheggiati all'aperto, ogni equipaggio deve provvedere personalmente all'ancoraggio con proprio materiale.

A.8 LAGNANZE E RECLAMI

A.8.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro da versare all'Ente organizzatore e sono esaminati dalla C.S.O. (Commissione Sportiva Operante).

A.9 RISULTATI FINALI

A.9.1 Affinché la gara sia considerata valida ed omologabile ai fini del Campionato Italiano di Specialità, il totale complessivo delle penalità risultanti dall'applicazione alle prove di gara delle penalità di cui ai §§ A.4.1, A.4.2, A.4.3, A.4.9) non potrà essere inferiore a 2250 penalità (decollo + 10 crono + 2 segreti + 15 foto in rotta/obiettivi in tela + atterraggio di precisione).
Ai fini del conteggio dovranno essere considerate le penalità massime previste per ogni singola prova di puntualità a tempo su TP e per le prove di ricognizione visiva, dovranno essere considerate le penalità corrispondenti a "Non osservato" ed eventuali penalità previste per la prova di atterraggio.

A.9.2 Ai fini della classifica di gara nonché della classifica del Campionato Italiano di specialità, ad ogni equipaggio sarà assegnato un "VOTO" derivante dalla applicazione della seguente formula, tenuto conto della somma teorica delle massima penalità di gara e delle penalità assegnate:

$$\frac{\text{COEFFICIENTE - PENALITA'}}{\text{COEFFICIENTE}} \times 10$$

Dove i parametri sono dati da:

a) Coefficiente (K) = Totale massimo teorico delle penalità di gara calcolato ai sensi del § A.9.1;
b) Penalità = Totale delle penalità accumulate da ogni equipaggio. Il risultato dovrà essere preciso al 2° decimale (0,00). Nel caso in cui il valore di "Penalità" sarà superiore al valore di "K", il "VOTO" sarà uguale a 0,00.

A.9.3 Quando, per causa di forza maggiore, sono annullate una o più prove ed è quindi ridotto il "K" della gara, ai fini del calcolo del voto, il "K" sarà ridotto di conseguenza prima del voto. In questo caso non si terrà conto del coefficiente minimo previsto (§ A.9.1).

A.9.4 Risulterà vincitore l'equipaggio che, all'arrivo, avrà conseguito il voto più alto secondo la formula indicata al § A.9.2. La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni equipaggio. Nel caso di parità precederà l'equipaggio con minor penalità nelle prove di puntualità. Nel caso di ulteriore parità sarà classificato primo l'equipaggio il cui aereo ha maggior velocità di gara.

A.9.5 Potranno partecipare al Campionato Italiano Rally Team gli Aeroclub che iscriveranno una squadra composta da almeno due equipaggi partecipanti alla competizione.
Per la classifica team saranno sommati i voti conseguiti ai sensi del punto A.9.2 dai migliori due equipaggi appartenenti allo stesso Aero Club e risulterà vincitore l'Aero Club con il voto maggiore.
La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni squadra di Club.
Ai fini della composizione di una squadra gli atleti che ne fanno parte devono tutti essere soci del medesimo Aero Club.

A.9.6 Le classifiche, che saranno comunicate e pubblicate al termine della gara dalla C.S.O., sono da ritenersi ufficiose. Dette classifiche diverranno ufficiali ad avvenuta omologazione della gara da parte della C.C.S.A.

A.9.7 Il titolo di Campione Italiano nelle specialità Rally, sarà assegnato ***al pilota, al navigatore e al team*** che avranno ottenuto il punteggio più alto sommando i voti ottenuti in ogni singola gara, ritenuta valida ed omologata dalla C.C.S.A.

A.9.8 Ogni Pilota ogni Navigatore ed ogni team, dovranno scartare una gara anche tra quelle a cui non hanno potuto partecipare e per le quali, di conseguenza, gli è stato attribuito un punteggio pari a zero. Questa norma non si applica se il numero delle gare effettivamente effettuate ed omologate è inferiore a 5.

A.10 **PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI**

A.10.1 fino al 3° classificato per ogni categoria una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore; per la categoria Team una coppa/targa alla squadra prima classificata. L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della CCSA.

A.10.2 Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

A.10.3 All'Aero Club organizzatore sarà riconosciuta una maggiorazione dell'incentivo previsto se durante lo stesso week end ospiterà una gara di rally ed una di velocità.

oooOOOooo

Appendice 1 FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.

Appendice 2 **FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.**

AERO CLUB di _____

SCHEDA DI GARA

MARCHE: ..... **EQUIPAGGIO:** .....

FOTO IN ROTTA

	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (riservato alla giuria)
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
L			
M			
N			
P			
R			
S			
T			
U			

TELI A TERRA

FORMA	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (riservato alla giuria)

FIRMA DEL PILOTA O DEL NAVIGATORE .....

Non verranno valutate le schede senza firma e con i campi "MARCHE" ed "EQUIPAGGIO" non compilati.

Appendice 3 FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.

Denominazione GARA

luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dati NAVIGATORE Pilota ☐ Allievo Pilota ☐ Altro ☐ .....

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell' equipaggio _____

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

e-mail _____ oppure fax nr _____

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

Dati VELIVOLO Marche _____ Modello _____

Potenza _____ Velocità massima Kts _____ Velocità di Gara richiesta(*) _____ Kts
(*) come da Art. A.7.2 del 2021 Rally Edizione corrente

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

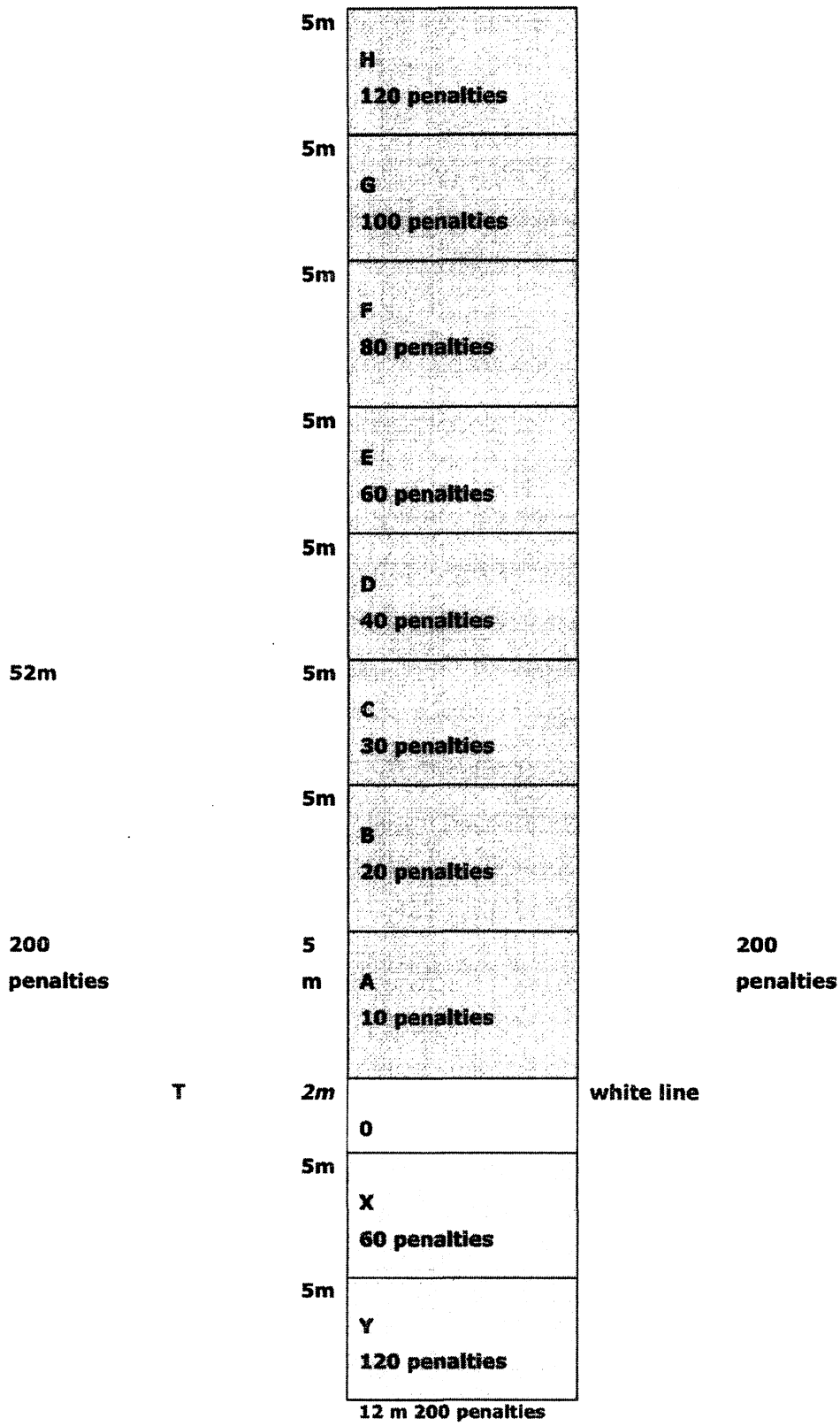
L'equipaggio chiede l'iscrizione alla Gara di Rally ☐ Velocità ☐ e dichiara di conoscere

ed accettare il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Ed. _____ ed il Regolamento Particolare.

Compilare in ogni parte ed inviare a _____

Le schede non complete non potranno essere prese in considerazione

Appendice 4 GRIGLIA DI ATTERRAGGIO DI PRECISIONE. Competition Landing Field.



Appendice 5 TABELLA VELOCITA' MASSIME.

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 1 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	**280**	**151**
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	**290**	**156**
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	**252**	**136**
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	**180**	**97**
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	**248**	**133**
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	**298**	**160**
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	**282**	**152**
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	**327**	**176**
BEECH	BONANZA A 36	304	**310**	**167**
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	**315**	**170**
BEECH	BONANZA F 33	289	**320**	**172**
BEECH	BONANZA V 35	289	**285**	**153**
BEECH	DEBONNAIR	225	**260**	**140**
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	**225**	**121**
C.A.A.R.P.	CAP 1O B	183	**265**	**143**
C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	**260**	**140**
CESSNA	150 STANDARD	102	**198**	**106**
CESSNA	152 AEROBAT	130	**200**	**107**
CESSNA	172 M	162	**220**	**118**
CESSNA	172 N – P	162	**227**	**122**
CESSNA	172 RG II	200	**275**	**148**
CESSNA	172 RG.	182	**260**	**140**
CESSNA	172 STANDARD	152	**216**	**116**
CESSNA	182 N	233	**250**	**134**
CESSNA	208	300	**270**	**145**
CESSNA	310 (N421N)	520	**319**	**172**

CESSNA	337	426	**307**	**165**
CESSNA	C 152	130	**200**	**107**

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 2 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
CESSNA	C 172 FG	152	**216**	**116**
CESSNA	C 182 Q	233	**258**	**139**
CESSNA	CARDINAL RG	203	**286**	**154**
CESSNA	CENTURION	304	**300**	**161**
CESSNA	CENTURION TURBO	314	**304**	**164**
CESSNA	ROCKET	210	**246**	**132**
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	**215**	**116**
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	**328**	**177**
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	**284**	**153**
MOONEY	M 20 K	203	**305**	**164**
MOONEY	M 201	203	**295**	**159**
MOONEY	M 262	203	**307**	**165**
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	**285**	**153**
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	**230**	**124**
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	**215**	**116**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	**208**	**112**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	**212**	**114**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	**305**	**164**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	**330**	**178**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	**370**	**199**
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	**340**	**183**
PARTENAVIA	P92	100	**195**	**105**
PIPER	ATZECH	507	**305**	**164**
PIPER	COMANCHE 250	263	**288**	**155**
PIPER	COMANCHE 260	263	**292**	**157**
PIPER	PA 18 SUPER	152	**200**	**107**

PIPER	PA 23 APACHE	480	**305**	**164**
PIPER	PA 28 150	152	**215**	**116**
PIPER	PA 28 160	162	**217**	**117**

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 3 di 3)

TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
PIPER	PA 28 ARCHER	180	**225**	**121**
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	**225**	**121**
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	**272**	**146**
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	**265**	**143**
PIPER	PA 30		**310**	**167**
PIPER	PA 32 LANCE	304	**290**	**156**
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	**315**	**170**
PIPER	PA 34 SENECA I	406	**300**	**161**
PIPER	PA 34 SENECA II	406	**305**	**164**
PIPER	PA 34 SENECA III	406	**310**	**167**
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	**266**	**143**
PIPER	TWIN COMANCHE	324	**290**	**156**
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	**246**	**132**
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	**245**	**132**
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	**270**	**145**
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	**205**	**110**
ROCWELL	114	264	**290**	**156**
S M	210	406	**298**	**160**
SA GARDAN	GO HORIZON	162	**220**	**118**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	**200**	**107**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	**202**	**109**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	**205**	**110**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	**210**	**113**
SIAI MARCHETTI	S 208	284	**245**	**132**
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	**310**	**167**
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	**275**	**148**
SIAI MARCHETTI	SM 1019 UTILITY	317	**285**	**153**

SOCATA	MS 892	162	**208**	**112**
SOCATA	MS 893	183	**215**	**116**
SOCATA	MS 894	223	**225**	**121**
SOCATA	RALLY 880 B (I – SISO)	100	**158**	**85**
TECNAM	P 92 JS	100	**181**	**98**

Appendice 6 REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.

Regolamento particolare

1. L'Aeroclub di _____ organizza per il giorno _____ la gara di Rally e/o velocità _____, competizione/i riservata/e ad aerei a motore come da regolamento sportivo nazionale dell'AeCI.

2. Il regolamento sportivo di riferimento è il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Aereo/Velocità Edizione 20.

3. Durante tutte le fasi delle gare il pilota sarà responsabile della sicurezza nelle operazioni di volo nel rispetto delle norme VFR, in particolar modo i piloti dovranno rispettare le quote minime di volo, ovvero 500ft sul terreno o 1000ft sui centri abitati.

4. Per gravi infrazioni alla disciplina di volo ed alle norme di sicurezza sarà adottato il provvedimento della squalifica dalla/e gara/e.

5. Ogni volo di prova dovrà essere autorizzato ed è vietata ogni manovra acrobatica sul campo.

6. Queste disposizioni hanno forza di regolamento.

7. La pista preferenziale per i decolli sarà la _____, la pista obbligata (se necessario) per l'atterraggio di precisione sarà la _____. Nel caso di componente di vento in coda maggiore di 5 kts la prova sarà annullata, come da RSN(solo per gare di Rally).

8. Lo spazio aereo interessato dalla/e gara/e è _____ e l'ente preposto a fornire il servizio FIS è _____ sulla frequenza _____.

9. La gara di velocità è una gara in linea di _____Nm/; una gara in circuito chiuso con una lunghezza di _____Nm da ripetersi _____ volte per un totale di _____Nm.

10. Dati e precisazioni sui piloni saranno forniti in sede di briefing (solo per gare di velocità).

11. Aeroporti alternati consigliati, previa verifica, sono _____ e _____.

Iscrizione e partecipazione alle gare

12. Le iscrizioni si apriranno 30 giorni prima dell'effettuazione della gara.
Le schede di iscrizione, complete in ogni parte, dovranno pervenire tassativamente all'Aeroclub di _____ almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara.

13. In via del tutto eccezionale e a giudizio insindacabile della CSO potranno essere accettate con solo 5 giorni di anticipo ma con tasse di iscrizione raddoppiate.

14. I concorrenti dovranno presentarsi in campo per completare le procedure di iscrizione e il controllo documenti entro le ore _____ del giorno precedente la gara ovvero del _____.

15. Il rispetto degli orari del programma è tassativo. Eventuali variazioni saranno tempestivamente comunicate dal Direttore di gara.

16. La premiazione della/e gara/e, avverrà durante il pranzo/cena/cerimonia il giorno _____ alle ore _____ presso _____.

17. Il costo di iscrizione alla/e gara/e è di_____ euro ad equipaggio e comprende il pranzo/cena/cerimonia del giorno _____ ed i trasferimenti da e per l'aeroporto

18. L'Aeroclub di _____ metterà a disposizione degli equipaggi le sue strutture nei limiti concessi dai propri regolamenti.

19. Una convenzione alberghiera è stata concordata con l'Hotel _____ al prezzo di _____ euro stanza singola e _____ euro stanza doppia. Chi fosse interessato è pregato di prenotare chiamando il numero _____ citando la convenzione "Rally aereo _____".

Programma della gara

Aeroporto/Aviosuperficie di _____.

- arrivo: data _____ dalle ore _____ alle _____

-termine perfezionamento iscrizioni:data _____ ore _____

Gara data _____

- briefing pre-gara: orario _____
- inizio consegna buste: orario _____
- inizio sequenze di decollo: orario _____
- pranzo/cena/cerimonia: orario _____
- premiazione: orario _____

Ufficiali

Direttore di gara: _____

CSO: _____

_____

_____

Contatti

Aeroclub di _____

Via _____, n. _____, cap_____ città _____

tel. _____

fax _____

e-mail _____

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO Rally Aereo 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO NAZIONALE RALLY' AEREO 2017	MOTIVAZIONI	EVENTUALE RIFERIMENTO ALLA NORMATIVA FAI 2018 O AGGIORNAMENTO DAL REGOLAMENTO RALLY 2017
Pag. 3 - descrizione degli eventi agonistici	Soppressa la categoria "Sportman"	Non più prevista al regolamento internazionale FAI 2018 (A1.1)
Pag. 3 - A.1.3	Razionalizzazione organizzazione gare	Circolare AeCI n. 8/2012 del 22.2.2012 (ultimo paragrafo)
Pag. 4 - A.1.9	Rinvio normativo per eventuali reclami	Art. 5.4.N del RSN
Pag. 5 - A.2.10	Descrizione contenuto busta di gara e istruzioni decollo e atterraggio	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A2.1.12)**
Pag. 5 - A.2.15	Procedure parcheggio e disposizioni consegna busta di gara	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.1.13)**
Pag. 7 - A.3.4.4 e A.3.4.5	Descrizione e nuove procedure identificazione delle foto	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.3.4.4 e A.3.4.5)**
Pag. 9 - A.4.2	Ridefinizione dell'abbuono al tempo teorico di sorvolo dei vertici	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.4.2)**

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 22/03/2018

La STS Volo a Motore

Vittorio Cucumis

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

RALLY AEREO

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

A.1 3

A.2 4

A.3 5

A.4 9

A.5 10

A.6 10

A.7 11

A.8 11

A.9 12

A.10 13

APPENDICE 1 13

APPENDICE 2 15

APPENDICE 3 16

APPENDICE 4 1719

APPENDICE 5 TABELLA VELOCITA' MASSIME1722

APPENDICE 6 22

Nell'anno sportivo vengono svolti i seguenti eventi agonistici:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Piloti
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Navigatori
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Team a squadre di Aeroclub

L'effettuazione delle gare previste è delegata agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta.
Gli Aero Club organizzano le gare in conformità a quanto previsto dal presente Regolamento tecnico, al Regolamento Sportivo Nazionale e a tutte le disposizioni emanate dall' Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

A.1.1 Le gare di rally valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara; il numero minimo di partecipanti non deve essere inferiore a quattro.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Gli Enti Organizzatori inviano al Centro Classifiche di Volo a Motore, almeno 40 gg. prima della gara, la documentazione necessaria, indicando i recapiti dei contatti dedicati quali la segreteria, il direttore di gara e il responsabile operativo, nonché il percorso di gara, le coordinate dei vertici e le coordinate delle foto in rotta.
Il Centro Classifiche provvederà quindi ad inserire a sua discrezione le prove di Navigazione Scenica e Navigazione ad Arco.

A.1.4 Il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare, annullare la gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del Direttore di Gara e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno sessanta giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è il responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il Briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e piena comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara (§ A.2.8/9) nonché al controllo degli atterraggi di precisione in prossimità della griglia.

A.1.7 In occasione dell'evento agonistico L'aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente e i componenti della C.S.O. devono essere Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A. con la tessera di Sicurezza in

disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare, la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;
b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;
c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;
d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato Italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie.

È compito del responsabile del Centro Classifiche: la predisposizione dell'ordine di partenza e delle buste di gara contenenti la carta al 200.000, le foto, il road book e la scheda di gara. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. le classifiche provvisorie appena compilate evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse in sede di decodifica dei registratori di volo

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per l'effettuazione del volo di prova sono a carica dell'Aeroclub organizzatore.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.3 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.4 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.5 Ad ogni equipaggio sarà consegnata una carta di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche e con scala 1:200.000.

A.2.6 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare. Tra un decollo e quello successivo deve esserci una separazione in tempo di almeno 2 minuti.

A.2.7 I decolli di equipaggi di uno stesso Aero Club, se possibile, devono essere separati da un tempo minimo di 6 minuti. L'inserimento di un equipaggio estraneo annulla questa raccomandazione.

A.2.8 E' vietato l'uso di qualunque apparecchiatura elettronica e/o pilota automatico che possa facilitare la condotta di gara. Il Direttore di Gara in collaborazione della C.S.O. è preposto alla verifica dei dispositivi non consentiti che saranno sbarcati ovvero sigillati nell'ipotesi che siano integrati sul pannello strumenti. I sigilli saranno controllati al termine della gara.

A.2.9 Gli aeromobili, gli equipaggi, i bagagli personali possono essere sottoposti ad ispezione dalla C.S.O. per la ricerca di apparati non consentiti per la navigazione/comunicazione. L'ispezione deve essere completata entro i 5 minuti che precedono l'orario di consegna della busta di gara.

A.2.10 La busta di gara conterrà: due cartine di gara, un roadbook, un foglio dei tempi, un set fotografie in rotta, un set fotografie dei vertici, una scheda risposte di gara, istruzioni rullaggio decollo e atterraggio, una busta di sicurezza contenente una mappa di gara con i vertici evidenziati. La busta di gara sarà consegnata agli equipaggi ad un tempo calcolato dalla somma di due minuti per ogni vertice includendo start e finish point. Ogni equipaggio provvederà a munirsi del materiale per la pianificazione.

A.2.11 L'Ente organizzatore utilizzerà i dati dei registratori di volo per verificare se l'equipaggio ha eseguito il volo in conformità con le istruzioni impartite. Ad ogni errore corrisponderà una penalità (§ A.4).

A.2.12 Dopo il decollo i concorrenti dovranno portarsi allo Starting Point entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book sufficiente a coprire l'intera distanza.

A.2.13 Dopo il Finish Point, i concorrenti, dovranno portarsi all'atterraggio di precisione, successivamente rullare fino al parcheggio e consegnare la scheda di gara entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book sufficiente a coprire l'intero percorso.

A.2.14 Dopo l'atterraggio, il rullaggio verso il parcheggio deve essere eseguito senza indugio seguendo le istruzioni impartite dalla TWR o dal personale preposto a terra.

A.2.15 Raggiunta la posizione di parcheggio, ogni equipaggio consegnerà la scheda risposte di gara unitamente alle mappe di gara al giudice incaricato entro il tempo stabilito.

A.2.16 E' fatto divieto agli equipaggi di comunicare tra loro a partire dal momento della consegna della prima busta fino alla riconsegna della busta da parte dell'ultimo equipaggio in gara, è altresì fatto divieto a chiunque di avvicinare i concorrenti durante il tempo di pianificazione della gara e prima della riconsegna della busta di gara dopo l'arrivo al parcheggio. I giudici componenti la C.S.O. sono preposti alla verifica dell'osservanza di tale norma.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 Prova di navigazione (Navigation test)

A.3.1.1 Il test di navigazione inizia dal decollo (TO) ed il primo punto di sorvolo sarà lo starting point (SP). La gara prosegue lungo i vertici del tracciato (TP) e termina al final point (FP). La lunghezza di ogni competizione deve essere compresa tra 80 nm e 100 nm ed è calcolata dal primo punto della gara (SP) al punto finale (FP). Per motivi di sicurezza o in casi particolari legati alle condizioni meteo, Il Direttore di Gara può modificare la lunghezza del percorso o variarne la configurazione. La distanza tra un vertice ed il successivo è compresa, salvo casi di forza maggiore, tra 5 nm e 15 nm ed il numero dei vertici è compreso tra un minimo di 10 ed un massimo di 16 compreso ST e FP.

A.3.1.2 La competizione sarà composta dalle seguenti prove:

1. prova di pianificazione (Plotting test);
2. prova di puntualità a tempo (Timing Test) sui TP;
3. prova di ricognizione a vista (Observation Test):
   a) fotografie dei TP;
   b) fotografie in Rotta e/o obiettivi di tela a terra:
      minimo 15 massimo 20;

4. prova di atterraggio (Landing Test).

A.3.1.3 Dopo il decollo il pilota deve seguire le istruzioni ricevute per raggiungere lo SP. Lo SP deve essere sorvolato con la prua dell'aeromobile già in rotta verso il primo vertice (TP1). L'aeromobile, durante il sorvolo dei TP e del FP, deve mantenere la prua impostata per raggiungere quel punto.

A.3.1.4 Dopo aver superato il FP gli aeromobili devono seguire le istruzioni impartite per l'avvicinamento e l'atterraggio.

A.3.1.5 I tracciati del volo e le quote mantenute durante la gara saranno verificati esaminando i dati dei registratori di volo. Non seguire le istruzioni comporta sanzioni in accordo al § A.4.

A.3.1.6 Saranno sanzionate le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta che congiunge due vertici tra lo SP ed il FP rilevate dal registratore di volo (§ A.4.5).

A.3.1.7 Dopo aver superato un vertice la virata deve essere effettuata seguendo il percorso più breve per raggiungere il vertice successivo. Queste virate non rientrano sotto la "regola più di 90°" (§ A.3.1.6) se effettuate entro 45 secondi dopo il passaggio del vertice.

A.3.1.8 Lo SP ha una "gate line" che si estende per 1 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in allontanamento. L'attraversamento in violazione di quanto previsto al punto A.3.1.3 comporta le penalità previste per le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta.

A.3.2 **Prova di pianificazione (Plotting test)**

A.3.2.1 Tutti i punti di virata (TP) e le tratte saranno descritte in modo chiaro nelle istruzioni di volo.

A.3.2.2 Tutti TP devono essere chiaramente identificabili sul terreno, devono essere descritti nelle istruzioni di volo, devono essere definiti ed identificabili sulla carta di gara dove devono essere rappresentati con un simbolo secondo la legenda grafica convenzionale della carta stessa, devono avere una esatta posizione sul terreno e devono essere verificati a terra dall'organizzatore attraverso l'impiego di due GPS indipendenti che lavorano con almeno 6 satelliti e che abbiano WGS 84.

A.3.2.3 Le istruzioni sui TP possono essere date nelle seguenti forme:

a) posizione nota;

b) coordinate (latitudine e longitudine);

c) prua e distanza da o verso i TP descritti secondo le modalità dei precedenti punti a) o b). Le informazioni fornite non devono consentire identificazioni ambigue.

A.3.2.4 I simboli degli aeroporti, dei VOR, degli NDB o l'incrocio di coordinate geografiche riportate sulla carta di gara sono "posizioni note" e possono rappresentare dei TP. Possono essere dichiarati altri oggetti sulla mappa come "posizione nota". Tutte le "posizioni note" devono essere evidenziate sulla carta di gara e visualizzate sulle istruzioni di volo.

A.3.2.5 Punti noti alla Direzione di Gara, ma sconosciuti agli equipaggi concorrenti, non sono da considerarsi "posizioni note".

A.3.2.6 Istruzioni su una tratta possono essere date come:

a) tratta realizzata dal sorvolo di una traccia a terra {da TP (x) seguire fiume fino TP (x + 1)}. In questo caso, nelle istruzioni di volo, sarà data la corretta prua per un avvicinamento diretto al TP (x+1), la lunghezza della tratta ed il tempo esatto necessario a percorrerla.

b) tratta realizzata dalla descrizione di un arco di cerchio {da TP (y) seguire l'arco fino al TP (y+1)}. Il centro dell'arco sarà una posizione nota e la sua costruzione sarà descritta nelle

istruzioni di volo (massimo tre navigazioni ad arco per ogni gara). Sarà compito dei concorrenti tracciare l'arco sulla carta ed il suo centro.

A.3.2.7 La rotta sarà data come rotta vera.

A.3.2.8 Le distanze saranno date in miglia e decimi di miglia nautiche e in chilometri e decimi di chilometri.

A.3.3 **Prova di puntualità a tempo (Timing Test)**

A.3.3.1 Il tempo ufficiale di gara sarà quello letto sui GPS. I tempi (hh: mm: ss) potranno essere espressi in ora locale, UTC o come tempo trascorso dopo l'orario assegnato per il decollo. Questi tempi saranno riportati nella scheda di gara per il decollo, il sorvolo di ogni TP. Il tempo di decollo sarà rilevato all'attraversamento di una linea di decollo ben definita ed evidenziata sulla pista.

A.3.3.2 Saranno rilevati il tempo di decollo, i tempi di sorvolo dei TP ed il tempo dal Finish point alla riconsegna della busta di gara.

A.3.3.3 In particolare, il tempo sarà rilevato quando l'aereo attraversa il cancello che taglia il TP che si estende per 0,5 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in avvicinamento, (per lo SP perpendicolarmente alla rotta in allontanamento).

A.3.4 **Prova di ricognizione a vista (Observation Test)**

A.3.4.1 La prova di ricognizione a vista inizia dal punto di partenza (SP), continua con tutti i TP e termina sul punto finale (FP).

A.3.4.2 Saranno oggetto della prova di ricognizione a vista le fotografie dei TP, le fotografie in rotta e/o gli obiettivi in tela a terra.

A.3.4.3 Agli equipaggi saranno fornite le fotografie dei TP, minimo 15 massimo 20.

A.3.4.4 Le fotografie dei TP possono essere giuste o sbagliate e sono riprese da qualunque direzione, in caso di foto sbagliata il soggetto della foto non può essere entro il raggio di un n.m. dal TP; L'equipaggio dovrà segnare sulla scheda se la foto del TP è giusta o sbagliata. Le fotografie sono contrassegnate con il numero del TP nella corretta sequenza di sorvolo. Ci possono essere un massimo di due TP senza la fotografia. In questo caso dovranno essere il FP e il TP precedente.

A.3.4.5 Le fotografie in rotta sono contrassegnate da lettere, esse non sono in sequenza. Le foto in rotta saranno divise in due gruppi, le istruzioni per l'utilizzo dei gruppi di foto saranno descritte sul road book. L'oggetto da identificare sarà cerchiato sulla fotografia e si dovrà trovare ad una distanza massima di 300 metri dalla rotta. Le fotografie in rotta sono riprese con un angolo massimo di più o meno 45° rispetto alla rotta di avvicinamento e con un angolo compreso tra 30° e 60° rispetto al terreno ad una altezza compresa tra 1000 e 1500 piedi AGL.

L'equipaggio dovrà indicare, nell'apposito spazio della scheda di gara, contrassegnato dalla lettera della foto trovata, la sua distanza dal TP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);

A. 3.4.6 Gli obbiettivi in tela a terra (minimo 3 massimo 5 per gara) saranno posti tra i TP e dovranno essere posizionati ad una distanza massima di 100 metri dalla rotta.

A.3.4.7 In caso di utilizzo di obiettivi in tela a terra il numero massimo di foto in rotta si ridurrà dello stesso numero degli obbiettivi in tela impiegati. L'equipaggio dovrà indicare, nell'esatto spazio della scheda di gara:

a) la forma rappresentata dagli obbiettivi in tela a terra (vedi appendice1);

b) la sua distanza dal TP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);

c) il numero identificativo del TP precedente.

A.3.4.8 Non ci saranno fotografie in rotta né obiettivi di tela a terra prima dello SP; entro le prime 5 nm dopo lo SP; né un Nm dopo ogni TP; né dopo il FP.

A.3.5 **Prova di atterraggio (Landing Test)**

A.3.5.1 La prova di atterraggio consisterà in un atterraggio di precisione.

A.3.5.2 L'atterraggio seguirà ad un normale avvicinamento dove l'uso del/dei motore/i e dei flaps sono a discrezione del pilota.

A.3.5.3 La toccata deve avvenire contemporaneamente sulle due ruote del carrello principale eccetto nel caso in cui il D.G. non abbia dichiarato "cross wind conditions". In questo caso l'aereo potrà toccare sulla ruota del carrello principale sopravvento.

A.3.5.4 Il ruotino anteriore non deve toccare terra finché non è a terra il carrello principale. Un aereo biciclo deve toccare terra con la coda sotto l'asse orizzontale.

A.3.5.5 Se le ruote del carrello principale toccano in più zone della griglia di atterraggio, al fine del punteggio, sarà considerata la zona con maggiori penalità.

A.3.5.6 Un aereo sarà considerato "bouncing" quando dopo aver toccato terra si risolleva in volo con tutte le ruote e toccando successivamente due o più zone della griglia di atterraggio, in questo caso sarà considerata la zona con maggiori penalità.

A.3.5.8 Quando la componente di vento al traverso è di 8 nodi o più il D.G., valutato anche il meteo dalla locale stazione (se esistente) deve dichiarare, "Condizioni di vento al traverso", dando avviso via radio ai concorrenti. Se la componente di vento al traverso è superiore ai 15 nodi, il D.G. dichiarerà "prova di atterraggio annullata".

A.3.5.9 La componente massima di vento in coda, ai fini della validità dell'atterraggio, è di 5 nodi. Se la componente di vento in coda è superiore a 5 nodi, il D.G. cambierà la direzione di atterraggio dando avviso ai concorrenti, ove ciò non fosse possibile dichiarerà "prova di atterraggio annullata".

A.3.5.10 Sono definiti atterraggi anomali:

a) gli atterraggi non conformi al § A 3.5.4.

b) quando, senza che siano state dichiarate "condizioni di vento al traverso", al momento della toccata iniziale, una ruota del carrello principale si solleva da terra di un'altezza maggiore ad un diametro della ruota stessa,

c) quando, in "condizioni di vento al traverso" dichiarate, tocca terra per prima la ruota del carrello principale sottovento,

d) toccare il suolo con qualsiasi parte dell'aereo diversa dalle ruote,

e) se si effettua la retrazione anche parziale dei flaps all'interno della griglia di atterraggio prima della toccata,

f) toccare la pista con le ruote bloccate,

g) se una qualsiasi ruota del carrello principale si solleva da terra mentre il ruotino anteriore rimane a terra.

A.3.6 **Flight Data Recording Equipment**

A.3.6.1 Il Centro Classifiche fornirà ad ogni equipaggio un registratore di volo approvato dalla FAI.

A.3.6.2 I requisiti tecnici dei registratori di volo sono quelli riportati nel FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4.

A.3.6.3 La responsabilità del funzionamento del registratore di volo, una volta imbarcato sull'aereo, è dell'equipaggio. Il data recorder diventa parte integrale dell'attrezzatura di bordo ed il suo eventuale malfunzionamento sarà considerato come una normale avaria. L'equipaggio sarà classificato solamente in base ai dati che il registratore avrà memorizzato.

A.3.6.4 Nessun concorrente è autorizzato a manipolare il registratore di volo in qualsiasi modo, pena la squalifica. Particolari dubbi o problemi riguardanti l'utilizzo del registratore di volo devono essere risolti durante il briefing.

A.4 PENALITÀ

A.4.1 **Attraversamento della linea di decollo (cancello orario):**

Tempo di decollo + 60 secondi	0 penalità
Ogni secondo in anticipo al tempo di decollo o in ritardo oltre i 60 secondi	3 penalità
	massimo 100 penalità

A.4.2 **Prova di puntualità a tempo TP:**

Sorvolo al tempo teorico +/- 2 sec.	0 penalità
Ogni secondo di anticipo / ritardo oltre i 5 sec.	3 penalità
Sorvolo di un TP fuori dal cancello	100 penalità
	massimo 100 penalità

A.4.3 **Prova di ricognizione a vista:**

Foto/obiettivi di tela a terra tra i TP:

Per ogni identificazione corretta della posizione (tolleranza 0,5 nm)	0 penalità
Identificazione corretta con errore di posizione compreso tra 0,51 nm e 1,0 nm	15 penalità
Non osservato	30 penalità
Non corretto o con errore di posizione oltre 1,0 nm	50 penalità

A.4.4	a) Non rilevato al passaggio di un cancello TP	100 penalità
	b) Violazione delle norme di sicurezza e di volo (ogni volta)	600 penalità
	c) Volo al di sotto della minima altezza (ogni volta)	200 penalità
	d) Violazione delle istruzioni impartite (ogni volta)	200 penalità
	e) Apertura della *"Busta di Sicurezza"*	300 penalità
	f) Trasporto di equipaggiamenti elettronici non autorizzati	squalifica
A.4.5	virata maggiore di 90 ° dalla rotta per oltre 5 secondi (tra SP e FP) (ogni volta)	200 penalità
A.4.6	Presentazione in ritardo della busta di gara	300 penalità
A.4.7	Mancato ascolto sulla frequenza di gara (ogni volta)	200 penalità

A.4.8 Ogni equipaggio che per qualsiasi ragione atterri in un aeroporto diverso da quello pianificato e non continui la gara sarà considerato ritirato. Nel caso in cui continui la gara non saranno fatti abbuoni sui tempi rilevati.

A.4.9 **Prova di atterraggio:**

Area bianca	0 penalità
Area "A"	10 penalità
Area "B"	20 penalità
Area "C"	30 penalità
Area "D"	40 penalità
Area "E"	60 penalità
Area "F"	80 penalità
Area "G"	100 penalità
Area "H"	120 penalità
Area "X"	60 penalità
Area "Y"	120 penalità
Atterraggio fuori dalla griglia (prima o dopo a sinistra o a destra),	200 penalità
Dare motore dopo la toccata, all'interno della zona di atterraggio,	50 penalità
Riattaccata senza aver toccato il suolo, (senza esserne stati costretti)	200 penalità
Riattaccata invece di "full stop",	200 penalità
Nessun tentativo di atterrare sul campo designato	300 penalità
Atterraggio anomalo	150 penalità
Massimo di penalità per atterraggi anomali	300 penalità

A.5 SQUALIFICA

A.5.1 La squalifica di un equipaggio può derivare da:

a) qualsiasi comportamento scorretto a terra o in volo,
b) condotta di volo pericolosa che possa mettere in pericolo persone e/o cose,
c) atteggiamenti di protesta rivolti direttamente ad altri concorrenti,
d) mancato rispetto delle norme e dei regolamenti di gara,
e) violazione delle norme anti-doping FAI,
f) manomissione del sistema di registrazione del volo,
g) trasporto di apparecchiature elettroniche non autorizzate,
h) qualsiasi tipo di inganno.

A.5.2 La decisione di squalificare un equipaggio compete al Direttore di Gara.

A.6 ISCRIZIONI

A.6.1 Ogni equipaggio deve essere composto da un pilota titolare e da un navigatore. Nessun passeggero può essere imbarcato durante la gara. Il cambio di un membro dell'equipaggio potrà essere richiesto per iscritto al Direttore di Gara fino a 5 minuti prima della partenza del primo equipaggio. Le infrazioni a quanto previsto da questo articolo comportano l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.

A.6.2 Il pilota deve essere in possesso di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che piloterà in gara. L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento ed il regolamento particolare di gara che accetta incondizionatamente all'atto dell'iscrizione alla gara e deve essere in grado di applicarli.

A.6.3 Tutti i membri dell'equipaggio devono essere in possesso di una valida licenza sportiva FAI, rilasciata dall'Aero Club d'Italia, e di un documento di riconoscimento in corso di validità da esibire al momento dell'iscrizione.

A.6.4 In occasione di ogni gara si terrà un briefing al quale dovranno partecipare obbligatoriamente i piloti titolari dell'iscrizione. Possono partecipare anche i navigatori ed i capisquadra ma non come rappresentanti dei titolari. Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza.

A.6.5 Gli equipaggi devono presentarsi alla Direzione di gara entro l'orario stabilito dall'organizzatore. Il briefing sarà considerato quale inizio dell'evento che terminerà dopo la cerimonia di chiusura (premiazione). I concorrenti che si assenteranno durante questo periodo senza formale autorizzazione del Direttore di Gara saranno considerati ritirati dalla gara.

A.6.6 Gli organizzatori non assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possono derivare agli equipaggi, agli aa/mm, a terzi ed alle cose, in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.6.7 E' facoltà dell'organizzatore della gara limitare il numero dei partecipanti.

A.7 AEREI

A.7.1 Sono ammessi alla competizione i seguenti aeromobili:

a) gli aeromobili motoelica con motore a pistoni, anche con compressore, e turboelica rientranti nelle sottoclassi C-1 (a, b, c, d) e C-3 (a, b, c) previste dal FAI Sporting Code, Sezione 2 con numero di posti non superiore a sei;
b) i motoalianti con motore non retrattile montato integralmente alla cellula e carrello convenzionale a tre ruote come previsto dal FAI Sporting Code Section 3;
c) gli aerei autocostruiti immatricolati con un Permesso di Volo;
d) gli ULM Avanzati.

A.7.2 La velocità minima di gara ammessa è di 65 Kts.
La velocità di gara, sarà scelta dall'equipaggio, dovrà essere un multiplo di 5Kt e non potrà essere inferiore al 60% della velocità indicata nella tabella ufficiale emessa dalla Commissione Sportiva Centrale Aeronautica (Allegato 1).

A.7.3 Gli aeromobili devono avere un'autonomia almeno pari al tempo necessario a volare l'intero percorso di gara (da decollo ad atterraggio) alla velocità di gara, maggiorata del 10% e con la riserva di carburante come richiesto dalle regole VFR.

A.7.4 Tutti gli aeromobili devono essere dotati di stazione ricetrasmittente in VHF.

A.7.5 Ogni aeromobile deve essere munito dei documenti prescritti dal Codice di Navigazione Aerea e previsti da ENAC. Ogni aeromobile deve essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti dalla Legge con estensione della garanzia alle gare non acrobatiche iscritte nel calendario sportivo dell'Aero Club d'Italia e della FAI.

A.7.6 Qualora gli aeromobili siano parcheggiati all'aperto, ogni equipaggio deve provvedere personalmente all'ancoraggio con proprio materiale.

A.8 LAGNANZE E RECLAMI

A.8.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro da versare all'Ente organizzatore e sono esaminati dalla C.S.O. (Commissione Sportiva Operante).

A.9 RISULTATI FINALI

A.9.1 Affinché la gara sia considerata valida ed omologabile ai fini del Campionato Italiano di Specialità, il totale complessivo delle penalità risultanti dall'applicazione alle prove di gara delle penalità di cui ai §§ A.4.1, A.4.2, A.4.3, A.4.9) non potrà essere inferiore a 2250 penalità (decollo + 10 crono + 2 segreti + 15 foto in rotta/obiettivi in tela + atterraggio di precisione).
Ai fini del conteggio dovranno essere considerate le penalità massime previste per ogni singola prova di puntualità a tempo su TP e per le prove di ricognizione visiva, dovranno essere considerate le penalità corrispondenti a "Non osservato" ed eventuali penalità previste per la prova di atterraggio.

A.9.2 Ai fini della classifica di gara nonché della classifica del Campionato Italiano di specialità, ad ogni equipaggio sarà assegnato un "VOTO" derivante dalla applicazione della seguente formula, tenuto conto della somma teorica delle massima penalità di gara e delle penalità assegnate:

$$\frac{\text{COEFFICIENTE - PENALITA'}}{\text{COEFFICIENTE}} \times 10$$

Dove i parametri sono dati da:

a) Coefficiente (K) = Totale massimo teorico delle penalità di gara calcolato ai sensi del § A.9.1;
b) Penalità = Totale delle penalità accumulate da ogni equipaggio. Il risultato dovrà essere preciso al 2° decimale (0,00). Nel caso in cui il valore di "Penalità" sarà superiore al valore di "K", il "VOTO" sarà uguale a 0,00.

A.9.3 Quando, per causa di forza maggiore, sono annullate una o più prove ed è quindi ridotto il "K" della gara, ai fini del calcolo del voto, il "K" sarà ridotto di conseguenza prima del voto. In questo caso non si terrà conto del coefficiente minimo previsto (§ A.9.1).

A.9.4 Risulterà vincitore l'equipaggio che, all'arrivo, avrà conseguito il voto più alto secondo la formula indicata al § A.9.2. La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni equipaggio. Nel caso di parità precederà l'equipaggio con minor penalità nelle prove di puntualità. Nel caso di ulteriore parità sarà classificato primo l'equipaggio il cui aereo ha maggior velocità di gara.

A.9.5 Potranno partecipare al Campionato italiano Rally Team gli Aeroclub che iscriveranno una squadra composta da almeno due equipaggi partecipanti alla competizione.
Per la classifica team saranno sommati i voti conseguiti ai sensi del punto A.9.2 dai migliori due equipaggi appartenenti allo stesso Aero Club e risulterà vincitore l'Aero Club con il voto maggiore.
La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni squadra di Club.
Ai fini della composizione di una squadra gli atleti che ne fanno parte devono tutti essere soci del medesimo Aero Club.

A.9.6 Le classifiche, che saranno comunicate e pubblicate al termine della gara dalla C.S.O., sono da ritenersi ufficiose. Dette classifiche diverranno ufficiali ad avvenuta omologazione della gara da parte della C.C.S.A.

A.9.7 Il titolo di Campione Italiano nelle specialità Rally, sarà assegnato ***al pilota, al navigatore e al team*** che avranno ottenuto il punteggio più alto sommando i voti ottenuti in ogni singola gara, ritenuta valida ed omologata dalla C.C.S.A.

A.9.8 Ogni Pilota ogni Navigatore ed ogni team, dovranno scartare una gara anche tra quelle a cui non hanno potuto partecipare e per le quali, di conseguenza, gli è stato attribuito un punteggio pari a zero. Questa norma non si applica se il numero delle gare effettivamente effettuate ed omologate è inferiore a 5.

A.10 PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI

A.10.1 fino al 3° classificato per ogni categoria una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore; per la categoria Team una coppa/targa alla squadra prima classificata. L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della CCSA.

A.10.2 Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

A.10.3 All'Aero Club organizzatore sarà riconosciuta una maggiorazione dell'incentivo previsto se durante lo stesso week end ospiterà una gara di rally ed una di velocità.

oooOOOooo

Appendice 1 FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.

Appendice 2 FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.

AERO CLUB di _____

SCHEDA DI GARA

MARCHE: ..... EQUIPAGGIO: .....

FOTO IN ROTTA			
	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (riservato alla giuria)
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
L			
M			
N			
P			
R			
S			
T			
U			

TELI A TERRA			
FORMA	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (riservato alla giuria)

FIRMA DEL PILOTA O DEL NAVIGATORE .....

Non verranno valutate le schede senza firma e con i campi "MARCHE" ed "EQUIPAGGIO" non compilati.

Appendice 3 FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.

Denominazione GARA

Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dati NAVIGATORE Pilota ☐ Allievo Pilota ☐ Altro ☐ .....

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

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

e-mail _____ oppure fax nr _____

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

Dati VELIVOLO Marche _____ Modello _____

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

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

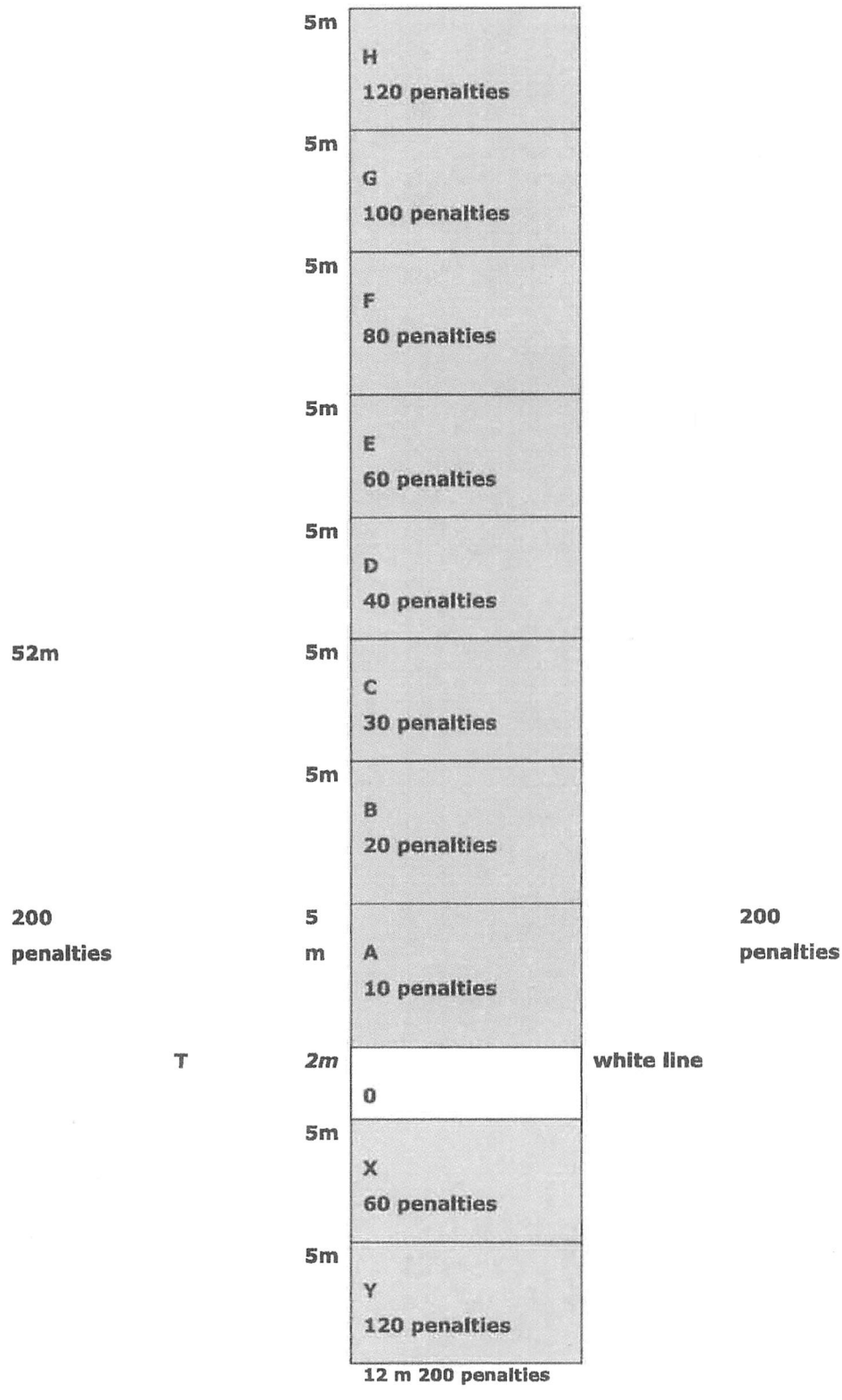
L'equipaggio chiede l'iscrizione alla Gara di Rally ☐ Velocità ☐ e dichiara di conoscere

ed accettare il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Ed. _____ ed il Regolamento Particolare.

Compilare in ogni parte ed inviare a _____

Le schede non complete non potranno essere prese in considerazione.

Appendice 4 GRIGLIA DI ATTERRAGGIO DI PRECISIONE. Competition Landing Field.



Appendice 5 TABELLA VELOCITA' MASSIME.

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 1 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	**280**	**151**
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	**290**	**156**
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	**252**	**136**
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	**180**	**97**
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	**248**	**133**
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	**298**	**160**
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	**282**	**152**
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	**327**	**176**
BEECH	BONANZA A 36	304	**310**	**167**
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	**315**	**170**
BEECH	BONANZA F 33	289	**320**	**172**
BEECH	BONANZA V 35	289	**285**	**153**
BEECH	DEBONNAIR	225	**260**	**140**
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	**225**	**121**
C.A.A.R.P.	CAP 1O B	183	**265**	**143**
C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	**260**	**140**
CESSNA	150 STANDARD	102	**198**	**106**
CESSNA	152 AEROBAT	130	**200**	**107**
CESSNA	172 M	162	**220**	**118**
CESSNA	172 N – P	162	**227**	**122**
CESSNA	172 RG II	200	**275**	**148**
CESSNA	172 RG.	182	**260**	**140**
CESSNA	172 STANDARD	152	**216**	**116**
CESSNA	182 N	233	**250**	**134**
CESSNA	208	300	**270**	**145**
CESSNA	310 (N421N)	520	**319**	**172**

CESSNA	337	426	307	165
CESSNA	C 152	130	200	107

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 2 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
CESSNA	C 172 FG	152	216	116
CESSNA	C 182 Q	233	258	139
CESSNA	CARDINAL RG	203	286	154
CESSNA	CENTURION	304	300	161
CESSNA	CENTURION TURBO	314	304	164
CESSNA	ROCKET	210	246	132
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	215	116
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	328	177
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	284	153
MOONEY	M 20 K	203	305	164
MOONEY	M 201	203	295	159
MOONEY	M 262	203	307	165
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	285	153
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	230	124
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	215	116
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	208	112
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	212	114
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	305	164
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	330	178
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	370	199
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	340	183
PARTENAVIA	P92	100	195	105
PIPER	ATZECH	507	305	164
PIPER	COMANCHE 250	263	288	155
PIPER	COMANCHE 260	263	292	157
PIPER	PA 18 SUPER	152	200	107

PIPER	PA 23 APACHE	480	305	164
PIPER	PA 28 150	152	215	116
PIPER	PA 28 160	162	217	117

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 3 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
PIPER	PA 28 ARCHER	180	225	121
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	225	121
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	272	146
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	265	143
PIPER	PA 30		310	167
PIPER	PA 32 LANCE	304	290	156
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	315	170
PIPER	PA 34 SENECA I	406	300	161
PIPER	PA 34 SENECA II	406	305	164
PIPER	PA 34 SENECA III	406	310	167
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	266	143
PIPER	TWIN COMANCHE	324	290	156
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	246	132
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	245	132
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	270	145
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	205	110
ROCWELL	114	264	290	156
S M	210	406	298	160
SA GARDAN	GO HORIZON	162	220	118
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	200	107
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	202	109
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	205	110
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	210	113
SIAI MARCHETTI	S 208	284	245	132
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	310	167
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	275	148
SIAI MARCHETTI	SM 1019 UTILITY	317	285	153

SOCATA	MS 892	162	**208**	**112**
SOCATA	MS 893	183	**215**	**116**
SOCATA	MS 894	223	**225**	**121**
SOCATA	RALLY 880 B (I – SISO)	100	**158**	**85**
TECNAM	P 92 JS	100	**181**	**98**

Appendice 6 REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.

Regolamento particolare

1. L'Aeroclub di _____ organizza per il giorno _____ la gara di Rally e/o velocità _____, competizione/i riservata/e ad aerei a motore come da regolamento sportivo nazionale dell'AeCI.

2. Il regolamento sportivo di riferimento è il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Aereo/Velocità Edizione 20.

3. Durante tutte le fasi delle gare il pilota sarà responsabile della sicurezza nelle operazioni di volo nel rispetto delle norme VFR, in particolar modo i piloti dovranno rispettare le quote minime di volo, ovvero 500ft sul terreno o 1000ft sui centri abitati.

4. Per gravi infrazioni alla disciplina di volo ed alle norme di sicurezza sarà adottato il provvedimento della squalifica dalla/e gara/e.

5. Ogni volo di prova dovrà essere autorizzato ed è vietata ogni manovra acrobatica sul campo.

6. Queste disposizioni hanno forza di regolamento.

7. La pista preferenziale per i decolli sarà la _____, la pista obbligata (se necessario) per l'atterraggio di precisione sarà la _____. Nel caso di componente di vento in coda maggiore di 5 kts la prova sarà annullata, come da RSN(solo per gare di Rally).

8. Lo spazio aereo interessato dalla/e gara/e è _____ e l'ente preposto a fornire il servizio FIS è _____ sulla frequenza _____.

9. La gara di velocità è una gara in linea di _____Nm/; una gara in circuito chiuso con una lunghezza di _____Nm da ripetersi _____ volte per un totale di _____Nm.

10. Dati e precisazioni sui piloni saranno forniti in sede di briefing (solo per gare di velocità).

11. Aeroporti alternati consigliati, previa verifica, sono _____ e _____.

Iscrizione e partecipazione alle gare

12. Le iscrizioni si apriranno 30 giorni prima dell'effettuazione della gara.
Le schede di iscrizione, complete in ogni parte, dovranno pervenire tassativamente all'Aeroclub di _____ almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara.

13. In via del tutto eccezionale e a giudizio insindacabile della CSO potranno essere accettate con solo 5 giorni di anticipo ma con tasse di iscrizione raddoppiate.

14. I concorrenti dovranno presentarsi in campo per completare le procedure di iscrizione e il controllo documenti entro le ore _____ del giorno precedente la gara ovvero del _____.

15. Il rispetto degli orari del programma è tassativo. Eventuali variazioni saranno tempestivamente comunicate dal Direttore di gara.

16. La premiazione della/e gara/e, avverrà durante il pranzo/cena/cerimonia il giorno _____ alle ore _____ presso _____.

17. Il costo di iscrizione alla/e gara/e è di_____ euro ad equipaggio e comprende il pranzo/cena/cerimonia del giorno _____ ed i trasferimenti da e per l'aeroporto

18. L'Aeroclub di _____ metterà a disposizione degli equipaggi le sue strutture nei limiti concessi dai propri regolamenti.

19. Una convenzione alberghiera è stata concordata con l'Hotel _____ al prezzo di _____ euro stanza singola e _____ euro stanza doppia. Chi fosse interessato è pregato di prenotare chiamando il numero _____ citando la convenzione "Rally aereo _____".

Programma della gara

Aeroporto/Aviosuperficie di _____.

- arrivo: data _____ dalle ore _____ alle _____

-termine perfezionamento iscrizioni:data _____ ore _____

Gara data _____

- briefing pre-gara: orario _____
- inizio consegna buste: orario _____
- inizio sequenze di decollo: orario _____
- pranzo/cena/cerimonia: orario _____
- premiazione: orario _____

Ufficiali

Direttore di gara: _____

CSO: _____

_____

_____

Contatti

Aeroclub di _____

Via _____, n. _____, cap_____ città _____

tel. _____

fax _____

e-mail _____

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO Rally Aereo 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO NAZIONALE RALLY AEREO 2017	MOTIVAZIONI	EVENTUALE RIFERIMENTO ALLA NORMATIVA FAI 2018 O AGGIORNAMENTO DAL REGOLAMENTO RALLY 2017
Pag. 3 - descrizione degli eventi agonistici	Soppressa la categoria "Sportman"	Non più prevista al regolamento internazionale FAI 2018 **(A1.1)**
Pag. 3 - A 1.3	Razionalizzazione organizzazione gare	Circolare Aet Prot. 8/2017 del 23.3.2012 ultimo aggiorn.
Pag. 4 - A 1.9	Rinvio normativo per eventuali reclami	Art. 8.4.3 del RSN
Pag. 5 - A 2.10	Descrizione contenuto busta di gara e istruzioni/modello atterraggio	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A2.1.12)**
Pag. 5 - A 2.15	Procedure parcheggio, dispersioni con segnalibro di gara	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.1.13)**
Pag. 7 - A 3.4.4, A 3.4.5	Descrizione e nuove procedure identificazione delle foto	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.3.4.4 e A.3.4.5)**
Pag. 9 - A.4.2	Ridefinizione dell'abbuono al tempo teorico di sorvolo dei vertici	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.4.2)**

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 22/03/2018

La STS Volo a Motore

Vittorio Cucumile

Aero Club d'Italia - Roma
Registro di Protocollo
Protocollo: 00009993 del: 06/04/2018
ENTRATA
Titolario: SPR/SR/VA
2018E-00009993

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

RALLY AEREO

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

A.1 3

A.2 4

A.3 5

A.4 9

A.5 10

A.6 10

A.7 11

A.8 11

A.9 12

A.10 13

APPENDICE 1 13

APPENDICE 2 15

APPENDICE 3 16

APPENDICE 4 1719

APPENDICE 5 TABELLA VELOCITA' MASSIME1722

APPENDICE 6 22

Nell'anno sportivo vengono svolti i seguenti eventi agonistici:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Piloti
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Navigatori
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Team a squadre di Aeroclub

L'effettuazione delle gare previste è delegata agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta.
Gli Aero Club organizzano le gare in conformità a quanto previsto dal presente Regolamento tecnico, al Regolamento Sportivo Nazionale e a tutte le disposizioni emanate dall' Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

A.1.1 Le gare di rally valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara; il numero minimo di partecipanti non deve essere inferiore a quattro.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Gli Enti Organizzatori inviano al Centro Classifiche di Volo a Motore, almeno 40 gg. prima della gara, la documentazione necessaria, indicando i recapiti dei contatti dedicati quali la segreteria, il direttore di gara e il responsabile operativo, nonché il percorso di gara, le coordinate dei vertici e le coordinate delle foto in rotta.

Il Centro Classifiche provvederà quindi ad inserire a sua discrezione le prove di Navigazione Scenica e Navigazione ad Arco.

A.1.4 Il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare, annullare la gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del Direttore di Gara e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno sessanta giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è il responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il Briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e piena comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara (§ A.2.8/9) nonché al controllo degli atterraggi di precisione in prossimità della griglia.

A.1.7 In occasione dell'evento agonistico L'aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente e i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A. con la tessera di Giudice in corso di validità. La C.S.O. è

disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare, la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;
b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;
c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;
d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie.

È compito del responsabile del Centro Classifiche: la predisposizione dell'ordine di partenza e delle buste di gara contenenti la carta al 200.000, le foto, il road book e la scheda di gara. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. le classifiche provvisorie appena compilate evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse in sede di decodifica dei registratori di volo. Per le modalità, le tempistiche e le procedure applicabili si rinvia all'Art. 5.4.N del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per l'effettuazione del volo di prova sono a carica dell'Aeroclub organizzatore.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.3 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.4 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.5 Ad ogni equipaggio sarà consegnata una carta di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche e con scala 1:200.000.

A.2.6 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare. Tra un decollo e quello successivo deve esserci una separazione in tempo di almeno 2 minuti.

A.2.7 I decolli di equipaggi di uno stesso Aero Club, se possibile, devono essere separati da un tempo minimo di 6 minuti. L'inserimento di un equipaggio estraneo annulla questa raccomandazione.

A.2.8 E' vietato l'uso di qualunque apparecchiatura elettronica e/o pilota automatico che possa facilitare la condotta di gara. Il Direttore di Gara in collaborazione della C.S.O. è preposto alla verifica dei dispositivi non consentiti che saranno sbarcati ovvero sigillati nell'ipotesi che siano integrati sul pannello strumenti. I sigilli saranno controllati al termine della gara.

A.2.9 Gli aeromobili, gli equipaggi, i bagagli personali possono essere sottoposti ad ispezione dalla C.S.O. per la ricerca di apparati non consentiti per la navigazione/comunicazione. L'ispezione deve essere completata entro i 5 minuti che precedono l'orario di consegna della busta di gara.

A.2.10 La busta di gara conterrà: due cartine di gara, un roadbook, un foglio dei tempi, un set fotografie in rotta, un set fotografie dei vertici, una scheda risposte di gara, istruzioni rullaggio decollo e atterraggio, una busta di sicurezza contenente una mappa di gara con i vertici evidenziati. La busta di gara sarà consegnata agli equipaggi ad un tempo calcolato dalla somma di due minuti per ogni vertice includendo start e finish point. Ogni equipaggio provvederà a munirsi del materiale per la pianificazione.

A.2.11 L'Ente organizzatore utilizzerà i dati dei registratori di volo per verificare se l'equipaggio ha eseguito il volo in conformità con le istruzioni impartite. Ad ogni errore corrisponderà una penalità (§ A.4).

A.2.12 Dopo il decollo i concorrenti dovranno portarsi allo Starting Point entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book sufficiente a coprire l'intera distanza.

A.2.13 Dopo il Finish Point, i concorrenti, dovranno portarsi all'atterraggio di precisione, successivamente rullare fino al parcheggio e consegnare la scheda di gara entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book sufficiente a coprire l'intero percorso.

A.2.14 Dopo l'atterraggio, il rullaggio verso il parcheggio deve essere eseguito senza indugio seguendo le istruzioni impartite dalla TWR o dal personale preposto a terra.

A.2.15 Raggiunta la posizione di parcheggio, ogni equipaggio consegnerà la scheda risposte di gara unitamente alle mappe di gara al giudice incaricato entro il tempo stabilito.

A.2.16 E' fatto divieto agli equipaggi di comunicare tra loro a partire dal momento della consegna della prima busta fino alla riconsegna della busta da parte dell'ultimo equipaggio in gara, è altresì fatto divieto a chiunque di avvicinare i concorrenti durante il tempo di pianificazione della gara e prima della riconsegna della busta di gara dopo l'arrivo al parcheggio. I giudici componenti la C.S.O. sono preposti alla verifica dell'osservanza di tale norma.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 Prova di navigazione (Navigation test)

A.3.1.1 Il test di navigazione inizia dal decollo (TO) ed il primo punto di sorvolo sarà lo starting point (SP). La gara prosegue lungo i vertici del tracciato (TP) e termina al final point (FP). La lunghezza di ogni competizione deve essere compresa tra 80 nm e 100 nm ed è calcolata dal primo punto della gara (SP) al punto finale (FP). Per motivi di sicurezza o in casi particolari legati alle condizioni meteo, Il Direttore di Gara può modificare la lunghezza del percorso o variarne la configurazione. La distanza tra un vertice ed il successivo è compresa, salvo casi di forza maggiore, tra 5 nm e 15 nm ed il numero dei vertici è compreso tra un minimo di 10 ed un massimo di 16 compreso ST e FP.

A.3.1.2 La competizione sarà composta dalle seguenti prove:

1. prova di pianificazione (Plotting test);
2. prova di puntualità a tempo (Timing Test) sui TP;
3. prova di ricognizione a vista (Observation Test):
   a) fotografie dei TP;
   b) fotografie in Rotta e/o obiettivi di tela a terra:
      minimo 15 massimo 20;

4. prova di atterraggio (Landing Test).

A.3.1.3 Dopo il decollo il pilota deve seguire le istruzioni ricevute per raggiungere lo SP. Lo SP deve essere sorvolato con la prua dell'aeromobile già in rotta verso il primo vertice (TP1). L'aeromobile, durante il sorvolo dei TP e del FP, deve mantenere la prua impostata per raggiungere quel punto.

A.3.1.4 Dopo aver superato il FP gli aeromobili devono seguire le istruzioni impartite per l'avvicinamento e l'atterraggio.

A.3.1.5 I tracciati del volo e le quote mantenute durante la gara saranno verificati esaminando i dati dei registratori di volo. Non seguire le istruzioni comporta sanzioni in accordo al § A.4.

A.3.1.6 Saranno sanzionate le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta che congiunge due vertici tra lo SP ed il FP rilevate dal registratore di volo (§ A.4.5).

A.3.1.7 Dopo aver superato un vertice la virata deve essere effettuata seguendo il percorso più breve per raggiungere il vertice successivo. Queste virate non rientrano sotto la "regola più di 90°" (§ A.3.1.6) se effettuate entro 45 secondi dopo il passaggio del vertice.

A.3.1.8 Lo SP ha una "gate line" che si estende per 1 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in allontanamento. L'attraversamento in violazione di quanto previsto al punto A.3.1.3 comporta le penalità previste per le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta.

A.3.2 **Prova di pianificazione (Plotting test)**

A.3.2.1 Tutti i punti di virata (TP) e le tratte saranno descritte in modo chiaro nelle istruzioni di volo.

A.3.2.2 Tutti TP devono essere chiaramente identificabili sul terreno, devono essere descritti nelle istruzioni di volo, devono essere definiti ed identificabili sulla carta di gara dove devono essere rappresentati con un simbolo secondo la legenda grafica convenzionale della carta stessa, devono avere una esatta posizione sul terreno e devono essere verificati a terra dall'organizzatore attraverso l'impiego di due GPS indipendenti che lavorano con almeno 6 satelliti e che abbiano WGS 84.

A.3.2.3 Le istruzioni sui TP possono essere date nelle seguenti forme:

a) posizione nota;

b) coordinate (latitudine e longitudine);

c) prua e distanza da o verso i TP descritti secondo le modalità dei precedenti punti a) o b). Le informazioni fornite non devono consentire identificazioni ambigue.

A.3.2.4 I simboli degli aeroporti, dei VOR, degli NDB o l'incrocio di coordinate geografiche riportate sulla carta di gara sono "posizioni note" e possono rappresentare dei TP. Possono essere dichiarati altri oggetti sulla mappa come "posizione nota". Tutte le "posizioni note" devono essere evidenziate sulla carta di gara e visualizzate sulle istruzioni di volo.

A.3.2.5 Punti noti alla Direzione di Gara, ma sconosciuti agli equipaggi concorrenti, non sono da considerarsi "posizioni note".

A.3.2.6 Istruzioni su una tratta possono essere date come:

a) tratta realizzata dal sorvolo di una traccia a terra {da TP (x) seguire fiume fino TP (x + 1)}. In questo caso, nelle istruzioni di volo, sarà data la corretta prua per un avvicinamento diretto al TP (x+1), la lunghezza della tratta ed il tempo esatto necessario a percorrerla.

b) tratta realizzata dalla descrizione di un arco di cerchio {da TP (y) seguire l'arco fino al TP (y+1)}. Il centro dell'arco sarà una posizione nota e la sua costruzione sarà descritta nelle

istruzioni di volo (massimo tre navigazioni ad arco per ogni gara). Sarà compito dei concorrenti tracciare l'arco sulla carta ed il suo centro.

A.3.2.7 La rotta sarà data come rotta vera.

A.3.2.8 Le distanze saranno date in miglia e decimi di miglia nautiche e in chilometri e decimi di chilometri.

A.3.3 **Prova di puntualità a tempo (Timing Test)**

A.3.3.1 Il tempo ufficiale di gara sarà quello letto sui GPS. I tempi (hh: mm: ss) potranno essere espressi in ora locale, UTC o come tempo trascorso dopo l'orario assegnato per il decollo. Questi tempi saranno riportati nella scheda di gara per il decollo, il sorvolo di ogni TP. Il tempo di decollo sarà rilevato all'attraversamento di una linea di decollo ben definita ed evidenziata sulla pista.

A.3.3.2 Saranno rilevati il tempo di decollo, i tempi di sorvolo dei TP ed il tempo dal Finish point alla riconsegna della busta di gara.

A.3.3.3 In particolare, il tempo sarà rilevato quando l'aereo attraversa il cancello che taglia il TP che si estende per 0,5 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in avvicinamento, (per lo SP perpendicolarmente alla rotta in allontanamento).

A.3.4 **Prova di ricognizione a vista (Observation Test)**

A.3.4.1 La prova di ricognizione a vista inizia dal punto di partenza (SP), continua con tutti i TP e termina sul punto finale (FP).

A.3.4.2 Saranno oggetto della prova di ricognizione a vista le fotografie dei TP, le fotografie in rotta e/o gli obiettivi in tela a terra.

A.3.4.3 Agli equipaggi saranno fornite le fotografie dei TP, minimo 15 massimo 20.

A.3.4.4 Le fotografie dei TP possono essere giuste o sbagliate e sono riprese da qualunque direzione, in caso di foto sbagliata il soggetto della foto non può essere entro il raggio di un n.m. dal TP; L'equipaggio dovrà segnare sulla scheda se la foto del TP è giusta o sbagliata. Le fotografie sono contrassegnate con il numero del TP nella corretta sequenza di sorvolo. Ci possono essere un massimo di due TP senza la fotografia. In questo caso dovranno essere il FP e il TP precedente.

A.3.4.5 Le fotografie in rotta sono contrassegnate da lettere, esse non sono in sequenza. Le foto in rotta saranno divise in due gruppi, le istruzioni per l'utilizzo dei gruppi di foto saranno descritte sul road book. L'oggetto da identificare sarà cerchiato sulla fotografia e si dovrà trovare ad una distanza massima di 300 metri dalla rotta. Le fotografie in rotta sono riprese con un angolo massimo di più o meno 45° rispetto alla rotta di avvicinamento e con un angolo compreso tra 30° e 60° rispetto al terreno ad una altezza compresa tra 1000 e 1500 piedi AGL.

L'equipaggio dovrà indicare, nell'apposito spazio della scheda di gara, contrassegnato dalla lettera della foto trovata, la sua distanza dal TP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);

A. 3.4.6 Gli obbiettivi in tela a terra (minimo 3 massimo 5 per gara) saranno posti tra i TP e dovranno essere posizionati ad una distanza massima di 100 metri dalla rotta.

A.3.4.7 In caso di utilizzo di obiettivi in tela a terra il numero massimo di foto in rotta si ridurrà dello stesso numero degli obbiettivi in tela impiegati. L'equipaggio dovrà indicare, nell'esatto spazio della scheda di gara:

a) la forma rappresentata dagli obbiettivi in tela a terra (vedi appendice1);

b) la sua distanza dal TP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);
c) il numero identificativo del TP precedente.

A.3.4.8 Non ci saranno fotografie in rotta né obiettivi di tela a terra prima dello SP; entro le prime 5 nm dopo lo SP; né un Nm dopo ogni TP; né dopo il FP.

A.3.5 **Prova di atterraggio (Landing Test)**

A.3.5.1 La prova di atterraggio consisterà in un atterraggio di precisione.

A.3.5.2 L'atterraggio seguirà ad un normale avvicinamento dove l'uso del/dei motore/i e dei flaps sono a discrezione del pilota.

A.3.5.3 La toccata deve avvenire contemporaneamente sulle due ruote del carrello principale eccetto nel caso in cui il D.G. non abbia dichiarato "cross wind conditions". In questo caso l'aereo potrà toccare sulla ruota del carrello principale sopravvento.

A.3.5.4 Il ruotino anteriore non deve toccare terra finché non è a terra il carrello principale. Un aereo biciclo deve toccare terra con la coda sotto l'asse orizzontale.

A.3.5.5 Se le ruote del carrello principale toccano in più zone della griglia di atterraggio, al fine del punteggio, sarà considerata la zona con maggiori penalità.

A.3.5.6 Un aereo sarà considerato "bouncing" quando dopo aver toccato terra si risolleva in volo con tutte le ruote e toccando successivamente due o più zone della griglia di atterraggio, in questo caso sarà considerata la zona con maggiori penalità.

A.3.5.8 Quando la componente di vento al traverso è di 8 nodi o più il D.G., valutato anche il meteo dalla locale stazione (se esistente) deve dichiarare, "Condizioni di vento al traverso", dando avviso via radio ai concorrenti. Se la componente di vento al traverso è superiore ai 15 nodi, il D.G. dichiarerà "prova di atterraggio annullata".

A.3.5.9 La componente massima di vento in coda, ai fini della validità dell'atterraggio, è di 5 nodi. Se la componente di vento in coda è superiore a 5 nodi, il D.G. cambierà la direzione di atterraggio dando avviso ai concorrenti, ove ciò non fosse possibile dichiarerà "prova di atterraggio annullata".

A.3.5.10 Sono definiti atterraggi anomali:

a) gli atterraggi non conformi al § A 3.5.4.
b) quando, senza che siano state dichiarate "condizioni di vento al traverso", al momento della toccata iniziale, una ruota del carrello principale si solleva da terra di un'altezza maggiore ad un diametro della ruota stessa,
c) quando, in "condizioni di vento al traverso" dichiarate, tocca terra per prima la ruota del carrello principale sottovento,
d) toccare il suolo con qualsiasi parte dell'aereo diversa dalle ruote,
e) se si effettua la retrazione anche parziale dei flaps all'interno della griglia di atterraggio prima della toccata,
f) toccare la pista con le ruote bloccate,
g) se una qualsiasi ruota del carrello principale si solleva da terra mentre il ruotino anteriore rimane a terra.

A.3.6 **Flight Data Recording Equipment**

A.3.6.1 Il Centro Classifiche fornirà ad ogni equipaggio un registratore di volo approvato dalla FAI.

A.3.6.2 I requisiti tecnici dei registratori di volo sono quelli riportati nel FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4.

A.3.6.3 La responsabilità del funzionamento del registratore di volo, una volta imbarcato sull'aereo, è dell'equipaggio. Il data recorder diventa parte integrale dell'attrezzatura di bordo ed il suo eventuale malfunzionamento sarà considerato come una normale avaria. L'equipaggio sarà classificato solamente in base ai dati che il registratore avrà memorizzato.

A.3.6.4 Nessun concorrente è autorizzato a manipolare il registratore di volo in qualsiasi modo, pena la squalifica. Particolari dubbi o problemi riguardanti l'utilizzo del registratore di volo devono essere risolti durante il briefing.

A.4 PENALITÀ

A.4.1 **Attraversamento della linea di decollo (cancello orario):**

Tempo di decollo + 60 secondi	0 penalità
Ogni secondo in anticipo al tempo di decollo o in ritardo oltre i 60 secondi	3 penalità
	massimo 100 penalità

A.4.2 **Prova di puntualità a tempo TP:**

Sorvolo al tempo teorico +/- 2 sec.	0 penalità
Ogni secondo di anticipo / ritardo oltre i 5 sec.	3 penalità
Sorvolo di un TP fuori dal cancello	100 penalità
	massimo 100 penalità

A.4.3 **Prova di ricognizione a vista:**

Foto/obiettivi di tela a terra tra i TP:

Per ogni identificazione corretta della posizione (tolleranza 0,5 nm)	0 penalità
Identificazione corretta con errore di posizione compreso tra 0,51 nm e 1,0 nm	15 penalità
Non osservato	30 penalità
Non corretto o con errore di posizione oltre 1,0 nm	50 penalità

A.4.4	a) Non rilevato al passaggio di un cancello TP	100 penalità
	b) Violazione delle norme di sicurezza e di volo (ogni volta)	600 penalità
	c) Volo al di sotto della minima altezza (ogni volta)	200 penalità
	d) Violazione delle istruzioni impartite (ogni volta)	200 penalità
	e) Apertura della *"Busta di Sicurezza"*	300 penalità
	f) Trasporto di equipaggiamenti elettronici non autorizzati	squalifica
A.4.5	virata maggiore di 90 ° dalla rotta per oltre 5 secondi (tra SP e FP) (ogni volta)	200 penalità
A.4.6	Presentazione in ritardo della busta di gara	300 penalità
A.4.7	Mancato ascolto sulla frequenza di gara (ogni volta)	200 penalità

A.4.8 Ogni equipaggio che per qualsiasi ragione atterri in un aeroporto diverso da quello pianificato e non continui la gara sarà considerato ritirato. Nel caso in cui continui la gara non saranno fatti abbuoni sui tempi rilevati.

A.4.9 **Prova di atterraggio:**

Area bianca	0 penalità
Area "A"	10 penalità
Area "B"	20 penalità
Area "C"	30 penalità
Area "D"	40 penalità
Area "E"	60 penalità
Area "F"	80 penalità
Area "G"	100 penalità
Area "H"	120 penalità
Area "X"	60 penalità
Area "Y"	120 penalità
Atterraggio fuori dalla griglia (prima o dopo a sinistra o a destra),	200 penalità
Dare motore dopo la toccata, all'interno della zona di atterraggio,	50 penalità
Riattaccata senza aver toccato il suolo, (senza esserne stati costretti)	200 penalità
Riattaccata invece di "full stop",	200 penalità
Nessun tentativo di atterrare sul campo designato	300 penalità
Atterraggio anomalo	150 penalità
Massimo di penalità per atterraggi anomali	300 penalità

A.5 SQUALIFICA

A.5.1 La squalifica di un equipaggio può derivare da:

a) qualsiasi comportamento scorretto a terra o in volo,
b) condotta di volo pericolosa che possa mettere in pericolo persone e/o cose,
c) atteggiamenti di protesta rivolti direttamente ad altri concorrenti,
d) mancato rispetto delle norme e dei regolamenti di gara,
e) violazione delle norme anti-doping FAI,
f) manomissione del sistema di registrazione del volo,
g) trasporto di apparecchiature elettroniche non autorizzate,
h) qualsiasi tipo di inganno.

A.5.2 La decisione di squalificare un equipaggio compete al Direttore di Gara.

A.6 ISCRIZIONI

A.6.1 Ogni equipaggio deve essere composto da un pilota titolare e da un navigatore. Nessun passeggero può essere imbarcato durante la gara. Il cambio di un membro dell'equipaggio potrà essere richiesto per iscritto al Direttore di Gara fino a 5 minuti prima della partenza del primo equipaggio. Le infrazioni a quanto previsto da questo articolo comportano l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.

A.6.2 Il pilota deve essere in possesso di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che piloterà in gara. L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento ed il regolamento particolare di gara che accetta incondizionatamente all'atto dell'iscrizione alla gara e deve essere in grado di applicarli.

A.6.3 Tutti i membri dell'equipaggio devono essere in possesso di una valida licenza sportiva FAI, rilasciata dall'Aero Club d'Italia, e di un documento di riconoscimento in corso di validità da esibire al momento dell'iscrizione.

A.6.4 In occasione di ogni gara si terrà un briefing al quale dovranno partecipare obbligatoriamente i piloti titolari dell'iscrizione. Possono partecipare anche i navigatori ed i capisquadra ma non come rappresentanti dei titolari. Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza.

A.6.5 Gli equipaggi devono presentarsi alla Direzione di gara entro l'orario stabilito dall'organizzatore. Il briefing sarà considerato quale inizio dell'evento che terminerà dopo la cerimonia di chiusura (premiazione). I concorrenti che si assenteranno durante questo periodo senza formale autorizzazione del Direttore di Gara saranno considerati ritirati dalla gara.

A.6.6 Gli organizzatori non assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possono derivare agli equipaggi, agli aa/mm, a terzi ed alle cose, in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.6.7 E' facoltà dell'organizzatore della gara limitare il numero dei partecipanti.

A.7 AEREI

A.7.1 Sono ammessi alla competizione i seguenti aeromobili:

a) gli aeromobili motoelica con motore a pistoni, anche con compressore, e turboelica rientranti nelle sottoclassi C-1 (a, b, c, d) e C-3 (a, b, c) previste dal FAI Sporting Code, Sezione 2 con numero di posti non superiore a sei;

b) i motoalianti con motore non retrattile montato integralmente alla cellula e carrello convenzionale a tre ruote come previsto dal FAI Sporting Code Section 3;

c) gli aerei autocostruiti immatricolati con un Permesso di Volo;

d) gli ULM Avanzati.

A.7.2 La velocità minima di gara ammessa è di 65 Kts.
La velocità di gara, sarà scelta dall'equipaggio, dovrà essere un multiplo di 5Kt e non potrà essere inferiore al 60% della velocità indicata nella tabella ufficiale emessa dalla Commissione Sportiva Centrale Aeronautica (Allegato 1).

A.7.3 Gli aeromobili devono avere un'autonomia almeno pari al tempo necessario a volare l'intero percorso di gara (da decollo ad atterraggio) alla velocità di gara, maggiorata del 10% e con la riserva di carburante come richiesto dalle regole VFR.

A.7.4 Tutti gli aeromobili devono essere dotati di stazione ricetrasmittente in VHF.

A.7.5 Ogni aeromobile deve essere munito dei documenti prescritti dal Codice di Navigazione Aerea e previsti da ENAC. Ogni aeromobile deve essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti dalla Legge con estensione della garanzia alle gare non acrobatiche iscritte nel calendario sportivo dell'Aero Club d'Italia e della FAI.

A.7.6 Qualora gli aeromobili siano parcheggiati all'aperto, ogni equipaggio deve provvedere personalmente all'ancoraggio con proprio materiale.

A.8 LAGNANZE E RECLAMI

A.8.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro da versare all'Ente organizzatore e sono esaminati dalla C.S.O. (Commissione Sportiva Operante).

A.9 RISULTATI FINALI

A.9.1 Affinché la gara sia considerata valida ed omologabile ai fini del Campionato Italiano di Specialità, il totale complessivo delle penalità risultanti dall'applicazione alle prove di gara delle penalità di cui ai §§ A.4.1, A.4.2, A.4.3, A.4.9) non potrà essere inferiore a 2250 penalità (decollo + 10 crono + 2 segreti + 15 foto in rotta/obiettivi in tela + atterraggio di precisione).
Ai fini del conteggio dovranno essere considerate le penalità massime previste per ogni singola prova di puntualità a tempo su TP e per le prove di ricognizione visiva, dovranno essere considerate le penalità corrispondenti a "Non osservato" ed eventuali penalità previste per la prova di atterraggio.

A.9.2 Ai fini della classifica di gara nonché della classifica del Campionato Italiano di specialità, ad ogni equipaggio sarà assegnato un "VOTO" derivante dalla applicazione della seguente formula, tenuto conto della somma teorica delle massima penalità di gara e delle penalità assegnate:

$$\frac{\text{COEFFICIENTE - PENALITA'}}{\text{COEFFICIENTE}} \times 10$$

Dove i parametri sono dati da:

a) Coefficiente (K) = Totale massimo teorico delle penalità di gara calcolato ai sensi del § A.9.1;
b) Penalità = Totale delle penalità accumulate da ogni equipaggio. Il risultato dovrà essere preciso al 2° decimale (0,00). Nel caso in cui il valore di "Penalità" sarà superiore al valore di "K", il "VOTO" sarà uguale a 0,00.

A.9.3 Quando, per causa di forza maggiore, sono annullate una o più prove ed è quindi ridotto il "K" della gara, ai fini del calcolo del voto, il "K" sarà ridotto di conseguenza prima del voto. In questo caso non si terrà conto del coefficiente minimo previsto (§ A.9.1).

A.9.4 Risulterà vincitore l'equipaggio che, all'arrivo, avrà conseguito il voto più alto secondo la formula indicata al § A.9.2. La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni equipaggio. Nel caso di parità precederà l'equipaggio con minor penalità nelle prove di puntualità. Nel caso di ulteriore parità sarà classificato primo l'equipaggio il cui aereo ha maggior velocità di gara.

A.9.5 Potranno partecipare al Campionato Italiano Rally Team gli Aeroclub che iscriveranno una squadra composta da almeno due equipaggi partecipanti alla competizione.
Per la classifica team saranno sommati i voti conseguiti ai sensi del punto A.9.2 dai migliori due equipaggi appartenenti allo stesso Aero Club e risulterà vincitore l'Aero Club con il voto maggiore.
La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni squadra di Club.
Ai fini della composizione di una squadra gli atleti che ne fanno parte devono tutti essere soci del medesimo Aero Club.

A.9.6 Le classifiche, che saranno comunicate e pubblicate al termine della gara dalla C.S.O., sono da ritenersi ufficiose. Dette classifiche diverranno ufficiali ad avvenuta omologazione della gara da parte della C.C.S.A.

A.9.7 Il titolo di Campione Italiano nelle specialità Rally, sarà assegnato ***al pilota, al navigatore e al team*** che avranno ottenuto il punteggio più alto sommando i voti ottenuti in ogni singola gara, ritenuta valida ed omologata dalla C.C.S.A.

A.9.8 Ogni Pilota ogni Navigatore ed ogni team, dovranno scartare una gara anche tra quelle a cui non hanno potuto partecipare e per le quali, di conseguenza, gli è stato attribuito un punteggio pari a zero. Questa norma non si applica se il numero delle gare effettivamente effettuate ed omologate è inferiore a 5.

A.10 PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI

A.10.1 fino al 3° classificato per ogni categoria una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore; per la categoria Team una coppa/targa alla squadra prima classificata. L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della CCSA.

A.10.2 Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

A.10.3 All'Aero Club organizzatore sarà riconosciuta una maggiorazione dell'incentivo previsto se durante lo stesso week end ospiterà una gara di rally ed una di velocità.

oooOOOooo

Appendice 1 FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.

Appendice 2 FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.

AERO CLUB di _____

SCHEDA DI GARA

MARCHE: ..... **EQUIPAGGIO:** .....

FOTO IN ROTTA

	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (riservato alla giuria)
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
L			
M			
N			
P			
R			
S			
T			
U			

TELI A TERRA

FORMA	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (riservato alla giuria)

FIRMA DEL PILOTA O DEL NAVIGATORE .....

Non verranno valutate le schede senza firma e con i campi "MARCHE" ed "EQUIPAGGIO" non compilati.

Appendice 3 FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.

Denominazione GARA

Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FA n° _____ Data di rinnovo _____

Dati NAVIGATORE Pilota ☐ Allievo Pilota ☐ Altro ☐ .....

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FA n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

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

e-mail _____ oppure fax nr _____

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

Dati VELIVOLO Marche _____ Modello _____

Potenza _____ Velocità massima Kts _____ Velocità di Gara richiesta(*) _____ Kts

(*) come da Art. A.7.2 del RSN Rally Edizione corrente

Ass. RCT _____ Scadenza _____

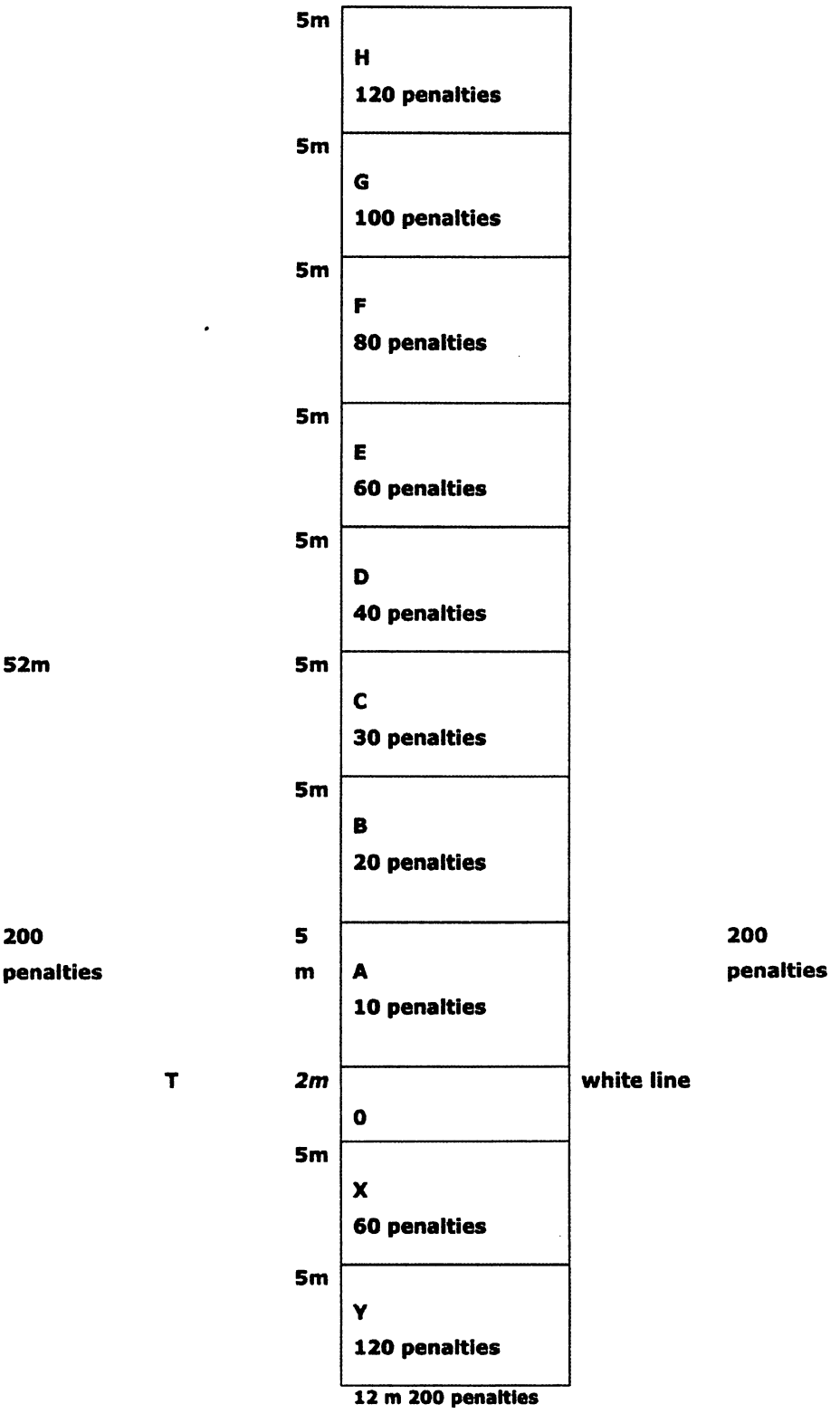
Base del velivolo _____

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

Compilare in ogni parte ed inviare a _____

Le schede non complete non potranno essere prese in considerazione

Appendice 4 GRIGLIA DI ATTERRAGGIO DI PRECISIONE. Competition Landing Field.



Appendice 5 TABELLA VELOCITA' MASSIME.

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 1 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	280	151
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	243	131
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	243	131
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	290	156
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	252	136
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	180	97
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	248	133
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	298	160
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	282	152
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	327	176
BEECH	BONANZA A 36	304	310	167
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	315	170
BEECH	BONANZA F 33	289	320	172
BEECH	BONANZA V 35	289	285	153
BEECH	DEBONNAIR	225	260	140
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	225	121
C.A.A.R.P.	CAP 1O B	183	265	143
C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	260	140
CESSNA	150 STANDARD	102	198	106
CESSNA	152 AEROBAT	130	200	107
CESSNA	172 M	162	220	118
CESSNA	172 N – P	162	227	122
CESSNA	172 RG II	200	275	148
CESSNA	172 RG.	182	260	140
CESSNA	172 STANDARD	152	216	116
CESSNA	182 N	233	250	134
CESSNA	208	300	270	145
CESSNA	310 (N421N)	520	319	172

CESSNA	337	426	**307**	**165**
CESSNA	C 152	130	**200**	**107**

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 2 di 3)

TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
CESSNA	C 172 FG	152	**216**	**116**
CESSNA	C 182 Q	233	**258**	**139**
CESSNA	CARDINAL RG	203	**286**	**154**
CESSNA	CENTURION	304	**300**	**161**
CESSNA	CENTURION TURBO	314	**304**	**164**
CESSNA	ROCKET	210	**246**	**132**
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	**215**	**116**
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	**328**	**177**
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	**284**	**153**
MOONEY	M 20 K	203	**305**	**164**
MOONEY	M 201	203	**295**	**159**
MOONEY	M 262	203	**307**	**165**
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	**285**	**153**
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	**230**	**124**
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	**215**	**116**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	**208**	**112**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	**212**	**114**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	**305**	**164**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	**330**	**178**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	**370**	**199**
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	**340**	**183**
PARTENAVIA	P92	100	**195**	**105**
PIPER	ATZECH	507	**305**	**164**
PIPER	COMANCHE 250	263	**288**	**155**
PIPER	COMANCHE 260	263	**292**	**157**
PIPER	PA 18 SUPER	152	**200**	**107**

PIPER	PA 23 APACHE	480	305	164
PIPER	PA 28 150	152	215	116
PIPER	PA 28 160	162	217	117

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 3 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
PIPER	PA 28 ARCHER	180	225	121
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	225	121
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	272	146
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	265	143
PIPER	PA 30		310	167
PIPER	PA 32 LANCE	304	290	156
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	315	170
PIPER	PA 34 SENECA I	406	300	161
PIPER	PA 34 SENECA II	406	305	164
PIPER	PA 34 SENECA III	406	310	167
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	266	143
PIPER	TWIN COMANCHE	324	290	156
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	246	132
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	245	132
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	270	145
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	205	110
ROCWELL	114	264	290	156
S M	210	406	298	160
SA GARDAN	GO HORIZON	162	220	118
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	200	107
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	202	109
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	205	110
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	210	113
SIAI MARCHETTI	S 208	284	245	132
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	310	167
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	275	148
SIAI MARCHETTI	SM 1019 UTILITY	317	285	153



SOCATA	MS 892	162	**208**	**112**
SOCATA	MS 893	183	**215**	**116**
SOCATA	MS 894	223	**225**	**121**
SOCATA	RALLY 880 B (I – SISO)	100	**158**	**85**
TECNAM	P 92 JS	100	**181**	**98**

Appendice 6 REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.

Regolamento particolare

1. L'Aeroclub di _____ organizza per il giorno _____ la gara di Rally e/o velocità _____, competizione/i riservata/e ad aerei a motore come da regolamento sportivo nazionale dell'AeCI.

2. Il regolamento sportivo di riferimento è il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Aereo/Velocità Edizione 20.

3. Durante tutte le fasi delle gare il pilota sarà responsabile della sicurezza nelle operazioni di volo nel rispetto delle norme VFR, in particolar modo i piloti dovranno rispettare le quote minime di volo, ovvero 500ft sul terreno o 1000ft sui centri abitati.

4. Per gravi infrazioni alla disciplina di volo ed alle norme di sicurezza sarà adottato il provvedimento della squalifica dalla/e gara/e.

5. Ogni volo di prova dovrà essere autorizzato ed è vietata ogni manovra acrobatica sul campo.

6. Queste disposizioni hanno forza di regolamento.

7. La pista preferenziale per i decolli sarà la _____, la pista obbligata (se necessario) per l'atterraggio di precisione sarà la _____. Nel caso di componente di vento in coda maggiore di 5 kts la prova sarà annullata, come da RSN(solo per gare di Rally).

8. Lo spazio aereo interessato dalla/e gara/e è _____ e l'ente preposto a fornire il servizio FIS è _____ sulla frequenza _____.

9. La gara di velocità è una gara in linea di _____Nm/; una gara in circuito chiuso con una lunghezza di _____Nm da ripetersi _____ volte per un totale di _____Nm.

10. Dati e precisazioni sui piloni saranno forniti in sede di briefing (solo per gare di velocità).

11. Aeroporti alternati consigliati, previa verifica, sono _____ e _____.

Iscrizione e partecipazione alle gare

12. Le iscrizioni si apriranno 30 giorni prima dell'effettuazione della gara.
Le schede di iscrizione, complete in ogni parte, dovranno pervenire tassativamente all'Aeroclub di _____ almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara.

13. In via del tutto eccezionale e a giudizio insindacabile della CSO potranno essere accettate con solo 5 giorni di anticipo ma con tasse di iscrizione raddoppiate.

14. I concorrenti dovranno presentarsi in campo per completare le procedure di iscrizione e il controllo documenti entro le ore _____ del giorno precedente la gara ovvero del _____.

15. Il rispetto degli orari del programma è tassativo. Eventuali variazioni saranno tempestivamente comunicate dal Direttore di gara.



16. La premiazione della/e gara/e, avverrà durante il pranzo/cena/cerimonia il giorno _____ alle ore _____ presso _____.

17. Il costo di iscrizione alla/e gara/e è di_____ euro ad equipaggio e comprende il pranzo/cena/cerimonia del giorno _____ ed i trasferimenti da e per l'aeroporto

18. L'Aeroclub di _____ metterà a disposizione degli equipaggi le sue strutture nei limiti concessi dai propri regolamenti.

19. Una convenzione alberghiera è stata concordata con l'Hotel _____ al prezzo di _____ euro stanza singola e _____ euro stanza doppia. Chi fosse interessato è pregato di prenotare chiamando il numero _____ citando la convenzione "Rally aereo _____".

Programma della gara

Aeroporto/Aviosuperficie di _____.

- arrivo: data _____ dalle ore _____ alle _____

-termine perfezionamento iscrizioni:data _____ ore _____

Gara data _____

- briefing pre-gara: orario _____
- inizio consegna buste: orario _____
- inizio sequenze di decollo: orario _____
- pranzo/cena/cerimonia: orario _____
- premiazione: orario _____

Ufficiali

Direttore di gara: _____

CSO: _____

_____

_____

Contatti

Aeroclub di _____

Via _____, n. ____, cap_____ città _____

tel. _____

fax _____

e-mail _____

Il sottoscritto dott. Tiziano Sangiorgi, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del Volo a Motore,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally Idro", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico per le gare di "Velocità", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

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

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally" debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally Idro" debitamente siglato in ogni pagina.
c. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Velocità" debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 10 maggio 2018.

dott. Tiziano Sangiorgi
Esperto tecnico del Commissario straordinario

Il sottoscritto dott. Fulvio Salucci, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del Volo a Motore,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally Idro", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico per le gare di "Velocità", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

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

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally" debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally Idro" debitamente siglato in ogni pagina.
c. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Velocità" debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 10 maggio 2018.

dott. Fulvio Salucci
Esperto tecnico del Commissario straordinario

Il sottoscritto dott. Luca Marin, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del Volo a Motore,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally Idro", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico per le gare di "Velocità", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

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

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally" debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally Idro" debitamente siglato in ogni pagina.
c. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Velocità" debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 10 maggio 2018.

dott. Luca Marin
Esperto tecnico del Commissario straordinario

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO VOLO A MOTORE "GARE DI VELOCITA'" 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO *(Gare di velocità del Volo a Motore)* **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, 27 marzo 2018

I COMPONENETI DELLA STS:

(Ernesto BIONDO) _____

(Filippo PAPALE) _____

(Vittorio CUCURNIA) _____

Julio Salumi

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

VOLO A MOTORE

GARE di VELOCITA'

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

Giulio Salvini

Indice

A.1	INTRODUZIONE	4
A.2	NORME GENERALI	5
A.3	DETTAGLI DELLA GARA	6
A.4	EQUIPAGGI	7
A.5	LAGNANZE E RECLAMI	7
A.6	PENALITA' – INFRAZIONI/IRREGOLARITA'	8
A.7	PREMI	8
A.8	CONTRIBUTI	8
A.9	ASSEGNAZIONE TITOLO CAMPIONE ITALIANO VELOCITA'	8
Appendice 1	Scheda di iscrizione	9
Appendice 2	Regolamento Particolare	10
Appendice 3	Tabella delle velocità massime	12

Fulvio Salvini

L'Aero Club d'Italia organizza i seguenti eventi sportivi:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Velocità con gare in circuito chiuso o in linea

delegando l'effettuazione delle gare previste agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta. Questi ultimi si impegnano a curare la parte logistica e ad ottemperare a quanto previsto dal presente regolamento e a tutte le disposizioni emanate da questo Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

Il Campionato è aperto agli aeromobili motoelica anche con compressore e turboelica di peso inferiore a kg. 2.100 in possesso di C.N. normale o P.T. F. e agli ULM Avanzati.

A.1.1 Le gare di velocità valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara. Il volo deve essere condotto in accordo alle regole di volo ed in conformità alle regole generali del volo VFR eventuali infrazioni al codice della navigazione od avere creato condizioni di pericolo comporteranno la squalifica dell'equipaggio concorrente.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C. decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Il Direttore di gara (D.G.) è il responsabile del percorso di gara.

A.1.4 il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare in tutto o in parte, annullare La gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del D.G. e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno 60 giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e piena comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara.

A.1.7 in occasione dell'evento agonistico l'Aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally/velocità. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente ed i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A.. La C.S.O. è disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la CSO deve:

Fabio Salvini

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;

b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;

c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;

d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato Italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie. E' compito del responsabile del Centro Classifiche la pianificazione del percorso di gara, compreso il successivo volo di prova se ritenuto necessario e la preparazione dell'ordine di partenza. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. la classifica provvisoria appena compilata evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse dalla lettura dei registratori di volo.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per il volo di prova del percorso di gara, ove necessario, sono a carico dell'Ente organizzatore.

A.1.11 E' facoltà esclusiva del D.G. concedere l'autorizzazione ad effettuare voli di prova del percorso di gara.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Ogni aeromobile dovrà essere munito dei documenti prescritti dal Codice e dal Regolamento di Navigazione Aerea. Ogni aeromobile dovrà essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti di Legge, con dichiarazione della Compagnia Assicuratrice che estende il rischio alle gare organizzate dall'Aeroclub d'Italia.

A.2.3 La gara sarà condotta in VFR, come definito dall'ICAO, e soggetta alle regole locali.

A.2.4 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.5 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.6 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.7 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare.

A.2.8 Sarà cura dei concorrenti provvedere al materiale leggero di parcheggio (sistemi di bloccaggio delle superfici di governo, tacchi copertine, picchetti, corde, martello, ecc.). Gli organizzatori non

Fulvio Salvini

assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possono derivare ai concorrenti, agli aeromobili e a terzi in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.2.11 I concorrenti sono obbligati all'osservanza della disciplina di volo seguendo le norme regolamentari e quelle particolari emanate dagli organizzatori e dalle autorità aeroportuali.

A.2.12 Ai concorrenti è vietato eseguire manovre acrobatiche nel corso della gara.

A.2.13 In sede di briefing sarà consegnata la cartina di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche con scala 1: 200.000, con il percorso già tracciato e le foto dei piloni da sorvolare, saranno inoltre date le informazioni riguardanti la sicurezza del volo e la sicurezza in generale. Anche dopo il passaggio sul traguardo, il concorrente continua ad essere sottoposto alla disciplina di gara. Infrazioni alla disciplina di volo o alle norme di sicurezza del volo comportano penalizzazioni sanzionate dal D.G. Tali penalizzazioni possono arrivare fino alla squalifica.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 I circuiti saranno costituiti da un minimo di tre vertici e da un massimo di quattro, con un perimetro per ogni circuito non inferiore a 20 nm ed un percorso totale non inferiore a 100 nm. Per le gare in linea il percorso non dovrà superare le 200 nm.

A.3.2 La gara si svolgerà secondo un handicap calcolato in base alle velocità assegnate nella tabella approvata dalla C.C.S.A. (Allegato 1). Partirà per primo l'equipaggio più lento ed i successivi in ordine delle velocità crescenti. Qualora due o più velivoli avessero lo stesso ordine di partenza calcolato, la Direzione di Gara provvederà a distanziarli di un handicap che sarà recuperato all'arrivo.

A.3.3 Per tutti gli aeromobili non riportati nella tabella delle velocità, la velocità potrà essere dichiarata dal concorrente. Il superamento, in qualunque punto del percorso, del 3% o maggiore della velocità dichiarata dal concorrente sarà penalizzato aumentando del 10% il tempo reale impiegato.

Qualora l'aeromobile, pur avendo una velocità tabellare assegnata, a giudizio del Direttore di Gara possa raggiungere una velocità diversa da quella tabellare, lo stesso potrà richiedere una verifica con volo su base misurata e con a bordo un membro della CSO, tale verifica può anche essere richiesta dal concorrente . Questa procedura dovrà essere sempre applicata per stabilire la velocità massima degli ULM-A in quanto privi di un manuale di volo riconosciuto dall'Autorità aeronautica.

A.3.4 Per il rilevamento del tempo e per il controllo del corretto sorvolo dei vertici saranno usati data-logger omologati dalla FAI.

A.3.5 Il Campionato Italiano di velocità è una gara di velocità ad handicap. Risulterà vincitore il concorrente che taglierà per primo il traguardo d'arrivo, tenendo conto delle eventuali variazioni riguardanti gli articoli 28 e 29 del Regolamento Generale e di eventuali recuperi.

Fulvio Salvini

A.3.6 Nel caso in cui risulti ostacolata la normale funzionalità di un controllo, i rilevamenti saranno ritenuti validi, a giudizio insindacabile della C.S.O. .

A.4 EQUIPAGGI

A.4.1 Ogni equipaggio e formato esclusivamente da un pilota in comando e da un navigatore, il P.I.C. è il titolare dell'iscrizione alla gara. E' vietata la presenza a bordo di passeggeri.

A.4.2 Il pilota ed il navigatore, dovranno essere muniti di documenti personali di riconoscimento.

Il pilota deve essere in possesso:

- di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che utilizza in gara;
- della licenza sportiva FAI per l'anno in corso.

Al navigatore è richiesto il possesso della licenza sportiva FAI per l'anno in corso.

Ai piloti titolari è richiesta un'esperienza di volo di almeno 200 ore come pilota in comando.

Per le gare in linea è richiesta un'esperienza di volo di 100 ore come pilota in comando.

L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento e le eventuali regole particolari di gara e deve essere in grado di applicarle.

A.4.3 Nelle gare in linea agli aeromobili equipaggiati con turbocompressore la velocità tabellare sarà aumentata dell' 8% mentre nelle gare in circuito non saranno applicate penalizzazioni.

A.4.4 Durante il volo i piloni dovranno sempre rimanere all'interno della virata.

A.4.5 Qualora più concorrenti sorvolino contemporaneamente un pilone, il sorpasso dovrà avvenire sempre e soltanto all'esterno del concorrente da superare. Nelle condizioni sopra considerate sono assolutamente vietate repentine variazione di quota.

Saranno esclusi dalla classifica i concorrenti che avranno sorvolato il controllo in modo irregolare infrangendo le norme di sicurezza.

A.5 LAGNANZE E RECLAMI

A.5.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro. In caso di rigetto del reclamo tale somma sarà incamerata dalla C.C.S.A.

A.6 PENALITA'- Infrazioni/irregolarità

A.6.1 I concorrenti non rilevati su uno o più vertici del percorso di gara, saranno penalizzati per ogni infrazione, sommando al tempo totale realmente impiegato, il tempo teorico che avrebbero impiegato percorrendo alla velocità di gara il percorso regolare fra i vertici precedente e successivo a quello non sorvolato.

Fulvio Salvini

A.6.2 I concorrenti rilevati che, su uno o più vertici del percorso, avranno compiuto una virata lasciando il pilone all'esterno, in modo da accorciare il percorso di gara, saranno penalizzati sommando al tempo realmente impiegato 60" per ogni infrazione.

A.7 **PREMI**

1° Equipaggio classificato coppe o targhe;

2° Equipaggio classificato coppe o targhe;

3° Equipaggio classificato coppe o targhe.

L'organizzatore può decidere di assegnare ulteriori premi.

L'elenco dei premi dovrà essere chiaramente indicato nel Regolamento Particolare.

L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della C.C.S.A..

A.8 **CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI**

Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, in questo caso l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

A.9 - ASSEGNAZIONE DEL TITOLO DI CAMPIONE ITALIANO VELOCITA'

A.9.1 Saranno assegnati i titoli di campione italiano Velocità Piloti e di campione italiano Velocità Navigatori.

Ad ogni gara di campionato, sia al pilota che al navigatore, saranno assegnati i seguenti punti:

1°	Classificato punti	10
2°	Classificato punti	8
3°	Classificato punti	6
4°	Classificato punti	5
5°	Classificato punti	4
6°	Classificato punti	3
7°	Classificato punti	2
8°	Classificato punti	1
oltre l'8°	Classificato punti	0

Nel caso di parità prevale il maggior numero di primi posti conseguiti.

Fulvio Salvini

Nel caso di nuova parità prevale il maggior numero di secondi posti. Nel caso di ulteriore parità il titolo verrà assegnato ex- aequo.

Fulvio Salvini

Denominazione GARA - Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dall PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dall NAVIGATORE

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

Recapiti dell'equipaggio prima dell'arrivo presso l'Aero Club dove si disputa la gara:

e-mail _____ oppure fax n° _____

Telefono dell'equipaggio durante il periodo presso l'Aeroclub dove si disputa la gara _____

Dall VELIVOLO

Marche _____ Modello _____ Potenza _____ hp Velocità massima _____ kts Velocità di Gara richiesta(*) _____ kts

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

L'equipaggio chiede l'iscrizione per la Gara di: Rally ☐ e/o Velocità ☐

e dichiara di conoscere ed accettare il Regolamento Sportivo Nazionale Rally edizione corrente ed il Regolamento Particolare di gara.

Data _____

Firma del Pilota _____ Firma del Navigatore _____

(*) come previsto dall'RSN Ed. corrente

Compilare in ogni parte ed inviare a _____

Le schede non complete non saranno prese in considerazione.

Julio Salumi

REGOLAMENTO PARTICOLARE

ART. 01

Il (_____) organizzato dall'Aero Club di_____ con partenza ed arrivo dall'Aeroporto di._____.

E' una gara in linea di mn._____.

E' una gara in circuito chiuso della lunghezza di nm. _____ da ripetersi _____ volte per un totale di nm. _____.

ART. 02

L'equipaggio concorrente è composto esclusivamente dal pilota titolare dell'iscrizione e dal navigatore, è vietata la presenza a bordo di passeggeri.

La sostituzione del navigatore deve essere richiesta per iscritto al D.G. entro un'ora prima dell'inizio del Briefing.

ART. 03

Dati e precisazioni sui piloni saranno fatte in sede di briefing.

ART. 04

Il giorno _____ alle ore _____ si terrà un briefing al quale i piloti titolari dell'iscrizione devono partecipare.

Possono partecipare anche i componenti dell'equipaggio ma non come rappresentanti dei titolari.

Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza e l'orario.

ART. 05

I concorrenti dovranno presentarsi sull'aeroporto di _____ entro le ore _____ (ora locale) del giorno _____. Trascorso tale termine essi potranno essere ammessi alla competizione soltanto se l'ammissione sarà tecnicamente possibile e se saranno giustificati i motivi del ritardo, a insindacabile giudizio del Direttore di Gara.

ART. 06

La tassa di iscrizione per i concorrenti è fissata in €. _____ per ogni equipaggio.

Le tasse di iscrizione non sono rimborsabili.

Le iscrizioni dei concorrenti devono pervenire all'aero club, anche a mezzo fax o via e.mail, non oltre le ore _____ del _____.

ART. 07

Le iscrizioni dovranno essere inviate:

All'Aero Club di _____

Fulvio Salvini

Via _____

Città _____

fax n° _____

e.mail _____

La scheda di iscrizione dovrà essere compilata integralmente e in modo leggibile, in tutti i particolari.

La tassa d'iscrizione sarà versata al momento dell'arrivo presso l'Aero Club.

ART. 08

Contributi alle manifestazioni sportive.

Per le gare iscritte in Calendario Sportivo Nazionale saranno riconosciuti gli eventuali contributi finanziari dell'AeCI, in base alle disponibilità in bilancio.

ART. 09

Sono previsti i seguenti premi

1° Classificato _____;

2° Classificato _____;

3° Classificato _____.

Giulio Salucci

APPENDICE 1 -TABELLA VELOCITA' MASSIME-

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P	VEL. KM.	VEL. KTS
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	280	151
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	243	131
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	243	131
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	290	156
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	252	136
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	180	97
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	248	133
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	298	160
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	282	152
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	327	176
BEECH	BONANZA A 36	304	310	167
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	315	170
BEECH	BONANZA F 33	289	320	172
BEECH	BONANZA V 35	289	285	153
BEECH	DEBONNAIR	225	260	140
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	225	121
C.A.A.R.P.	CAP 10 B	183	265	143

Fulvio Salvini

C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	**260**	**140**
CESSNA	150 STANDARD	102	**198**	**106**
CESSNA	152 AEROBAT	130	**200**	**107**
CESSNA	172 M	162	**220**	**118**
CESSNA	172 N - P	162	**227**	**122**
CESSNA	172 RG II	200	**275**	**148**
CESSNA	172 RG.	182	**260**	**140**
CESSNA	172 STANDARD	152	**216**	**116**
CESSNA	182 N	233	**250**	**134**
CESSNA	208	300	**270**	**145**
CESSNA	310 (N421N)	520	**319**	**172**
CESSNA	337	426	**307**	**165**
CESSNA	C 152	130	**200**	**107**
CESSNA	C 172 FG	152	**216**	**116**
CESSNA	C 182 Q	233	**258**	**139**
CESSNA	CARDINAL RG	203	**286**	**154**
CESSNA	CENTURION	304	**300**	**161**
CESSNA	CENTURION TURBO	314	**304**	**164**
CESSNA	ROCKET	210	**246**	**132**
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	**215**	**116**
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	**328**	**177**
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	**284**	**153**

Fulvio Salmi

MOONEY	M 20 K	203	**305**	**164**
MOONEY	M 201	203	**295**	**159**
MOONEY	M 262	203	**307**	**165**
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	**285**	**153**
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	**230**	**124**
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	**215**	**116**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	**208**	**112**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	**212**	**114**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	**305**	**164**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	**330**	**178**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	**370**	**199**
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	**340**	**183**
PARTENAVIA	P92	100	**195**	**105**
PIPER	ATZECH	507	**305**	**164**
PIPER	COMANCHE 250	263	**288**	**155**
PIPER	COMANCHE 260	263	**292**	**157**
PIPER	PA 18 SUPER	152	**200**	**107**
PIPER	PA 23 APACHE	480	**305**	**164**
PIPER	PA 28 150	152	**215**	**116**
PIPER	PA 28 160	162	**217**	**117**

Giulio Salvini

PIPER	PA 28 ARCHER	180	**225**	**121**
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	**225**	**121**
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	**272**	**146**
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	**265**	**143**
PIPER	PA 30		**310**	**167**
PIPER	PA 32 LANCE	304	**290**	**156**
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	**315**	**170**
PIPER	PA 34 SENECA I	406	**300**	**161**
PIPER	PA 34 SENECA II	406	**305**	**164**
PIPER	PA 34 SENECA III	406	**310**	**167**
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	**266**	**143**
PIPER	TWIN COMANCHE	324	**290**	**156**
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	**246**	**132**
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	**245**	**132**
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	**270**	**145**
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	**205**	**110**
ROCWELL	114	264	**290**	**156**
S M	210	406	**298**	**160**
SA GARDAN	GO HORIZON	162	**220**	**118**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	**200**	**107**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	**202**	**109**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	**205**	**110**

Fulvio Saluzzi

SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	**210**	**113**
SIAI MARCHETTI	S 208	284	**245**	**132**
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	**310**	**167**
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	**275**	**148**
SOCATA	MS 892	162	**208**	**112**
SOCATA	MS 893	183	**215**	**116**
SOCATA	MS 894	223	**225**	**121**
SOCATA	RALLY 880 B (I - SISO)	100	**158**	**85**
TECNAM	P 92 JS	100	**181**	**98**

Fulvio Salmi

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO VOLO A MOTORE "GARE DI VELOCITA'" 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO *(Gare di velocità del Volo a Motore)* 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, 27 marzo 2018

I COMPONENETI DELLA STS:

(Ernesto BIONDO) _____

(Filippo PAPALE) _____

(Vittorio CUCURNIA) _____

Luca Marin

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

VOLO A MOTORE

GARE di VELOCITA'

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

A.1	INTRODUZIONE	4
A.2	NORME GENERALI	5
A.3	DETTAGLI DELLA GARA:	6
A.4	EQUIPAGGI	7
A.5	LAGNANZE E RECLAMI	7
A.6	PENALITA' – INFRAZIONI/IRREGOLARITA'	8
A.7	PREMI	8
A.8	CONTRIBUTI	8
A.9	ASSEGNAZIONE TITOLO CAMPIONE ITALIANO VELOCITA'	8
Appendice 1	Scheda di iscrizione	9
Appendice 2	Regolamento Particolare	10
Appendice 3	Tabella delle velocità massime	12

L'Aero Club d'Italia organizza i seguenti eventi sportivi:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Velocità con gare in circuito chiuso o in linea

delegando l'effettuazione delle gare previste agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta. Questi ultimi si impegnano a curare la parte logistica e ad ottemperare a quanto previsto dal presente regolamento e a tutte le disposizioni emanate da questo Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

Il Campionato è aperto agli aeromobili motoelica anche con compressore e turboelica di peso inferiore a kg. 2.100 in possesso di C.N. normale o P.T. F. e agli ULM Avanzati.

A.1.1 Le gare di velocità valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara. Il volo deve essere condotto in accordo alle regole di volo ed in conformità alle regole generali del volo VFR eventuali infrazioni al codice della navigazione od avere creato condizioni di pericolo comporteranno la squalifica dell'equipaggio concorrente.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C. decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Il Direttore di gara (D.G.) è il responsabile del percorso di gara.

A.1.4 il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare in tutto o in parte, annullare La gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del D.G. e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno 60 giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e piena comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara.

A.1.7 in occasione dell'evento agonistico l'Aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally/velocità. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente ed i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A.. La C.S.O. è disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;

b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;

c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;

d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie. E' compito del responsabile del Centro Classifiche la pianificazione del percorso di gara, compreso il successivo volo di prova se ritenuto necessario e la preparazione dell'ordine di partenza. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. la classifica provvisoria appena compilata evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse dalla lettura dei registratori di volo.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per il volo di prova del percorso di gara, ove necessario, sono a carico dell'Ente organizzatore.

A.1.11 E' facoltà esclusiva del D.G. concedere l'autorizzazione ad effettuare voli di prova del percorso di gara.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Ogni aeromobile dovrà essere munito dei documenti prescritti dal Codice e dal Regolamento di Navigazione Aerea. Ogni aeromobile dovrà essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti di Legge, con dichiarazione della Compagnia Assicuratrice che estende il rischio alle gare organizzate dall'Aeroclub d'Italia.

A.2.3 La gara sarà condotta in VFR, come definito dall'ICAO, e soggetta alle regole locali.

A.2.4 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.5 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.6 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.7 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare.

A.2.8 Sarà cura dei concorrenti provvedere al materiale leggero di parcheggio (sistemi di bloccaggio delle superfici di governo, tacchi copertine, picchetti, corde, martello, ecc.). Gli organizzatori non

assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possono derivare ai concorrenti, agli aeromobili e a terzi in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.2.11 I concorrenti sono obbligati all'osservanza della disciplina di volo seguendo le norme regolamentari e quelle particolari emanate dagli organizzatori e dalle autorità aeroportuali.

A.2.12 Ai concorrenti è vietato eseguire manovre acrobatiche nel corso della gara.

A.2.13 In sede di briefing sarà consegnata la cartina di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche con scala 1: 200.000, con il percorso già tracciato e le foto dei piloni da sorvolare, saranno inoltre date le informazioni riguardanti la sicurezza del volo e la sicurezza in generale. Anche dopo il passaggio sul traguardo, il concorrente continua ad essere sottoposto alla disciplina di gara. Infrazioni alla disciplina di volo o alle norme di sicurezza del volo comportano penalizzazioni sanzionate dal D.G. Tali penalizzazioni possono arrivare fino alla squalifica.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 I circuiti saranno costituiti da un minimo di tre vertici e da un massimo di quattro, con un perimetro per ogni circuito non inferiore a 20 nm ed un percorso totale non inferiore a 100 nm. Per le gare in linea il percorso non dovrà superare le 200 nm.

A.3.2 La gara si svolgerà secondo un handicap calcolato in base alle velocità assegnate nella tabella approvata dalla C.C.S.A. (Allegato 1). Partirà per primo l'equipaggio più lento ed i successivi in ordine delle velocità crescenti. Qualora due o più velivoli avessero lo stesso ordine di partenza calcolato, la Direzione di Gara provvederà a distanziarli di un handicap che sarà recuperato all'arrivo.

A.3.3 Per tutti gli aeromobili non riportati nella tabella delle velocità, la velocità potrà essere dichiarata dal concorrente. Il superamento, in qualunque punto del percorso, del 3% o maggiore della velocità dichiarata dal concorrente sarà penalizzato aumentando del 10% il tempo reale impiegato.

Qualora l'aeromobile, pur avendo una velocità tabellare assegnata, a giudizio del Direttore di Gara possa raggiungere una velocità diversa da quella tabellare, lo stesso potrà richiedere una verifica con volo su base misurata e con a bordo un membro della CSO, tale verifica può anche essere richiesta dal concorrente . Questa procedura dovrà essere sempre applicata per stabilire la velocità massima degli ULM-A in quanto privi di un manuale di volo riconosciuto dall'Autorità aeronautica.

A.3.4 Per il rilevamento del tempo e per il controllo del corretto sorvolo dei vertici saranno usati data-logger omologati dalla FAI.

A.3.5 Il Campionato Italiano di velocità è una gara di velocità ad handicap. Risulterà vincitore il concorrente che taglierà per primo il traguardo d'arrivo, tenendo conto delle eventuali variazioni riguardanti gli articoli 28 e 29 del Regolamento Generale e di eventuali recuperi.

A.3.6 Nel caso in cui risulti ostacolata la normale funzionalità di un controllo, i rilevamenti saranno ritenuti validi, a giudizio insindacabile della C.S.O. .

A.4 EQUIPAGGI

A.4.1 Ogni equipaggio e formato esclusivamente da un pilota in comando e da un navigatore, il P.I.C. è il titolare dell'iscrizione alla gara. E' vietata la presenza a bordo di passeggeri.

A.4.2 Il pilota ed il navigatore, dovranno essere muniti di documenti personali di riconoscimento.

Il pilota deve essere in possesso:

- di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che utilizza in gara;
- della licenza sportiva FAI per l'anno in corso.

Al navigatore è richiesto il possesso della licenza sportiva FAI per l'anno in corso.

Ai piloti titolari è richiesta un'esperienza di volo di almeno 200 ore come pilota in comando.

Per le gare in linea è richiesta un'esperienza di volo di 100 ore come pilota in comando.

L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento e le eventuali regole particolari di gara e deve essere in grado di applicarle.

A.4.3 Nelle gare in linea agli aeromobili equipaggiati con turbocompressore la velocità tabellare sarà aumentata dell' 8% mentre nelle gare in circuito non saranno applicate penalizzazioni.

A.4.4 Durante il volo i piloni dovranno sempre rimanere all'interno della virata.

A.4.5 Qualora più concorrenti sorvolino contemporaneamente un pilone, il sorpasso dovrà avvenire sempre e soltanto all'esterno del concorrente da superare. Nelle condizioni sopra considerate sono assolutamente vietate repentine variazione di quota.

Saranno esclusi dalla classifica i concorrenti che avranno sorvolato il controllo in modo irregolare infrangendo le norme di sicurezza.

A.5 LAGNANZE E RECLAMI

A.5.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro. In caso di rigetto del reclamo tale somma sarà incamerata dalla C.C.S.A.

A.6 PENALITA'- Infrazioni/irregolarità

A.6.1 I concorrenti non rilevati su uno o più vertici del percorso di gara, saranno penalizzati per ogni infrazione, sommando al tempo totale realmente impiegato, il tempo teorico che avrebbero impiegato percorrendo alla velocità di gara il percorso regolare fra i vertici precedente e successivo a quello non sorvolato.

A.6.2 I concorrenti rilevati che, su uno o più vertici del percorso, avranno compiuto una virata lasciando il pilone all'esterno, in modo da accorciare il percorso di gara, saranno penalizzati sommando al tempo realmente impiegato 60" per ogni infrazione.

A.7 **PREMI**

1° Equipaggio classificato coppe o targhe;

2° Equipaggio classificato coppe o targhe;

3° Equipaggio classificato coppe o targhe.

L'organizzatore può decidere di assegnare ulteriori premi.

L'elenco dei premi dovrà essere chiaramente indicato nel Regolamento Particolare.

L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della C.C.S.A..

A.8 **CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI**

Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, in questo caso l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

A.9 - **ASSEGNAZIONE DEL TITOLO DI CAMPIONE ITALIANO VELOCITA'**

A.9.1 Saranno assegnati i titoli di campione italiano Velocità Piloti e di campione italiano Velocità Navigatori.

Ad ogni gara di campionato, sia al pilota che al navigatore, saranno assegnati i seguenti punti:

1°	Classificato punti	10
2°	Classificato punti	8
3°	Classificato punti	6
4°	Classificato punti	5
5°	Classificato punti	4
6°	Classificato punti	3
7°	Classificato punti	2
8°	Classificato punti	1
oltre l'8°	Classificato punti	0

Nel caso di parità prevale il maggior numero di primi posti conseguiti.

Nel caso di nuova parità prevale il maggior numero di secondi posti. Nel caso di ulteriore parità il titolo verrà assegnato ex- aequo.

Denominazione GARA - Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dal PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dal NAVIGATORE

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

Recapiti dell'equipaggio prima dell'arrivo presso l'Aero Club dove si disputa la gara:

e-mail _____ oppure fax n° _____

Telefono dell'equipaggio durante il periodo presso l'Aeroclub dove si disputa la gara _____

Dal VELIVOLO

Marche _____ Modello _____ Potenza _____ hp Velocità massima _____ kts Velocità di Gara richiesta[*] _____ kts

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

L'equipaggio chiede l'iscrizione per la Gara di: Rally ☐ e/o Velocità ☐

e dichiara di conoscere ed accettare il Regolamento Sportivo Nazionale Rally edizione corrente ed il Regolamento Particolare di gara.

Data _____

Firma del Pilota _____ Firma del Navigatore _____

[*] come previsto dal RSN Ed. corrente

Compilare in ogni parte ed inviare a _____

Le schede non complete non saranno prese in considerazione.

REGOLAMENTO PARTICOLARE

ART. 01

Il (_____) organizzato dall'Aero Club di_____ con partenza ed arrivo dall'Aeroporto di._____.

E' una gara in linea di mn._____.

E' una gara in circuito chiuso della lunghezza di nm. _____ da ripetersi _____ volte per un totale di nm. _____.

ART. 02

L'equipaggio concorrente è composto esclusivamente dal pilota titolare dell'iscrizione e dal navigatore, è vietata la presenza a bordo di passeggeri.

La sostituzione del navigatore deve essere richiesta per iscritto al D.G. entro un'ora prima dell'inizio del Briefing.

ART. 03

Dati e precisazioni sui piloni saranno fatte in sede di briefing.

ART. 04

Il giorno _____ alle ore _____ si terrà un briefing al quale i piloti titolari dell'iscrizione devono partecipare.

Possono partecipare anche i componenti dell'equipaggio ma non come rappresentanti dei titolari.

Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza e l'orario.

ART. 05

I concorrenti dovranno presentarsi sull'aeroporto di _____ entro le ore _____ (ora locale) del giorno _____. Trascorso tale termine essi potranno essere ammessi alla competizione soltanto se l'ammissione sarà tecnicamente possibile e se saranno giustificati i motivi del ritardo, a insindacabile giudizio del Direttore di Gara.

ART. 06

La tassa di iscrizione per i concorrenti è fissata in €. _____ per ogni equipaggio.

Le tasse di iscrizione non sono rimborsabili.

Le iscrizioni dei concorrenti devono pervenire all'aero club, anche a mezzo fax o via e.mail, non oltre le ore _____ del _____.

ART. 07

Le iscrizioni dovranno essere inviate:

All'Aero Club di _____

Via _____

Città _____

fax n° _____

e.mail _____

La scheda di iscrizione dovrà essere compilata integralmente e in modo leggibile, in tutti i particolari.

La tassa d'iscrizione sarà versata al momento dell'arrivo presso l'Aero Club.

ART. 08

Contributi alle manifestazioni sportive.

Per le gare iscritte in Calendario Sportivo Nazionale saranno riconosciuti gli eventuali contributi finanziari dell'AeCI, in base alle disponibilità in bilancio.

ART. 09

Sono previsti i seguenti premi

1° Classificato _____;

2° Classificato _____;

3° Classificato _____.

APPENDICE 1 -TABELLA VELOCITA' MASSIME-

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P	VEL. KM.	VEL. KTS
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	280	151
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	243	131
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	243	131
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	290	156
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	252	136
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	180	97
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	248	133
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	298	160
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	282	152
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	327	176
BEECH	BONANZA A 36	304	310	167
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	315	170
BEECH	BONANZA F 33	289	320	172
BEECH	BONANZA V 35	289	285	153
BEECH	DEBONNAIR	225	260	140
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	225	121
C.A.A.R.P.	CAP 10 B	183	265	143

C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	**260**	**140**
CESSNA	150 STANDARD	102	**198**	**106**
CESSNA	152 AEROBAT	130	**200**	**107**
CESSNA	172 M	162	**220**	**118**
CESSNA	172 N - P	162	**227**	**122**
CESSNA	172 RG II	200	**275**	**148**
CESSNA	172 RG.	182	**260**	**140**
CESSNA	172 STANDARD	152	**216**	**116**
CESSNA	182 N	233	**250**	**134**
CESSNA	208	300	**270**	**145**
CESSNA	310 (N421N)	520	**319**	**172**
CESSNA	337	426	**307**	**165**
CESSNA	C 152	130	**200**	**107**
CESSNA	C 172 FG	152	**216**	**116**
CESSNA	C 182 Q	233	**258**	**139**
CESSNA	CARDINAL RG	203	**286**	**154**
CESSNA	CENTURION	304	**300**	**161**
CESSNA	CENTURION TURBO	314	**304**	**164**
CESSNA	ROCKET	210	**246**	**132**
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	**215**	**116**
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	**328**	**177**
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	**284**	**153**

MOONEY	M 20 K	203	**305**	**164**
MOONEY	M 201	203	**295**	**159**
MOONEY	M 262	203	**307**	**165**
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	**285**	**153**
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	**230**	**124**
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	**215**	**116**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	**208**	**112**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	**212**	**114**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	**305**	**164**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	**330**	**178**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	**370**	**199**
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	**340**	**183**
PARTENAVIA	P92	100	**195**	**105**
PIPER	ATZECH	507	**305**	**164**
PIPER	COMANCHE 250	263	**288**	**155**
PIPER	COMANCHE 260	263	**292**	**157**
PIPER	PA 18 SUPER	152	**200**	**107**
PIPER	PA 23 APACHE	480	**305**	**164**
PIPER	PA 28 150	152	**215**	**116**
PIPER	PA 28 160	162	**217**	**117**

PIPER	PA 28 ARCHER	180	**225**	**121**
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	**225**	**121**
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	**272**	**146**
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	**265**	**143**
PIPER	PA 30		**310**	**167**
PIPER	PA 32 LANCE	304	**290**	**156**
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	**315**	**170**
PIPER	PA 34 SENECA I	406	**300**	**161**
PIPER	PA 34 SENECA II	406	**305**	**164**
PIPER	PA 34 SENECA III	406	**310**	**167**
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	**266**	**143**
PIPER	TWIN COMANCHE	324	**290**	**156**
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	**246**	**132**
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	**245**	**132**
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	**270**	**145**
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	**205**	**110**
ROCWELL	114	264	**290**	**156**
S M	210	406	**298**	**160**
SA GARDAN	GO HORIZON	162	**220**	**118**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	**200**	**107**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	**202**	**109**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	**205**	**110**

SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	**210**	**113**
SIAI MARCHETTI	S 208	284	**245**	**132**
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	**310**	**167**
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	**275**	**148**
SOCATA	MS 892	162	**208**	**112**
SOCATA	MS 893	183	**215**	**116**
SOCATA	MS 894	223	**225**	**121**
SOCATA	RALLY 880 B (I – SISO)	100	**158**	**85**
TECNAM	P 92 JS	100	**181**	**98**

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO VOLO A MOTORE "GARE DI VELOCITA'" 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO *(Gare di velocità del Volo a Motore)* **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, 27 marzo 2018

I COMPONENETI DELLA STS:

*(Ernesto BIONDO)*_____

*(Filippo PAPALE)*_____

*(Vittorio CUCURNIA)*_____

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

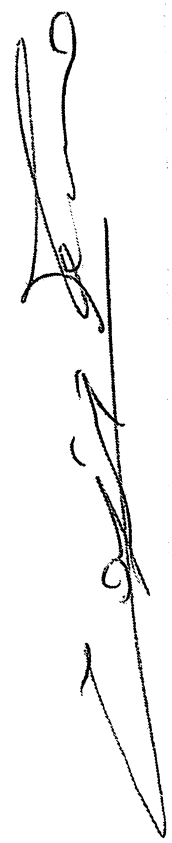
VOLO A MOTORE

GARE di VELOCITA'

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

A.1	INTRODUZIONE	4
A.2	NORME GENERALI	5
A.3	DETTAGLI DELLA GARA	6
A.4	EQUIPAGGI	7
A.5	LAGNANZE E RECLAMI	7
A.6	PENALITA' – INFRAZIONI/IRREGOLARITA'	8
A.7	PREMI	8
A.8	CONTRIBUTI	8
A.9	ASSEGNAZIONE TITOLO CAMPIONE ITALIANO VELOCITA'	8
Appendice 1	Scheda di iscrizione	9
Appendice 2	Regolamento Particolare	10
Appendice 3	Tabella delle velocità massime	12



L'Aero Club d'Italia organizza i seguenti eventi sportivi:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Velocità con gare in circuito chiuso o in linea

delegando l'effettuazione delle gare previste agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta. Questi ultimi si impegnano a curare la parte logistica e ad ottemperare a quanto previsto dal presente regolamento e a tutte le disposizioni emanate da questo Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

Il Campionato è aperto agli aeromobili motoelica anche con compressore e turboelica di peso inferiore a kg. 2.100 in possesso di C.N. normale o P.T. F. e agli ULM Avanzati.

A.1.1 Le gare di velocità valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara. Il volo deve essere condotto in accordo alle regole di volo ed in conformità alle regole generali del volo VFR eventuali infrazioni al codice della navigazione od avere creato condizioni di pericolo comporteranno la squalifica dell'equipaggio concorrente.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C. decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Il Direttore di gara (D.G.) è il responsabile del percorso di gara.

A.1.4 il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare in tutto o in parte, annullare La gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del D.G. e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno 60 giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e piena comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara.

A.1.7 in occasione dell'evento agonistico l'Aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally/velocità. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente ed i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A.. La C.S.O. è disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;

b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;

c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;

d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie. E' compito del responsabile del Centro Classifiche la pianificazione del percorso di gara, compreso il successivo volo di prova se ritenuto necessario e la preparazione dell'ordine di partenza. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. la classifica provvisoria appena compilata evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse dalla lettura dei registratori di volo.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per il volo di prova del percorso di gara, ove necessario, sono a carico dell'Ente organizzatore.

A.1.11 E' facoltà esclusiva del D.G. concedere l'autorizzazione ad effettuare voli di prova del percorso di gara.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Ogni aeromobile dovrà essere munito dei documenti prescritti dal Codice e dal Regolamento di Navigazione Aerea. Ogni aeromobile dovrà essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti di Legge, con dichiarazione della Compagnia Assicuratrice che estende il rischio alle gare organizzate dall'Aeroclub d'Italia.

A.2.3 La gara sarà condotta in VFR, come definito dall'ICAO, e soggetta alle regole locali.

A.2.4 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.5 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.6 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.7 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare.

A.2.8 Sarà cura dei concorrenti provvedere al materiale leggero di parcheggio (sistemi di bloccaggio delle superfici di governo, tacchi copertine, picchetti, corde, martello, ecc.). Gli organizzatori non

assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possono derivare ai concorrenti, agli aeromobili e a terzi in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.2.11 I concorrenti sono obbligati all'osservanza della disciplina di volo seguendo le norme regolamentari e quelle particolari emanate dagli organizzatori e dalle autorità aeroportuali.

A.2.12 Ai concorrenti è vietato eseguire manovre acrobatiche nel corso della gara.

A.2.13 In sede di briefing sarà consegnata la cartina di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche con scala 1: 200.000, con il percorso già tracciato e le foto dei piloni da sorvolare, saranno inoltre date le informazioni riguardanti la sicurezza del volo e la sicurezza in generale. Anche dopo il passaggio sul traguardo, il concorrente continua ad essere sottoposto alla disciplina di gara. Infrazioni alla disciplina di volo o alle norme di sicurezza del volo comportano penalizzazioni sanzionate dal D.G. Tali penalizzazioni possono arrivare fino alla squalifica.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 I circuiti saranno costituiti da un minimo di tre vertici e da un massimo di quattro, con un perimetro per ogni circuito non inferiore a 20 nm ed un percorso totale non inferiore a 100 nm. Per le gare in linea il percorso non dovrà superare le 200 nm.

A.3.2 La gara si svolgerà secondo un handicap calcolato in base alle velocità assegnate nella tabella approvata dalla C.C.S.A. (Allegato 1). Partirà per primo l'equipaggio più lento ed i successivi in ordine delle velocità crescenti. Qualora due o più velivoli avessero lo stesso ordine di partenza calcolato, la Direzione di Gara provvederà a distanziarli di un handicap che sarà recuperato all'arrivo.

A.3.3 Per tutti gli aeromobili non riportati nella tabella delle velocità, la velocità potrà essere dichiarata dal concorrente. Il superamento, in qualunque punto del percorso, del 3% o maggiore della velocità dichiarata dal concorrente sarà penalizzato aumentando del 10% il tempo reale impiegato.

Qualora l'aeromobile, pur avendo una velocità tabellare assegnata, a giudizio del Direttore di Gara possa raggiungere una velocità diversa da quella tabellare, lo stesso potrà richiedere una verifica con volo su base misurata e con a bordo un membro della CSO, tale verifica può anche essere richiesta dal concorrente . Questa procedura dovrà essere sempre applicata per stabilire la velocità massima degli ULM-A in quanto privi di un manuale di volo riconosciuto dall'Autorità aeronautica.

A.3.4 Per il rilevamento del tempo e per il controllo del corretto sorvolo dei vertici saranno usati data-logger omologati dalla FAI.

A.3.5 Il Campionato Italiano di velocità è una gara di velocità ad handicap. Risulterà vincitore il concorrente che taglierà per primo il traguardo d'arrivo, tenendo conto delle eventuali variazioni riguardanti gli articoli 28 e 29 del Regolamento Generale e di eventuali recuperi.

A.3.6 Nel caso in cui risulti ostacolata la normale funzionalità di un controllo, i rilevamenti saranno ritenuti validi, a giudizio insindacabile della C.S.O. .

A.4 EQUIPAGGI

A.4.1 Ogni equipaggio e formato esclusivamente da un pilota in comando e da un navigatore, il P.I.C. è il titolare dell'iscrizione alla gara. E' vietata la presenza a bordo di passeggeri.

A.4.2 Il pilota ed il navigatore, dovranno essere muniti di documenti personali di riconoscimento.

Il pilota deve essere in possesso:

- di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che utilizza in gara;
- della licenza sportiva FAI per l'anno in corso.

Al navigatore è richiesto il possesso della licenza sportiva FAI per l'anno in corso.

Ai piloti titolari è richiesta un'esperienza di volo di almeno 200 ore come pilota in comando.

Per le gare in linea è richiesta un'esperienza di volo di 100 ore come pilota in comando.

L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento e le eventuali regole particolari di gara e deve essere in grado di applicarle.

A.4.3 Nelle gare in linea agli aeromobili equipaggiati con turbocompressore la velocità tabellare sarà aumentata dell' 8% mentre nelle gare in circuito non saranno applicate penalizzazioni.

A.4.4 Durante il volo i piloni dovranno sempre rimanere all'interno della virata.

A.4.5 Qualora più concorrenti sorvolino contemporaneamente un pilone, il sorpasso dovrà avvenire sempre e soltanto all'esterno del concorrente da superare. Nelle condizioni sopra considerate sono assolutamente vietate repentine variazione di quota.

Saranno esclusi dalla classifica i concorrenti che avranno sorvolato il controllo in modo irregolare infrangendo le norme di sicurezza.

A.5 LAGNANZE E RECLAMI

A.5.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro. In caso di rigetto del reclamo tale somma sarà incamerata dalla C.C.S.A.

A.6 PENALITA'- Infrazioni/irregolarità

A.6.1 I concorrenti non rilevati su uno o più vertici del percorso di gara, saranno penalizzati per ogni infrazione, sommando al tempo totale realmente impiegato, il tempo teorico che avrebbero impiegato percorrendo alla velocità di gara il percorso regolare fra i vertici precedente e successivo a quello non sorvolato.

A.6.2 I concorrenti rilevati che, su uno o più vertici del percorso, avranno compiuto una virata lasciando il pilone all'esterno, in modo da accorciare il percorso di gara, saranno penalizzati sommando al tempo realmente impiegato 60" per ogni infrazione.

A.7 **PREMI**

1° Equipaggio classificato coppe o targhe;

2° Equipaggio classificato coppe o targhe;

3° Equipaggio classificato coppe o targhe.

L'organizzatore può decidere di assegnare ulteriori premi.

L'elenco dei premi dovrà essere chiaramente indicato nel Regolamento Particolare.

L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della C.C.S.A..

A.8 **CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI**

Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, in questo caso l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

A.9 - ASSEGNAZIONE DEL TITOLO DI CAMPIONE ITALIANO VELOCITA'

A.9.1 Saranno assegnati i titoli di campione italiano Velocità Piloti e di campione italiano Velocità Navigatori.

Ad ogni gara di campionato, sia al pilota che al navigatore, saranno assegnati i seguenti punti:

1°	Classificato punti	10
2°	Classificato punti	8
3°	Classificato punti	6
4°	Classificato punti	5
5°	Classificato punti	4
6°	Classificato punti	3
7°	Classificato punti	2
8°	Classificato punti	1
oltre l'8°	Classificato punti	0

Nel caso di parità prevale il maggior numero di primi posti conseguiti.

Nel caso di nuova parità prevale il maggior numero di secondi posti. Nel caso di ulteriore parità il titolo verrà assegnato ex- aequo.



Denominazione GARA - Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dal PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dal NAVIGATORE

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

Recapiti dell'equipaggio prima dell'arrivo presso l'Aero Club dove si disputa la gara:

e-mail _____ oppure fax n° _____

Telefono dell'equipaggio durante il periodo presso l'Aeroclub dove si disputa la gara _____

Dal VELIVOLO

Marche _____ Modello _____ Potenza _____ hp Velocità massima _____ kts Velocità di Gara richiesta(*) _____ kts

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

L'equipaggio chiede l'iscrizione per la Gara di: Rally ☐ e/o Velocità ☐

e dichiara di conoscere ed accettare il Regolamento Sportivo Nazionale Rally edizione corrente ed il Regolamento Particolare di gara.

Data _____

Firma del Pilota _____ Firma del Navigatore _____

(*) come previsto dal RSN Art. corrente

Compilare in ogni parte ed inviare a _____

Le schede non complete non saranno prese in considerazione.

REGOLAMENTO PARTICOLARE

ART. 01

Il (_____) organizzato dall'Aero Club di_____ con partenza ed arrivo dall'Aeroporto di._____.

E' una gara in linea di nm._____.

E' una gara in circuito chiuso della lunghezza di nm. _____ da ripetersi _____ volte per un totale di nm. _____.

ART. 02

L'equipaggio concorrente è composto esclusivamente dal pilota titolare dell'iscrizione e dal navigatore, è vietata la presenza a bordo di passeggeri.

La sostituzione del navigatore deve essere richiesta per iscritto al D.G. entro un'ora prima dell'inizio del Briefing.

ART. 03

Dati e precisazioni sui piloni saranno fatte in sede di briefing.

ART. 04

Il giorno _____ alle ore _____ si terrà un briefing al quale i piloti titolari dell'iscrizione devono partecipare.

Possono partecipare anche i componenti dell'equipaggio ma non come rappresentanti dei titolari.

Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza e l'orario.

ART. 05

I concorrenti dovranno presentarsi sull'aeroporto di _____ entro le ore _____ (ora locale) del giorno _____. Trascorso tale termine essi potranno essere ammessi alla competizione soltanto se l'ammissione sarà tecnicamente possibile e se saranno giustificati i motivi del ritardo, a insindacabile giudizio del Direttore di Gara.

ART. 06

La tassa di iscrizione per i concorrenti è fissata in €. _____ per ogni equipaggio.

Le tasse di iscrizione non sono rimborsabili.

Le iscrizioni dei concorrenti devono pervenire all'aero club, anche a mezzo fax o via e.mail, non oltre le ore _____ del _____.

ART. 07

Le iscrizioni dovranno essere inviate:

All'Aero Club di _____

Via _____

Città _____

fax n° _____

e.mail _____

La scheda di iscrizione dovrà essere compilata integralmente e in modo leggibile, in tutti i particolari.

La tassa d'iscrizione sarà versata al momento dell'arrivo presso l'Aero Club.

ART. 08

Contributi alle manifestazioni sportive.

Per le gare iscritte in Calendario Sportivo Nazionale saranno riconosciuti gli eventuali contributi finanziari dell'AeCI, in base alle disponibilità in bilancio.

ART. 09

Sono previsti i seguenti premi

1° Classificato _____;

2° Classificato _____;

3° Classificato _____.

APPENDICE 1 -TABELLA VELOCITA' MASSIME-

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P	VEL. KM.	VEL. KTS
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	280	151
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	243	131
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	243	131
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	290	156
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	252	136
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	180	97
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	248	133
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	298	160
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	282	152
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	327	176
BEECH	BONANZA A 36	304	310	167
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	315	170
BEECH	BONANZA F 33	289	320	172
BEECH	BONANZA V 35	289	285	153
BEECH	DEBONNAIR	225	260	140
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	225	121
C.A.A.R.P.	CAP 10 B	183	265	143

C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	260	140
CESSNA	150 STANDARD	102	198	106
CESSNA	152 AEROBAT	130	200	107
CESSNA	172 M	162	220	118
CESSNA	172 N - P	162	227	122
CESSNA	172 RG II	200	275	148
CESSNA	172 RG.	182	260	140
CESSNA	172 STANDARD	152	216	116
CESSNA	182 N	233	250	134
CESSNA	208	300	270	145
CESSNA	310 (N421N)	520	319	172
CESSNA	337	426	307	165
CESSNA	C 152	130	200	107
CESSNA	C 172 FG	152	216	116
CESSNA	C 182 Q	233	258	139
CESSNA	CARDINAL RG	203	286	154
CESSNA	CENTURION	304	300	161
CESSNA	CENTURION TURBO	314	304	164
CESSNA	ROCKET	210	246	132
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	215	116
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	328	177
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	284	153

MOONEY	M 20 K	203	305	164
MOONEY	M 201	203	295	159
MOONEY	M 262	203	307	165
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	285	153
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	230	124
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	215	116
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	208	112
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	212	114
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	305	164
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	330	178
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	370	199
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	340	183
PARTENAVIA	P92	100	195	105
PIPER	ATZECH	507	305	164
PIPER	COMANCHE 250	263	288	155
PIPER	COMANCHE 260	263	292	157
PIPER	PA 18 SUPER	152	200	107
PIPER	PA 23 APACHE	480	305	164
PIPER	PA 28 150	152	215	116
PIPER	PA 28 160	162	217	117

PIPER	PA 28 ARCHER	180	225	121
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	225	121
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	272	146
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	265	143
PIPER	PA 30		310	167
PIPER	PA 32 LANCE	304	290	156
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	315	170
PIPER	PA 34 SENECA I	406	300	161
PIPER	PA 34 SENECA II	406	305	164
PIPER	PA 34 SENECA III	406	310	167
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	266	143
PIPER	TWIN COMANCHE	324	290	156
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	246	132
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	245	132
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	270	145
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	205	110
ROCWELL	114	264	290	156
S M	210	406	298	160
SA GARDAN	GO HORIZON	162	220	118
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	200	107
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	202	109
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	205	110

SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	210	113
SIAI MARCHETTI	S 208	284	245	132
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	310	167
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	275	148
SOCATA	MS 892	162	208	112
SOCATA	MS 893	183	215	116
SOCATA	MS 894	223	225	121
SOCATA	RALLY 880 B (I – SISO)	100	158	85
TECNAM	P 92 JS	100	181	98

Il sottoscritto dott. Tiziano Sangiorgi, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del Volo a Motore,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally Idro", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico per le gare di "Velocità", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

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

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally" debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally Idro" debitamente siglato in ogni pagina.
c. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Velocità" debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 10 maggio 2018.

dott. Tiziano Sangiorgi
Esperto tecnico del Commissario straordinario

Il sottoscritto dott. Fulvio Salucci, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del Volo a Motore,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally Idro", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico per le gare di "Velocità", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

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

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally" debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally Idro" debitamente siglato in ogni pagina.
c. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Velocità" debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 10 maggio 2018.

dott. Fulvio Salucci
Esperto tecnico del Commissario straordinario

Il sottoscritto dott. Luca Marin, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del Volo a Motore,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally Idro", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico per le gare di "Velocità", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

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

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally" debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally Idro" debitamente siglato in ogni pagina.
c. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Velocità" debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 10 maggio 2018.

dott. Luca Marin
Esperto tecnico del Commissario straordinario

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO Rally Aereo 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO NAZIONALE RALLY AEREO 2017	MOTIVAZIONI	EVENTUALE RIFERIMENTO ALLA NORMATIVA FAI 2018 O AGGIORNAMENTO DAL REGOLAMENTO RALLY 2017
Pag. 3 - descrizione degli eventi agonistici	Soppressa la categoria "Sportman"	Non più prevista al regolamento internazionale FAI 2018 **(A1.1)**
Pag. 3 - A.1.3	Razionalizzazione organizzazione gare	Circolare AeCI n. 8/2012 del 22/2/2012 (ultimo parfo)
Pag. 4 - A.1.9	Rinvio normativo per eventuali reclami	Art. 5.4.N del RSN
Pag. 5 - A.2.10	Descrizione contenuto busta di gara e istruzioni decollo e atterraggio	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A2.1.12)**
Pag. 5 - A.2.15	Procedure parcheggio e disposizioni consegna busta di gara	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.1.13)**
Pag. 7 - A.3.4.4 e A.3.4.5	Descrizione e nuove procedure identificazione delle foto	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.3.4.4 e A.3.4.5)**
Pag. 9 - A.4.2	Ridefinizione dell'abbuono al tempo teorico di sorvolo dei vertici	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.4.2)**

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 22/03/2018

La STS Volo a Motore

Ernesto Biondo Cucumis

Filippo Bonaga

Ing. Vittorio Cucumis

Fulvio Salmoni

Aero Club d'Italia - Roma
Registro di Protocollo
Protocollo: 00009993 del: 06/04/2018
ENTRATA
Titolario: SPR/SR/VA
2018E-00009993

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

RALLY AEREO

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

A.1	3
A.2	4
A.3	5
A.4	9
A.5	10
A.6	10
A.7	11
A.8	11
A.9	12
A.10	13
APPENDICE 1	13
APPENDICE 2	15
APPENDICE 3	16
APPENDICE 4	1719
APPENDICE 5	TABELLA VELOCITA' MASSIME1722
APPENDICE 6	22

Nell'anno sportivo vengono svolti i seguenti eventi agonistici:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Piloti
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Navigatori
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Team a squadre di Aeroclub

L'effettuazione delle gare previste è delegata agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta.
Gli Aero Club organizzano le gare in conformità a quanto previsto dal presente Regolamento tecnico, al Regolamento Sportivo Nazionale e a tutte le disposizioni emanate dall' Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

A.1.1 Le gare di rally valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara; il numero minimo di partecipanti non deve essere inferiore a quattro.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Gli Enti Organizzatori inviano al Centro Classifiche di Volo a Motore, almeno 40 gg. prima della gara, la documentazione necessaria, indicando i recapiti dei contatti dedicati quali la segreteria, il direttore di gara e il responsabile operativo, nonché il percorso di gara, le coordinate dei vertici e le coordinate delle foto in rotta.
Il Centro Classifiche provvederà quindi ad inserire a sua discrezione le prove di Navigazione Scenica e Navigazione ad Arco.

A.1.4 Il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare, annullare la gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del Direttore di Gara e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno sessanta giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è il responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il Briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e piena comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara (§ A.2.8/9) nonché al controllo degli atterraggi di precisione in prossimità della griglia.

A.1.7 In occasione dell'evento agonistico L'aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente e i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A. con la tessera di Giudice in corso di validità. La C.S.O. è

Silvio Salucci

disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare, la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;
b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;
c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;
d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie.
È compito del responsabile del Centro Classifiche: la predisposizione dell'ordine di partenza e delle buste di gara contenenti la carta al 200.000, le foto, il road book e la scheda di gara. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. le classifiche provvisorie appena compilate evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse in sede di decodifica dei registratori di volo. Per le modalità, le tempistiche e le procedure applicabili si rinvia all'Art. 5.4.N del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per l'effettuazione del volo di prova sono a carica dell'Aeroclub organizzatore.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.3 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.4 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.5 Ad ogni equipaggio sarà consegnata una carta di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche e con scala 1:200.000.

A.2.6 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare. Tra un decollo e quello successivo deve esserci una separazione in tempo di almeno 2 minuti.

A.2.7 I decolli di equipaggi di uno stesso Aero Club, se possibile, devono essere separati da un tempo minimo di 6 minuti. L'inserimento di un equipaggio estraneo annulla questa raccomandazione.

A.2.8 E' vietato l'uso di qualunque apparecchiatura elettronica e/o pilota automatico che possa facilitare la condotta di gara. Il Direttore di Gara in collaborazione della C.S.O. è preposto alla verifica dei dispositivi non consentiti che saranno sbarcati ovvero sigillati nell'ipotesi che siano integrati sul pannello strumenti. I sigilli saranno controllati al termine della gara.

Fulvio Solucci

A.2.9 Gli aeromobili, gli equipaggi, i bagagli personali possono essere sottoposti ad ispezione dalla C.S.O. per la ricerca di apparati non consentiti per la navigazione/comunicazione. L'ispezione deve essere completata entro i 5 minuti che precedono l'orario di consegna della busta di gara.

A.2.10 La busta di gara conterrà: due cartine di gara, un roadbook, un foglio dei tempi, un set fotografie in rotta, un set fotografie dei vertici, una scheda risposte di gara, istruzioni rullaggio decollo e atterraggio, una busta di sicurezza contenente una mappa di gara con i vertici evidenziati. La busta di gara sarà consegnata agli equipaggi ad un tempo calcolato dalla somma di due minuti per ogni vertice includendo start e finish point. Ogni equipaggio provvederà a munirsi del materiale per la pianificazione.

A.2.11 L'Ente organizzatore utilizzerà i dati dei registratori di volo per verificare se l'equipaggio ha eseguito il volo in conformità con le istruzioni impartite. Ad ogni errore corrisponderà una penalità (§ A.4).

A.2.12 Dopo il decollo i concorrenti dovranno portarsi allo Starting Point entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book sufficiente a coprire l'intera distanza.

A.2.13 Dopo il Finish Point, i concorrenti, dovranno portarsi all'atterraggio di precisione, successivamente rullare fino al parcheggio e consegnare la scheda di gara entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book sufficiente a coprire l'intero percorso.

A.2.14 Dopo l'atterraggio, il rullaggio verso il parcheggio deve essere eseguito senza indugio seguendo le istruzioni impartite dalla TWR o dal personale preposto a terra.

A.2.15 Raggiunta la posizione di parcheggio, ogni equipaggio consegnerà la scheda risposte di gara unitamente alle mappe di gara al giudice incaricato entro il tempo stabilito.

A.2.16 E' fatto divieto agli equipaggi di comunicare tra loro a partire dal momento della consegna della prima busta fino alla riconsegna della busta da parte dell'ultimo equipaggio in gara, è altresì fatto divieto a chiunque di avvicinare i concorrenti durante il tempo di pianificazione della gara e prima della riconsegna della busta di gara dopo l'arrivo al parcheggio. I giudici componenti la C.S.O. sono preposti alla verifica dell'osservanza di tale norma.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 Prova di navigazione (Navigation test)

A.3.1.1 Il test di navigazione inizia dal decollo (TO) ed il primo punto di sorvolo sarà lo starting point (SP). La gara prosegue lungo i vertici del tracciato (TP) e termina al final point (FP). La lunghezza di ogni competizione deve essere compresa tra 80 nm e 100 nm ed è calcolata dal primo punto della gara (SP) al punto finale (FP). Per motivi di sicurezza o in casi particolari legati alle condizioni meteo, Il Direttore di Gara può modificare la lunghezza del percorso o variarne la configurazione. La distanza tra un vertice ed il successivo è compresa, salvo casi di forza maggiore, tra 5 nm e 15 nm ed il numero dei vertici è compreso tra un minimo di 10 ed un massimo di 16 compreso ST e FP.

A.3.1.2 La competizione sarà composta dalle seguenti prove:

1. prova di pianificazione (Plotting test);
2. prova di puntualità a tempo (Timing Test) sui TP;
3. prova di ricognizione a vista (Observation Test):
   a) fotografie dei TP;
   b) fotografie in Rotta e/o obiettivi di tela a terra: minimo 15 massimo 20;

4. prova di atterraggio (Landing Test).

A.3.1.3 Dopo il decollo il pilota deve seguire le istruzioni ricevute per raggiungere lo SP. Lo SP deve essere sorvolato con la prua dell'aeromobile già in rotta verso il primo vertice (TP1). L'aeromobile, durante il sorvolo dei TP e del FP, deve mantenere la prua impostata per raggiungere quel punto.

A.3.1.4 Dopo aver superato il FP gli aeromobili devono seguire le istruzioni impartite per l'avvicinamento e l'atterraggio.

A.3.1.5 I tracciati del volo e le quote mantenute durante la gara saranno verificati esaminando i dati dei registratori di volo. Non seguire le istruzioni comporta sanzioni in accordo al § A.4.

A.3.1.6 Saranno sanzionate le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta che congiunge due vertici tra lo SP ed il FP rilevate dal registratore di volo (§ A.4.5).

A.3.1.7 Dopo aver superato un vertice la virata deve essere effettuata seguendo il percorso più breve per raggiungere il vertice successivo. Queste virate non rientrano sotto la "regola più di 90°" (§ A.3.1.6) se effettuate entro 45 secondi dopo il passaggio del vertice.

A.3.1.8 Lo SP ha una "gate line" che si estende per 1 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in allontanamento. L'attraversamento in violazione di quanto previsto al punto A.3.1.3 comporta le penalità previste per le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta.

A.3.2 **Prova di pianificazione (Plotting test)**

A.3.2.1 Tutti i punti di virata (TP) e le tratte saranno descritte in modo chiaro nelle istruzioni di volo.

A.3.2.2 Tutti TP devono essere chiaramente identificabili sul terreno, devono essere descritti nelle istruzioni di volo, devono essere definiti ed identificabili sulla carta di gara dove devono essere rappresentati con un simbolo secondo la legenda grafica convenzionale della carta stessa, devono avere una esatta posizione sul terreno e devono essere verificati a terra dall'organizzatore attraverso l'impiego di due GPS indipendenti che lavorano con almeno 6 satelliti e che abbiano WGS 84.

A.3.2.3 Le istruzioni sui TP possono essere date nelle seguenti forme:

a) posizione nota;

b) coordinate (latitudine e longitudine);

c) prua e distanza da o verso i TP descritti secondo le modalità dei precedenti punti a) o b). Le informazioni fornite non devono consentire identificazioni ambigue.

A.3.2.4 I simboli degli aeroporti, dei VOR, degli NDB o l'incrocio di coordinate geografiche riportate sulla carta di gara sono "posizioni note" e possono rappresentare dei TP. Possono essere dichiarati altri oggetti sulla mappa come "posizione nota". Tutte le "posizioni note" devono essere evidenziate sulla carta di gara e visualizzate sulle istruzioni di volo.

A.3.2.5 Punti noti alla Direzione di Gara, ma sconosciuti agli equipaggi concorrenti, non sono da considerarsi "posizioni note".

A.3.2.6 Istruzioni su una tratta possono essere date come:

a) tratta realizzata dal sorvolo di una traccia a terra {da TP (x) seguire fiume fino TP (x + 1)}. In questo caso, nelle istruzioni di volo, sarà data la corretta prua per un avvicinamento diretto al TP (x+1), la lunghezza della tratta ed il tempo esatto necessario a percorrerla.

b) tratta realizzata dalla descrizione di un arco di cerchio {da TP (y) seguire l'arco fino al TP (y+1)}. Il centro dell'arco sarà una posizione nota e la sua costruzione sarà descritta nelle

Fulvio Salucci

istruzioni di volo (massimo tre navigazioni ad arco per ogni gara). Sarà compito dei concorrenti tracciare l'arco sulla carta ed il suo centro.

A.3.2.7 La rotta sarà data come rotta vera.

A.3.2.8 Le distanze saranno date in miglia e decimi di miglia nautiche e in chilometri e decimi di chilometri.

A.3.3 **Prova di puntualità a tempo (Timing Test)**

A.3.3.1 Il tempo ufficiale di gara sarà quello letto sul GPS. I tempi (hh: mm: ss) potranno essere espressi in ora locale, UTC o come tempo trascorso dopo l'orario assegnato per il decollo. Questi tempi saranno riportati nella scheda di gara per il decollo, il sorvolo di ogni TP. Il tempo di decollo sarà rilevato all'attraversamento di una linea di decollo ben definita ed evidenziata sulla pista.

A.3.3.2 Saranno rilevati il tempo di decollo, i tempi di sorvolo dei TP ed il tempo dal Finish point alla riconsegna della busta di gara.

A.3.3.3 In particolare, il tempo sarà rilevato quando l'aereo attraversa il cancello che taglia il TP che si estende per 0,5 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in avvicinamento, (per lo SP perpendicolarmente alla rotta in allontanamento).

A.3.4 **Prova di ricognizione a vista (Observation Test)**

A.3.4.1 La prova di ricognizione a vista inizia dal punto di partenza (SP), continua con tutti i TP e termina sul punto finale (FP).

A.3.4.2 Saranno oggetto della prova di ricognizione a vista le fotografie dei TP, le fotografie in rotta e/o gli obiettivi in tela a terra.

A.3.4.3 Agli equipaggi saranno fornite le fotografie dei TP, minimo 15 massimo 20.

A.3.4.4 Le fotografie dei TP possono essere giuste o sbagliate e sono riprese da qualunque direzione, in caso di foto sbagliata il soggetto della foto non può essere entro il raggio di un n.m. dal TP; L'equipaggio dovrà segnare sulla scheda se la foto del TP è giusta o sbagliata. Le fotografie sono contrassegnate con il numero del TP nella corretta sequenza di sorvolo. Ci possono essere un massimo di due TP senza la fotografia. In questo caso dovranno essere il FP e il TP precedente.

A.3.4.5 Le fotografie in rotta sono contrassegnate da lettere, esse non sono in sequenza. Le foto in rotta saranno divise in due gruppi, le istruzioni per l'utilizzo dei gruppi di foto saranno descritte sul road book. L'oggetto da identificare sarà cerchiato sulla fotografia e si dovrà trovare ad una distanza massima di 300 metri dalla rotta. Le fotografie in rotta sono riprese con un angolo massimo di più o meno 45° rispetto alla rotta di avvicinamento e con un angolo compreso tra 30° e 60° rispetto al terreno ad una altezza compresa tra 1000 e 1500 piedi AGL.

L'equipaggio dovrà indicare, nell'apposito spazio della scheda di gara, contrassegnato dalla lettera della foto trovata, la sua distanza dal TP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);

A. 3.4.6 Gli obbiettivi in tela a terra (minimo 3 massimo 5 per gara) saranno posti tra i TP e dovranno essere posizionati ad una distanza massima di 100 metri dalla rotta.

A.3.4.7 In caso di utilizzo di obiettivi in tela a terra il numero massimo di foto in rotta si ridurrà dello stesso numero degli obbiettivi in tela impiegati. L'equipaggio dovrà indicare, nell'esatto spazio della scheda di gara:

a) la forma rappresentata dagli obbiettivi in tela a terra (vedi appendice1);

Fulvio Soluri

b) la sua distanza dal TP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);
c) il numero identificativo del TP precedente.

A.3.4.8 Non ci saranno fotografie in rotta né obiettivi di tela a terra prima dello SP; entro le prime 5 nm dopo lo SP; né un Nm dopo ogni TP; né dopo il FP.

A.3.5 **Prova di atterraggio (Landing Test)**

A.3.5.1 La prova di atterraggio consisterà in un atterraggio di precisione.

A.3.5.2 L'atterraggio seguirà ad un normale avvicinamento dove l'uso del/dei motore/i e dei flaps sono a discrezione del pilota.

A.3.5.3 La toccata deve avvenire contemporaneamente sulle due ruote del carrello principale eccetto nel caso in cui il D.G. non abbia dichiarato "cross wind conditions". In questo caso l'aereo potrà toccare sulla ruota del carrello principale sopravvento.

A.3.5.4 Il ruotino anteriore non deve toccare terra finché non è a terra il carrello principale. Un aereo biciclo deve toccare terra con la coda sotto l'asse orizzontale.

A.3.5.5 Se le ruote del carrello principale toccano in più zone della griglia di atterraggio, al fine del punteggio, sarà considerata la zona con maggiori penalità.

A.3.5.6 Un aereo sarà considerato "bouncing" quando dopo aver toccato terra si risolleva in volo con tutte le ruote e toccando successivamente due o più zone della griglia di atterraggio, in questo caso sarà considerata la zona con maggiori penalità.

A.3.5.8 Quando la componente di vento al traverso è di 8 nodi o più il D.G., valutato anche il meteo dalla locale stazione (se esistente) deve dichiarare, "Condizioni di vento al traverso", dando avviso via radio ai concorrenti. Se la componente di vento al traverso è superiore ai 15 nodi, il D.G. dichiarerà "prova di atterraggio annullata".

A.3.5.9 La componente massima di vento in coda, ai fini della validità dell'atterraggio, è di 5 nodi. Se la componente di vento in coda è superiore a 5 nodi, il D.G. cambierà la direzione di atterraggio dando avviso ai concorrenti, ove ciò non fosse possibile dichiarerà "prova di atterraggio annullata".

A.3.5.10 Sono definiti atterraggi anomali:

a) gli atterraggi non conformi al § A 3.5.4.
b) quando, senza che siano state dichiarate "condizioni di vento al traverso", al momento della toccata iniziale, una ruota del carrello principale si solleva da terra di un'altezza maggiore ad un diametro della ruota stessa,
c) quando, in "condizioni di vento al traverso" dichiarate, tocca terra per prima la ruota del carrello principale sottovento,
d) toccare il suolo con qualsiasi parte dell'aereo diversa dalle ruote,
e) se si effettua la retrazione anche parziale dei flaps all'interno della griglia di atterraggio prima della toccata,
f) toccare la pista con le ruote bloccate,
g) se una qualsiasi ruota del carrello principale si solleva da terra mentre il ruotino anteriore rimane a terra.

A.3.6 **Flight Data Recording Equipment**

A.3.6.1 Il Centro Classifiche fornirà ad ogni equipaggio un registratore di volo approvato dalla FAI.

Fulvio Solari

A.3.6.2 I requisiti tecnici dei registratori di volo sono quelli riportati nel FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4.

A.3.6.3 La responsabilità del funzionamento del registratore di volo, una volta imbarcato sull'aereo, è dell'equipaggio. Il data recorder diventa parte integrale dell'attrezzatura di bordo ed il suo eventuale malfunzionamento sarà considerato come una normale avaria. L'equipaggio sarà classificato solamente in base ai dati che il registratore avrà memorizzato.

A.3.6.4 Nessun concorrente è autorizzato a manipolare il registratore di volo in qualsiasi modo, pena la squalifica. Particolari dubbi o problemi riguardanti l'utilizzo del registratore di volo devono essere risolti durante il briefing.

A.4 PENALITÀ

A.4.1 **Attraversamento della linea di decollo (cancello orario):**

Tempo di decollo + 60 secondi	0 penalità
Ogni secondo in anticipo al tempo di decollo o in ritardo oltre i 60 secondi	3 penalità
	massimo 100 penalità

A.4.2 **Prova di puntualità a tempo TP:**

Sorvolo al tempo teorico +/- 2 sec.	0 penalità
Ogni secondo di anticipo / ritardo oltre i 5 sec.	3 penalità
Sorvolo di un TP fuori dal cancello	100 penalità
	massimo 100 penalità

A.4.3 **Prova di ricognizione a vista:**

Foto/obiettivi di tela a terra tra i TP:

Per ogni identificazione corretta della posizione (tolleranza 0,5 nm)	0 penalità
Identificazione corretta con errore di posizione compreso tra 0,51 nm e 1,0 nm	15 penalità
Non osservato	30 penalità
Non corretto o con errore di posizione oltre 1,0 nm	50 penalità

A.4.4	a) Non rilevato al passaggio di un cancello TP	100 penalità
	b) Violazione delle norme di sicurezza e di volo (ogni volta)	600 penalità
	c) Volo al di sotto della minima altezza (ogni volta)	200 penalità
	d) Violazione delle istruzioni impartite (ogni volta)	200 penalità
	e) Apertura della *"Busta di Sicurezza"*	300 penalità
	f) Trasporto di equipaggiamenti elettronici non autorizzati	squalifica
A.4.5	virata maggiore di 90 ° dalla rotta per oltre 5 secondi (tra SP e FP) (ogni volta)	200 penalità
A.4.6	Presentazione in ritardo della busta di gara	300 penalità
A.4.7	Mancato ascolto sulla frequenza di gara (ogni volta)	200 penalità

A.4.8 Ogni equipaggio che per qualsiasi ragione atterri in un aeroporto diverso da quello pianificato e non continui la gara sarà considerato ritirato. Nel caso in cui continui la gara non saranno fatti abbuoni sui tempi rilevati.

A.4.9 **Prova di atterraggio:**

Area bianca	0 penalità
Area "A"	10 penalità
Area "B"	20 penalità
Area "C"	30 penalità
Area "D"	40 penalità
Area "E"	60 penalità
Area "F"	80 penalità
Area "G"	100 penalità
Area "H"	120 penalità
Area "X"	60 penalità
Area "Y"	120 penalità
Atterraggio fuori dalla griglia (prima o dopo a sinistra o a destra),	200 penalità
Dare motore dopo la toccata, all'interno della zona di atterraggio,	50 penalità
Riattaccata senza aver toccato il suolo, (senza esserne stati costretti)	200 penalità
Riattaccata invece di "full stop",	200 penalità
Nessun tentativo di atterrare sul campo designato	300 penalità
Atterraggio anomalo	150 penalità
Massimo di penalità per atterraggi anomali	300 penalità

A.5 SQUALIFICA

A.5.1 La squalifica di un equipaggio può derivare da:

a) qualsiasi comportamento scorretto a terra o in volo,
b) condotta di volo pericolosa che possa mettere in pericolo persone e/o cose,
c) atteggiamenti di protesta rivolti direttamente ad altri concorrenti,
d) mancato rispetto delle norme e dei regolamenti di gara,
e) violazione delle norme anti-doping FAI,
f) manomissione del sistema di registrazione del volo,
g) trasporto di apparecchiature elettroniche non autorizzate,
h) qualsiasi tipo di inganno.

A.5.2 La decisione di squalificare un equipaggio compete al Direttore di Gara.

A.6 ISCRIZIONI

A.6.1 Ogni equipaggio deve essere composto da un pilota titolare e da un navigatore. Nessun passeggero può essere imbarcato durante la gara. Il cambio di un membro dell'equipaggio potrà essere richiesto per iscritto al Direttore di Gara fino a 5 minuti prima della partenza del primo equipaggio. Le infrazioni a quanto previsto da questo articolo comportano l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.

A.6.2 Il pilota deve essere in possesso di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che piloterà in gara. L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento ed il regolamento particolare di gara che accetta incondizionatamente all'atto dell'iscrizione alla gara e deve essere in grado di applicarli.

Fulvio Salucci

A.6.3 Tutti i membri dell'equipaggio devono essere in possesso di una valida licenza sportiva FAI, rilasciata dall'Aero Club d'Italia, e di un documento di riconoscimento in corso di validità da esibire al momento dell'iscrizione.

A.6.4 In occasione di ogni gara si terrà un briefing al quale dovranno partecipare obbligatoriamente i piloti titolari dell'iscrizione. Possono partecipare anche i navigatori ed i capisquadra ma non come rappresentanti dei titolari. Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza.

A.6.5 Gli equipaggi devono presentarsi alla Direzione di gara entro l'orario stabilito dall'organizzatore. Il briefing sarà considerato quale inizio dell'evento che terminerà dopo la cerimonia di chiusura (premiazione). I concorrenti che si assenteranno durante questo periodo senza formale autorizzazione del Direttore di Gara saranno considerati ritirati dalla gara.

A.6.6 Gli organizzatori non assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possono derivare agli equipaggi, agli aa/mm, a terzi ed alle cose, in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.6.7 E' facoltà dell'organizzatore della gara limitare il numero dei partecipanti.

A.7 AEREI

A.7.1 Sono ammessi alla competizione i seguenti aeromobili:

a) gli aeromobili motoelica con motore a pistoni, anche con compressore, e turboelica rientranti nelle sottoclassi C-1 (a, b, c, d) e C-3 (a, b, c) previste dal FAI Sporting Code, Sezione 2 con numero di posti non superiore a sei;

b) i motoalianti con motore non retrattile montato integralmente alla cellula e carrello convenzionale a tre ruote come previsto dal FAI Sporting Code Section 3;

c) gli aerei autocostruiti immatricolati con un Permesso di Volo;

d) gli ULM Avanzati.

A.7.2 La velocità minima di gara ammessa è di 65 Kts.
La velocità di gara, sarà scelta dall'equipaggio, dovrà essere un multiplo di 5Kt e non potrà essere inferiore al 60% della velocità indicata nella tabella ufficiale emessa dalla Commissione Sportiva Centrale Aeronautica (Allegato 1).

A.7.3 Gli aeromobili devono avere un'autonomia almeno pari al tempo necessario a volare l'intero percorso di gara (da decollo ad atterraggio) alla velocità di gara, maggiorata del 10% e con la riserva di carburante come richiesto dalle regole VFR.

A.7.4 Tutti gli aeromobili devono essere dotati di stazione ricetrasmittente in VHF.

A.7.5 Ogni aeromobile deve essere munito dei documenti prescritti dal Codice di Navigazione Aerea e previsti da ENAC. Ogni aeromobile deve essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti dalla Legge con estensione della garanzia alle gare non acrobatiche iscritte nel calendario sportivo dell'Aero Club d'Italia e della FAI.

A.7.6 Qualora gli aeromobili siano parcheggiati all'aperto, ogni equipaggio deve provvedere personalmente all'ancoraggio con proprio materiale.

A.8 LAGNANZE E RECLAMI

A.8.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro da versare all'Ente organizzatore e sono esaminati dalla C.S.O. (Commissione Sportiva Operante).

Giulio Salvai

A.9 RISULTATI FINALI

A.9.1 Affinché la gara sia considerata valida ed omologabile ai fini del Campionato Italiano di Specialità, il totale complessivo delle penalità risultanti dall'applicazione alle prove di gara delle penalità di cui ai §§ A.4.1, A.4.2, A.4.3, A.4.9) non potrà essere inferiore a 2250 penalità (decollo + 10 crono + 2 segreti + 15 foto in rotta/obiettivi in tela + atterraggio di precisione).
Ai fini del conteggio dovranno essere considerate le penalità massime previste per ogni singola prova di puntualità a tempo su TP e per le prove di ricognizione visiva, dovranno essere considerate le penalità corrispondenti a "Non osservato" ed eventuali penalità previste per la prova di atterraggio.

A.9.2 Ai fini della classifica di gara nonché della classifica del Campionato Italiano di specialità, ad ogni equipaggio sarà assegnato un "VOTO" derivante dalla applicazione della seguente formula, tenuto conto della somma teorica delle massima penalità di gara e delle penalità assegnate:

$$\frac{\text{COEFFICIENTE - PENALITA'}}{\text{COEFFICIENTE}} \times 10$$

Dove i parametri sono dati da:

a) Coefficiente (K) = Totale massimo teorico delle penalità di gara calcolato ai sensi del § A.9.1;
b) Penalità = Totale delle penalità accumulate da ogni equipaggio. Il risultato dovrà essere preciso al 2° decimale (0,00). Nel caso in cui il valore di "Penalità" sarà superiore al valore di "K", il "VOTO" sarà uguale a 0,00.

A.9.3 Quando, per causa di forza maggiore, sono annullate una o più prove ed è quindi ridotto il "K" della gara, ai fini del calcolo del voto, il "K" sarà ridotto di conseguenza prima del voto. In questo caso non si terrà conto del coefficiente minimo previsto (§ A.9.1).

A.9.4 Risulterà vincitore l'equipaggio che, all'arrivo, avrà conseguito il voto più alto secondo la formula indicata al § A.9.2. La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni equipaggio. Nel caso di parità precederà l'equipaggio con minor penalità nelle prove di puntualità. Nel caso di ulteriore parità sarà classificato primo l'equipaggio il cui aereo ha maggior velocità di gara.

A.9.5 Potranno partecipare al Campionato Italiano Rally Team gli Aeroclub che iscriveranno una squadra composta da almeno due equipaggi partecipanti alla competizione.
Per la classifica team saranno sommati i voti conseguiti ai sensi del punto A.9.2 dai migliori due equipaggi appartenenti allo stesso Aero Club e risulterà vincitore l'Aero Club con il voto maggiore.
La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni squadra di Club.
Ai fini della composizione di una squadra gli atleti che ne fanno parte devono tutti essere soci del medesimo Aero Club.

A.9.6 Le classifiche, che saranno comunicate e pubblicate al termine della gara dalla C.S.O., sono da ritenersi ufficiose. Dette classifiche diverranno ufficiali ad avvenuta omologazione della gara da parte della C.C.S.A.

Fulvio Soluri

A.9.7 Il titolo di Campione Italiano nelle specialità Rally, sarà assegnato ***al pilota, al navigatore e al team*** che avranno ottenuto il punteggio più alto sommando i voti ottenuti in ogni singola gara, ritenuta valida ed omologata dalla C.C.S.A.

A.9.8 Ogni Pilota ogni Navigatore ed ogni team, dovranno scartare una gara anche tra quelle a cui non hanno potuto partecipare e per le quali, di conseguenza, gli è stato attribuito un punteggio pari a zero. Questa norma non si applica se il numero delle gare effettivamente effettuate ed omologate è inferiore a 5.

A.10 PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI

A.10.1 fino al 3° classificato per ogni categoria una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore; per la categoria Team una coppa/targa alla squadra prima classificata. L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della CCSA.

A.10.2 Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

A.10.3 All'Aero Club organizzatore sarà riconosciuta una maggiorazione dell'incentivo previsto se durante lo stesso week end ospiterà una gara di rally ed una di velocità.

oooOOOooo

Sulvio Salucci

Appendice 1 FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.

Appendice 2 FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.

AERO CLUB di _____

SCHEDA DI GARA

MARCHE: ..... **EQUIPAGGIO:** .....

FOTO IN ROTTA			
	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (ritardo alla gara)
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
L			
M			
N			
P			
R			
S			
T			
U			

TELI A TERRA			
FORMA	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (ritardo alla gara)

FIRMA DEL PILOTA O DEL NAVIGATORE .....

Non verranno valutate le schede senza firma e con i campi "MARCHE" ed "EQUIPAGGIO" non compilati.

Fulvio Solucci

Appendice 3 FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.

Denominazione GARA

luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dati NAVIGATORE Pilota ☐ Allievo Pilota ☐ Altro ☐ .....

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

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

e-mail _____ oppure fax nr _____

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

Dati VELIVOLO Marche _____ Modello _____

Potenza _____ Velocità massima Kts _____ Velocità di Gara richiesta(*) _____ Kts

(*) come da Art. A.7.2 del SSN Rally Edizione corrente

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

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

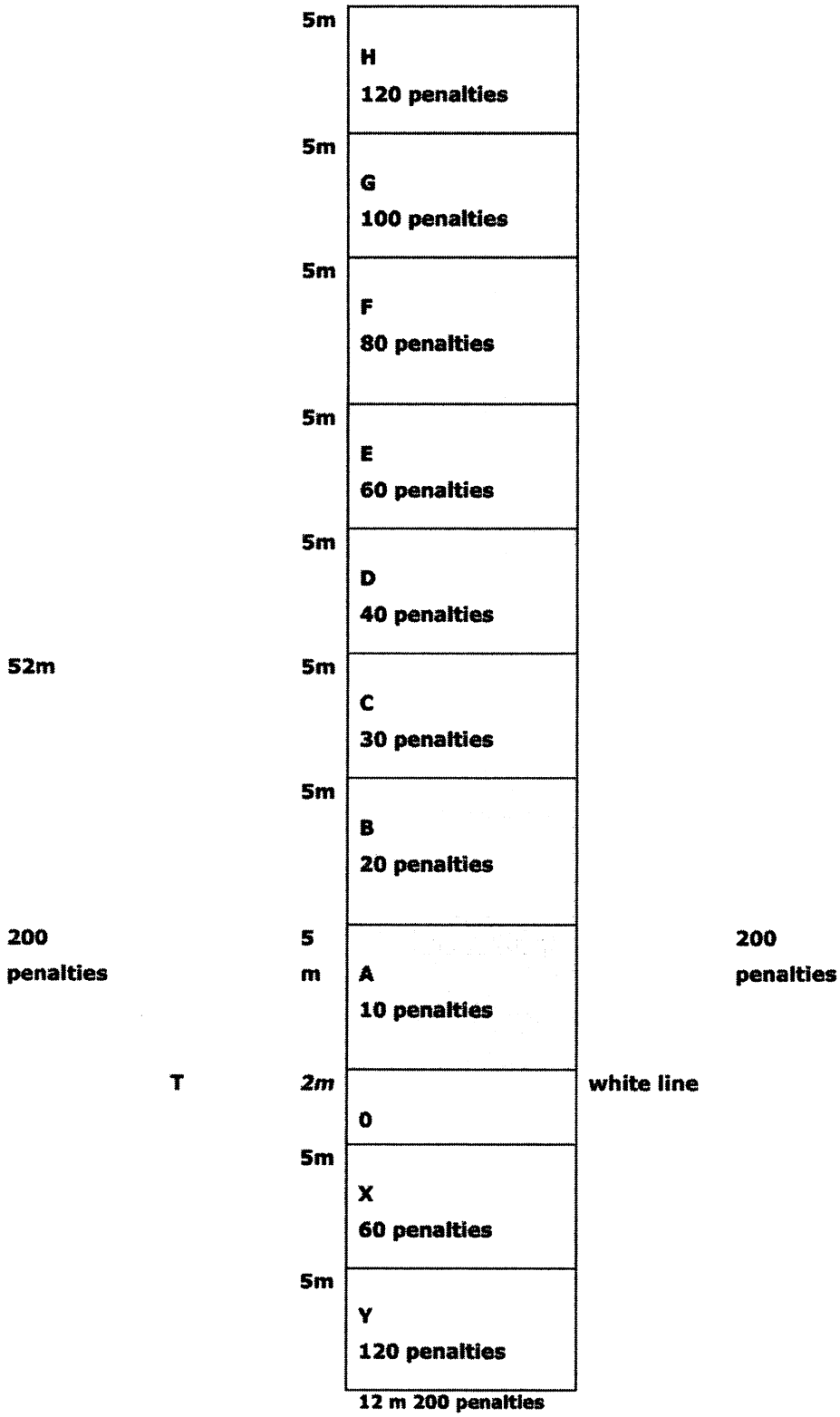
Compilare in ogni parte ed inviare a _____

Le schede non complete non potranno essere prese in considerazione.

Silvio Salucci

Appendice 4 GRIGLIA DI ATTERRAGGIO DI PRECISIONE. Competition Landing Field.

200 penalties



Appendice 5 TABELLA VELOCITA' MASSIME.

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 1 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	280	151
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	243	131
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	243	131
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	290	156
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	252	136
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	180	97
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	248	133
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	298	160
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	282	152
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	327	176
BEECH	BONANZA A 36	304	310	167
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	315	170
BEECH	BONANZA F 33	289	320	172
BEECH	BONANZA V 35	289	285	153
BEECH	DEBONNAIR	225	260	140
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	225	121
C.A.A.R.P.	CAP 1O B	183	265	143
C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	260	140
CESSNA	150 STANDARD	102	198	106
CESSNA	152 AEROBAT	130	200	107
CESSNA	172 M	162	220	118
CESSNA	172 N – P	162	227	122
CESSNA	172 RG II	200	275	148
CESSNA	172 RG.	182	260	140
CESSNA	172 STANDARD	152	216	116
CESSNA	182 N	233	250	134
CESSNA	208	300	270	145
CESSNA	310 (N421N)	520	319	172

Silvio Salvai

CESSNA	337	426	307	165
CESSNA	C 152	130	200	107

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 2 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
CESSNA	C 172 FG	152	216	116
CESSNA	C 182 Q	233	258	139
CESSNA	CARDINAL RG	203	286	154
CESSNA	CENTURION	304	300	161
CESSNA	CENTURION TURBO	314	304	164
CESSNA	ROCKET	210	246	132
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	215	116
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	328	177
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	284	153
MOONEY	M 20 K	203	305	164
MOONEY	M 201	203	295	159
MOONEY	M 262	203	307	165
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	285	153
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	230	124
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	215	116
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	208	112
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	212	114
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	305	164
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	330	178
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	370	199
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	340	183
PARTENAVIA	P92	100	195	105
PIPER	ATZECH	507	305	164
PIPER	COMANCHE 250	263	288	155
PIPER	COMANCHE 260	263	292	157
PIPER	PA 18 SUPER	152	200	107

Fulvio Salucci

PIPER	PA 23 APACHE	480	305	164
PIPER	PA 28 150	152	215	116
PIPER	PA 28 160	162	217	117

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 3 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
PIPER	PA 28 ARCHER	180	225	121
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	225	121
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	272	146
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	265	143
PIPER	PA 30		310	167
PIPER	PA 32 LANCE	304	290	156
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	315	170
PIPER	PA 34 SENECA I	406	300	161
PIPER	PA 34 SENECA II	406	305	164
PIPER	PA 34 SENECA III	406	310	167
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	266	143
PIPER	TWIN COMANCHE	324	290	156
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	246	132
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	245	132
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	270	145
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	205	110
ROCWELL	114	264	290	156
S M	210	406	298	160
SA GARDAN	GO HORIZON	162	220	118
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F ,	183	200	107
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	202	109
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	205	110
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	210	113
SIAI MARCHETTI	S 208	284	245	132
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	310	167
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	275	148
SIAI MARCHETTI	SM 1019 UTILITY	317	285	153

Giulio Soluri

SOCATA	MS 892	162	**208**	**112**
SOCATA	MS 893	183	**215**	**116**
SOCATA	MS 894	223	**225**	**121**
SOCATA	RALLY 880 B (I – SISO)	100	**158**	**85**
TECNAM	P 92 JS	100	**181**	**98**

Appendice 6 REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.

Regolamento particolare

1. L'Aeroclub di _____ organizza per il giorno _____ la gara di Rally e/o velocità _____, competizione/i riservata/e ad aerei a motore come da regolamento sportivo nazionale dell'AeCI.

2. Il regolamento sportivo di riferimento è il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Aereo/Velocità Edizione 20.

3. Durante tutte le fasi delle gare il pilota sarà responsabile della sicurezza nelle operazioni di volo nel rispetto delle norme VFR, in particolar modo i piloti dovranno rispettare le quote minime di volo, ovvero 500ft sul terreno o 1000ft sui centri abitati.

4. Per gravi infrazioni alla disciplina di volo ed alle norme di sicurezza sarà adottato il provvedimento della squalifica dalla/e gara/e.

5. Ogni volo di prova dovrà essere autorizzato ed è vietata ogni manovra acrobatica sul campo.

6. Queste disposizioni hanno forza di regolamento.

7. La pista preferenziale per i decolli sarà la _____, la pista obbligata (se necessario) per l'atterraggio di precisione sarà la _____. Nel caso di componente di vento in coda maggiore di 5 kts la prova sarà annullata, come da RSN(solo per gare di Rally).

8. Lo spazio aereo interessato dalla/e gara/e è _____ e l'ente preposto a fornire il servizio FIS è _____ sulla frequenza _____.

9. La gara di velocità è una gara in linea di _____Nm/; una gara in circuito chiuso con una lunghezza di _____Nm da ripetersi _____ volte per un totale di _____Nm.

10. Dati e precisazioni sui piloni saranno forniti in sede di briefing (solo per gare di velocità).

11. Aeroporti alternati consigliati, previa verifica, sono _____ e _____.

Iscrizione e partecipazione alle gare

12. Le iscrizioni si apriranno 30 giorni prima dell'effettuazione della gara.
Le schede di iscrizione, complete in ogni parte, dovranno pervenire tassativamente all'Aeroclub di _____ almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara.

13. In via del tutto eccezionale e a giudizio insindacabile della CSO potranno essere accettate con solo 5 giorni di anticipo ma con tasse di iscrizione raddoppiate.

14. I concorrenti dovranno presentarsi in campo per completare le procedure di iscrizione e il controllo documenti entro le ore _____ del giorno precedente la gara ovvero del _____.

15. Il rispetto degli orari del programma è tassativo. Eventuali variazioni saranno tempestivamente comunicate dal Direttore di gara.

Giulio Salvai

16. La premiazione della/e gara/e, avverrà durante il pranzo/cena/cerimonia il giorno _____ alle ore _____ presso _____.

17. Il costo di iscrizione alla/e gara/e è di_____ euro ad equipaggio e comprende il pranzo/cena/cerimonia del giorno _____ ed i trasferimenti da e per l'aeroporto

18. L'Aeroclub di _____ metterà a disposizione degli equipaggi le sue strutture nei limiti concessi dai propri regolamenti.

19. Una convenzione alberghiera è stata concordata con l'Hotel _____ al prezzo di _____ euro stanza singola e _____ euro stanza doppia. Chi fosse interessato è pregato di prenotare chiamando il numero _____ citando la convenzione "Rally aereo _____".

Programma della gara

Aeroporto/Aviosuperficie di _____.

- arrivo: data _____ dalle ore _____ alle _____

-termine perfezionamento iscrizioni:data _____ ore _____

Gara data _____

- briefing pre-gara: orario _____
- inizio consegna buste: orario _____
- inizio sequenze di decollo: orario _____
- pranzo/cena/cerimonia: orario _____
- premiazione: orario _____

Ufficiali

Direttore di gara: _____

CSO: _____

_____

_____

Contatti

Aeroclub di _____

Via _____, n. _____, cap_____ città _____

tel. _____

fax _____

e-mail _____

Fulvio Solaini

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO Rally Aereo 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO NAZIONALE RALLY AEREO 2017	MOTIVAZIONI	EVENTUALE RIFERIMENTO ALLA NORMATIVA FAI 2018 O AGGIORNAMENTO DAL REGOLAMENTO RALLY 2017
Pag. 3 - descrizione degli eventi agonistici	Soppressa la categoria "Sportman"	Non più prevista al regolamento internazionale FAI 2018 **(A1.1)**
Pag. 3 - A.1.5	Razionalizzazione organizzazione gare	Circolare AeCI n. 8 2012 del 22.2.2012 (ultimo par 6o)
Pag. 4 - A.1.9	Rinvio normativo per eventuali reclami	Art. 5.4 N del RSN
Pag. 5 - A.2.10	Descrizione contenuto busta di gara e istruzioni decollo e atterraggio	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A2.1.12)**
Pag. 5 - A.2.15	Procedure parcheggio e disposizioni consegna busta di gara	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.1.13)**
Pag. 7 - A.3.4.4 e A.3.4.5	Descrizione e nuove procedure identificazione delle foto	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.3.4.4 e A.3.4.5)**
Pag. 9 - A.4.2	Ridefinizione dell'abbuono al tempo teorico di sorvolo dei vertici	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.4.2)**

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 22/03/2018

La STS Volo a Motore

Ernesto Buonfiglio
Filippo Bonora
Vittorio Cucumile
Silvio Soleri

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO Rally Aereo 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO NAZIONALE RALLY AEREO 2017	MOTIVAZIONI	EVENTUALE RIFERIMENTO ALLA NORMATIVA FAI 2018 O AGGIORNAMENTO DAL REGOLAMENTO RALLY 2017
Pag. 3 - descrizione degli eventi agonistici	Soppressa la categoria "Sportman"	Non più prevista al regolamento internazionale FAI 2018 (A1.1)
Pag. 3 - A.1.3	Razionalizzazione organizzazione gare	Circolare AeCI n. 8 2012 del 22/2/2012 (ultimo par.fo)
Pag. 4 - A.1.9	Rinvio normativo per eventuali reclami	Art. 5.4.N del RSN
Pag. 5 - A.2.10	Descrizione contenuto busta di gara e istruzioni decollo e atterraggio	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 (A2.1.12)
Pag. 5 - A.2.15	Procedure parcheggio e disposizioni consegna busta di gara	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 (A.1.13)
Pag. 7 - A.3.4.4 e A.3.4.5	Descrizione e nuove procedure identificazione delle foto	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 (A.3.4.4 e A.3.4.5)
Pag. 9 - A.4.2	Ridefinizione dell'abbuono al tempo teorico di sorvolo dei vertici	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 (A.4.2)

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 22/03/2018

La STS Volo a Motore

Ernesto Biondo Cucumia

Filippo Bonaldi

Vittorio Cucumia

Luca Marin

Aero Club d'Italia - Roma
Registro di Protocollo
Protocollo: 00009993 del: 06/04/2018
ENTRATA
Titolario: SPR/SR/VA
2018E-00009993

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

RALLY AEREO

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

A.1	3
A.2	4
A.3	5
A.4	9
A.5	10
A.6	10
A.7	11
A.8	11
A.9	12
A.10	13
APPENDICE 1	13
APPENDICE 2	15
APPENDICE 3	16
APPENDICE 4	1719
APPENDICE 5	TABELLA VELOCITA' MASSIME1722
APPENDICE 6	22

Nell'anno sportivo vengono svolti i seguenti eventi agonistici:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Piloti
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Navigatori
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Team a squadre di Aeroclub

L'effettuazione delle gare previste è delegata agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta.
Gli Aero Club organizzano le gare in conformità a quanto previsto dal presente Regolamento tecnico, al Regolamento Sportivo Nazionale e a tutte le disposizioni emanate dall' Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

A.1.1 Le gare di rally valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara; il numero minimo di partecipanti non deve essere inferiore a quattro.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Gli Enti Organizzatori inviano al Centro Classifiche di Volo a Motore, almeno 40 gg. prima della gara, la documentazione necessaria, indicando i recapiti dei contatti dedicati quali la segreteria, il direttore di gara e il responsabile operativo, nonché il percorso di gara, le coordinate dei vertici e le coordinate delle foto in rotta.
Il Centro Classifiche provvederà quindi ad inserire a sua discrezione le prove di Navigazione Scenica e Navigazione ad Arco.

A.1.4 Il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare, annullare la gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del Direttore di Gara e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno sessanta giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è il responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il Briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e piena comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara (§ A.2.8/9) nonché al controllo degli atterraggi di precisione in prossimità della griglia.

A.1.7 In occasione dell'evento agonistico L'aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente e i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A. con la tessera di Giudice in corso di validità. La C.S.O. è

disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare, la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;
b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;
c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;
d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie.

È compito del responsabile del Centro Classifiche: la predisposizione dell'ordine di partenza e delle buste di gara contenenti la carta al 200.000, le foto, il road book e la scheda di gara. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. le classifiche provvisorie appena compilate evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse in sede di decodifica dei registratori di volo. Per le modalità, le tempistiche e le procedure applicabili si rinvia all'Art. 5.4.N del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per l'effettuazione del volo di prova sono a carica dell'Aeroclub organizzatore.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.3 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.4 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.5 Ad ogni equipaggio sarà consegnata una carta di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche e con scala 1:200.000.

A.2.6 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare. Tra un decollo e quello successivo deve esserci una separazione in tempo di almeno 2 minuti.

A.2.7 I decolli di equipaggi di uno stesso Aero Club, se possibile, devono essere separati da un tempo minimo di 6 minuti. L'inserimento di un equipaggio estraneo annulla questa raccomandazione.

A.2.8 E' vietato l'uso di qualunque apparecchiatura elettronica e/o pilota automatico che possa facilitare la condotta di gara. Il Direttore di Gara in collaborazione della C.S.O. è preposto alla verifica dei dispositivi non consentiti che saranno sbarcati ovvero sigillati nell'ipotesi che siano integrati sul pannello strumenti. I sigilli saranno controllati al termine della gara.

A.2.9 Gli aeromobili, gli equipaggi, i bagagli personali possono essere sottoposti ad ispezione dalla C.S.O. per la ricerca di apparati non consentiti per la navigazione/comunicazione. L'ispezione deve essere completata entro i 5 minuti che precedono l'orario di consegna della busta di gara.

A.2.10 La busta di gara conterrà: due cartine di gara, un roadbook, un foglio dei tempi, un set fotografie in rotta, un set fotografie dei vertici, una scheda risposte di gara, istruzioni rullaggio decollo e atterraggio, una busta di sicurezza contenente una mappa di gara con i vertici evidenziati. La busta di gara sarà consegnata agli equipaggi ad un tempo calcolato dalla somma di due minuti per ogni vertice includendo start e finish point. Ogni equipaggio provvederà a munirsi del materiale per la pianificazione.

A.2.11 L'Ente organizzatore utilizzerà i dati dei registratori di volo per verificare se l'equipaggio ha eseguito il volo in conformità con le istruzioni impartite. Ad ogni errore corrisponderà una penalità (§ A.4).

A.2.12 Dopo il decollo i concorrenti dovranno portarsi allo Starting Point entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book sufficiente a coprire l'intera distanza.

A.2.13 Dopo il Finish Point, i concorrenti, dovranno portarsi all'atterraggio di precisione, successivamente rullare fino al parcheggio e consegnare la scheda di gara entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book sufficiente a coprire l'intero percorso.

A.2.14 Dopo l'atterraggio, il rullaggio verso il parcheggio deve essere eseguito senza indugio seguendo le istruzioni impartite dalla TWR o dal personale preposto a terra.

A.2.15 Raggiunta la posizione di parcheggio, ogni equipaggio consegnerà la scheda risposte di gara unitamente alle mappe di gara al giudice incaricato entro il tempo stabilito.

A.2.16 E' fatto divieto agli equipaggi di comunicare tra loro a partire dal momento della consegna della prima busta fino alla riconsegna della busta da parte dell'ultimo equipaggio in gara, è altresì fatto divieto a chiunque di avvicinare i concorrenti durante il tempo di pianificazione della gara e prima della riconsegna della busta di gara dopo l'arrivo al parcheggio. I giudici componenti la C.S.O. sono preposti alla verifica dell'osservanza di tale norma.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 Prova di navigazione (Navigation test)

A.3.1.1 Il test di navigazione inizia dal decollo (TO) ed il primo punto di sorvolo sarà lo starting point (SP). La gara prosegue lungo i vertici del tracciato (TP) e termina al final point (FP). La lunghezza di ogni competizione deve essere compresa tra 80 nm e 100 nm ed è calcolata dal primo punto della gara (SP) al punto finale (FP). Per motivi di sicurezza o in casi particolari legati alle condizioni meteo, Il Direttore di Gara può modificare la lunghezza del percorso o variarne la configurazione. La distanza tra un vertice ed il successivo è compresa, salvo casi di forza maggiore, tra 5 nm e 15 nm ed il numero dei vertici è compreso tra un minimo di 10 ed un massimo di 16 compreso ST e FP.

A.3.1.2 La competizione sarà composta dalle seguenti prove:

1. prova di pianificazione (Plotting test);
2. prova di puntualità a tempo (Timing Test) sui TP;
3. prova di ricognizione a vista (Observation Test):
   a) fotografie dei TP;
   b) fotografie in Rotta e/o obiettivi di tela a terra:
      minimo 15 massimo 20;

4. prova di atterraggio (Landing Test).

A.3.1.3 Dopo il decollo il pilota deve seguire le istruzioni ricevute per raggiungere lo SP. Lo SP deve essere sorvolato con la prua dell'aeromobile già in rotta verso il primo vertice (TP1). L'aeromobile, durante il sorvolo dei TP e del FP, deve mantenere la prua impostata per raggiungere quel punto.

A.3.1.4 Dopo aver superato il FP gli aeromobili devono seguire le istruzioni impartite per l'avvicinamento e l'atterraggio.

A.3.1.5 I tracciati del volo e le quote mantenute durante la gara saranno verificati esaminando i dati dei registratori di volo. Non seguire le istruzioni comporta sanzioni in accordo al § A.4.

A.3.1.6 Saranno sanzionate le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta che congiunge due vertici tra lo SP ed il FP rilevate dal registratore di volo (§ A.4.5).

A.3.1.7 Dopo aver superato un vertice la virata deve essere effettuata seguendo il percorso più breve per raggiungere il vertice successivo. Queste virate non rientrano sotto la "regola più di 90°" (§ A.3.1.6) se effettuate entro 45 secondi dopo il passaggio del vertice.

A.3.1.8 Lo SP ha una "gate line" che si estende per 1 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in allontanamento. L'attraversamento in violazione di quanto previsto al punto A.3.1.3 comporta le penalità previste per le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta.

A.3.2 **Prova di pianificazione (Plotting test)**

A.3.2.1 Tutti i punti di virata (TP) e le tratte saranno descritte in modo chiaro nelle istruzioni di volo.

A.3.2.2 Tutti TP devono essere chiaramente identificabili sul terreno, devono essere descritti nelle istruzioni di volo, devono essere definiti ed identificabili sulla carta di gara dove devono essere rappresentati con un simbolo secondo la legenda grafica convenzionale della carta stessa, devono avere una esatta posizione sul terreno e devono essere verificati a terra dall'organizzatore attraverso l'impiego di due GPS indipendenti che lavorano con almeno 6 satelliti e che abbiano WGS 84.

A.3.2.3 Le istruzioni sui TP possono essere date nelle seguenti forme:

a) posizione nota;

b) coordinate (latitudine e longitudine);

c) prua e distanza da o verso i TP descritti secondo le modalità dei precedenti punti a) o b). Le informazioni fornite non devono consentire identificazioni ambigue.

A.3.2.4 I simboli degli aeroporti, dei VOR, degli NDB o l'incrocio di coordinate geografiche riportate sulla carta di gara sono "posizioni note" e possono rappresentare dei TP. Possono essere dichiarati altri oggetti sulla mappa come "posizione nota". Tutte le "posizioni note" devono essere evidenziate sulla carta di gara e visualizzate sulle istruzioni di volo.

A.3.2.5 Punti noti alla Direzione di Gara, ma sconosciuti agli equipaggi concorrenti, non sono da considerarsi "posizioni note".

A.3.2.6 Istruzioni su una tratta possono essere date come:

a) tratta realizzata dal sorvolo di una traccia a terra {da TP (x) seguire fiume fino TP (x + 1)}. In questo caso, nelle istruzioni di volo, sarà data la corretta prua per un avvicinamento diretto al TP (x+1), la lunghezza della tratta ed il tempo esatto necessario a percorrerla.

b) tratta realizzata dalla descrizione di un arco di cerchio {da TP (y) seguire l'arco fino al TP (y+1)}. Il centro dell'arco sarà una posizione nota e la sua costruzione sarà descritta nelle

istruzioni di volo (massimo tre navigazioni ad arco per ogni gara). Sarà compito dei concorrenti tracciare l'arco sulla carta ed il suo centro.

A.3.2.7 La rotta sarà data come rotta vera.

A.3.2.8 Le distanze saranno date in miglia e decimi di miglia nautiche e in chilometri e decimi di chilometri.

A.3.3 **Prova di puntualità a tempo (Timing Test)**

A.3.3.1 Il tempo ufficiale di gara sarà quello letto sui GPS. I tempi (hh: mm: ss) potranno essere espressi in ora locale, UTC o come tempo trascorso dopo l'orario assegnato per il decollo. Questi tempi saranno riportati nella scheda di gara per il decollo, il sorvolo di ogni TP. Il tempo di decollo sarà rilevato all'attraversamento di una linea di decollo ben definita ed evidenziata sulla pista.

A.3.3.2 Saranno rilevati il tempo di decollo, i tempi di sorvolo dei TP ed il tempo dal Finish point alla riconsegna della busta di gara.

A.3.3.3 In particolare, il tempo sarà rilevato quando l'aereo attraversa il cancello che taglia il TP che si estende per 0,5 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in avvicinamento, (per lo SP perpendicolarmente alla rotta in allontanamento).

A.3.4 **Prova di ricognizione a vista (Observation Test)**

A.3.4.1 La prova di ricognizione a vista inizia dal punto di partenza (SP), continua con tutti i TP e termina sul punto finale (FP).

A.3.4.2 Saranno oggetto della prova di ricognizione a vista le fotografie dei TP, le fotografie in rotta e/o gli obiettivi in tela a terra.

A.3.4.3 Agli equipaggi saranno fornite le fotografie dei TP, minimo 15 massimo 20.

A.3.4.4 Le fotografie dei TP possono essere giuste o sbagliate e sono riprese da qualunque direzione, in caso di foto sbagliata il soggetto della foto non può essere entro il raggio di un n.m. dal TP; L'equipaggio dovrà segnare sulla scheda se la foto del TP è giusta o sbagliata. Le fotografie sono contrassegnate con il numero del TP nella corretta sequenza di sorvolo. Ci possono essere un massimo di due TP senza la fotografia. In questo caso dovranno essere il FP e il TP precedente.

A.3.4.5 Le fotografie in rotta sono contrassegnate da lettere, esse non sono in sequenza. Le foto in rotta saranno divise in due gruppi, le istruzioni per l'utilizzo dei gruppi di foto saranno descritte sul road book. L'oggetto da identificare sarà cerchiato sulla fotografia e si dovrà trovare ad una distanza massima di 300 metri dalla rotta. Le fotografie in rotta sono riprese con un angolo massimo di più o meno 45° rispetto alla rotta di avvicinamento e con un angolo compreso tra 30° e 60° rispetto al terreno ad una altezza compresa tra 1000 e 1500 piedi AGL.

L'equipaggio dovrà indicare, nell'apposito spazio della scheda di gara, contrassegnato dalla lettera della foto trovata, la sua distanza dal TP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);

A. 3.4.6 Gli obbiettivi in tela a terra (minimo 3 massimo 5 per gara) saranno posti tra i TP e dovranno essere posizionati ad una distanza massima di 100 metri dalla rotta.

A.3.4.7 In caso di utilizzo di obiettivi in tela a terra il numero massimo di foto in rotta si ridurrà dello stesso numero degli obbiettivi in tela impiegati. L'equipaggio dovrà indicare, nell'esatto spazio della scheda di gara:

a) la forma rappresentata dagli obbiettivi in tela a terra (vedi appendice1);

b) la sua distanza dal TP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);
c) il numero identificativo del TP precedente.

A.3.4.8 Non ci saranno fotografie in rotta né obiettivi di tela a terra prima dello SP; entro le prime 5 nm dopo lo SP; né un Nm dopo ogni TP; né dopo il FP.

A.3.5 **Prova di atterraggio (Landing Test)**

A.3.5.1 La prova di atterraggio consisterà in un atterraggio di precisione.

A.3.5.2 L'atterraggio seguirà ad un normale avvicinamento dove l'uso del/dei motore/i e dei flaps sono a discrezione del pilota.

A.3.5.3 La toccata deve avvenire contemporaneamente sulle due ruote del carrello principale eccetto nel caso in cui il D.G. non abbia dichiarato "cross wind conditions". In questo caso l'aereo potrà toccare sulla ruota del carrello principale sopravvento.

A.3.5.4 Il ruotino anteriore non deve toccare terra finché non è a terra il carrello principale. Un aereo biciclo deve toccare terra con la coda sotto l'asse orizzontale.

A.3.5.5 Se le ruote del carrello principale toccano in più zone della griglia di atterraggio, al fine del punteggio, sarà considerata la zona con maggiori penalità.

A.3.5.6 Un aereo sarà considerato "bouncing" quando dopo aver toccato terra si risolleva in volo con tutte le ruote e toccando successivamente due o più zone della griglia di atterraggio, in questo caso sarà considerata la zona con maggiori penalità.

A.3.5.8 Quando la componente di vento al traverso è di 8 nodi o più il D.G., valutato anche il meteo dalla locale stazione (se esistente) deve dichiarare, "Condizioni di vento al traverso", dando avviso via radio ai concorrenti. Se la componente di vento al traverso è superiore ai 15 nodi, il D.G. dichiarerà "prova di atterraggio annullata".

A.3.5.9 La componente massima di vento in coda, ai fini della validità dell'atterraggio, è di 5 nodi. Se la componente di vento in coda è superiore a 5 nodi, il D.G. cambierà la direzione di atterraggio dando avviso ai concorrenti, ove ciò non fosse possibile dichiarerà "prova di atterraggio annullata".

A.3.5.10 Sono definiti atterraggi anomali:

a) gli atterraggi non conformi al § A 3.5.4.
b) quando, senza che siano state dichiarate "condizioni di vento al traverso", al momento della toccata iniziale, una ruota del carrello principale si solleva da terra di un'altezza maggiore ad un diametro della ruota stessa,
c) quando, in "condizioni di vento al traverso" dichiarate, tocca terra per prima la ruota del carrello principale sottovento,
d) toccare il suolo con qualsiasi parte dell'aereo diversa dalle ruote,
e) se si effettua la retrazione anche parziale dei flaps all'interno della griglia di atterraggio prima della toccata,
f) toccare la pista con le ruote bloccate,
g) se una qualsiasi ruota del carrello principale si solleva da terra mentre il ruotino anteriore rimane a terra.

A.3.6 **Flight Data Recording Equipment**

A.3.6.1 Il Centro Classifiche fornirà ad ogni equipaggio un registratore di volo approvato dalla FAI.

A.3.6.2 I requisiti tecnici dei registratori di volo sono quelli riportati nel FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4.

A.3.6.3 La responsabilità del funzionamento del registratore di volo, una volta imbarcato sull'aereo, è dell'equipaggio. Il data recorder diventa parte integrale dell'attrezzatura di bordo ed il suo eventuale malfunzionamento sarà considerato come una normale avaria. L'equipaggio sarà classificato solamente in base ai dati che il registratore avrà memorizzato.

A.3.6.4 Nessun concorrente è autorizzato a manipolare il registratore di volo in qualsiasi modo, pena la squalifica. Particolari dubbi o problemi riguardanti l'utilizzo del registratore di volo devono essere risolti durante il briefing.

A.4 PENALITÀ

A.4.1 **Attraversamento della linea di decollo (cancello orario):**

Tempo di decollo + 60 secondi	0 penalità
Ogni secondo in anticipo al tempo di decollo o in ritardo oltre i 60 secondi	3 penalità
	massimo 100 penalità

A.4.2 **Prova di puntualità a tempo TP:**

Sorvolo al tempo teorico +/- 2 sec.	0 penalità
Ogni secondo di anticipo / ritardo oltre i 5 sec.	3 penalità
Sorvolo di un TP fuori dal cancello	100 penalità
	massimo 100 penalità

A.4.3 **Prova di ricognizione a vista:**

Foto/obiettivi di tela a terra tra i TP:

Per ogni identificazione corretta della posizione (tolleranza 0,5 nm)	0 penalità
Identificazione corretta con errore di posizione compreso tra 0,51 nm e 1,0 nm	15 penalità
Non osservato	30 penalità
Non corretto o con errore di posizione oltre 1,0 nm	50 penalità

A.4.4	a) Non rilevato al passaggio di un cancello TP	100 penalità
	b) Violazione delle norme di sicurezza e di volo (ogni volta)	600 penalità
	c) Volo al di sotto della minima altezza (ogni volta)	200 penalità
	d) Violazione delle istruzioni impartite (ogni volta)	200 penalità
	e) Apertura della *"Busta di Sicurezza"*	300 penalità
	f) Trasporto di equipaggiamenti elettronici non autorizzati	squalifica
A.4.5	virata maggiore di 90 ° dalla rotta per oltre 5 secondi (tra SP e FP) (ogni volta)	200 penalità
A.4.6	Presentazione in ritardo della busta di gara	300 penalità
A.4.7	Mancato ascolto sulla frequenza di gara (ogni volta)	200 penalità

A.4.8 Ogni equipaggio che per qualsiasi ragione atterri in un aeroporto diverso da quello pianificato e non continui la gara sarà considerato ritirato. Nel caso in cui continui la gara non saranno fatti abbuoni sui tempi rilevati.

A.4.9 **Prova di atterraggio:**

Area bianca	0 penalità
Area "A"	10 penalità
Area "B"	20 penalità
Area "C"	30 penalità
Area "D"	40 penalità
Area "E"	60 penalità
Area "F"	80 penalità
Area "G"	100 penalità
Area "H"	120 penalità
Area "X"	60 penalità
Area "Y"	120 penalità
Atterraggio fuori dalla griglia (prima o dopo a sinistra o a destra),	200 penalità
Dare motore dopo la toccata, all'interno della zona di atterraggio,	50 penalità
Riattaccata senza aver toccato il suolo, (senza esserne stati costretti)	200 penalità
Riattaccata invece di "full stop",	200 penalità
Nessun tentativo di atterrare sul campo designato	300 penalità
Atterraggio anomalo	150 penalità
Massimo di penalità per atterraggi anomali	300 penalità

A.5 SQUALIFICA

A.5.1 La squalifica di un equipaggio può derivare da:

a) qualsiasi comportamento scorretto a terra o in volo,
b) condotta di volo pericolosa che possa mettere in pericolo persone e/o cose,
c) atteggiamenti di protesta rivolti direttamente ad altri concorrenti,
d) mancato rispetto delle norme e dei regolamenti di gara,
e) violazione delle norme anti-doping FAI,
f) manomissione del sistema di registrazione del volo,
g) trasporto di apparecchiature elettroniche non autorizzate,
h) qualsiasi tipo di inganno.

A.5.2 La decisione di squalificare un equipaggio compete al Direttore di Gara.

A.6 ISCRIZIONI

A.6.1 Ogni equipaggio deve essere composto da un pilota titolare e da un navigatore. Nessun passeggero può essere imbarcato durante la gara. Il cambio di un membro dell'equipaggio potrà essere richiesto per iscritto al Direttore di Gara fino a 5 minuti prima della partenza del primo equipaggio. Le infrazioni a quanto previsto da questo articolo comportano l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.

A.6.2 Il pilota deve essere in possesso di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che piloterà in gara. L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento ed il regolamento particolare di gara che accetta incondizionatamente all'atto dell'iscrizione alla gara e deve essere in grado di applicarli.

A.6.3 Tutti i membri dell'equipaggio devono essere in possesso di una valida licenza sportiva FAI, rilasciata dall'Aero Club d'Italia, e di un documento di riconoscimento in corso di validità da esibire al momento dell'iscrizione.

A.6.4 In occasione di ogni gara si terrà un briefing al quale dovranno partecipare obbligatoriamente i piloti titolari dell'iscrizione. Possono partecipare anche i navigatori ed i capisquadra ma non come rappresentanti dei titolari. Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza.

A.6.5 Gli equipaggi devono presentarsi alla Direzione di gara entro l'orario stabilito dall'organizzatore. Il briefing sarà considerato quale inizio dell'evento che terminerà dopo la cerimonia di chiusura (premiazione). I concorrenti che si assenteranno durante questo periodo senza formale autorizzazione del Direttore di Gara saranno considerati ritirati dalla gara.

A.6.6 Gli organizzatori non assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possono derivare agli equipaggi, agli aa/mm, a terzi ed alle cose, in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.6.7 E' facoltà dell'organizzatore della gara limitare il numero dei partecipanti.

A.7 AEREI

A.7.1 Sono ammessi alla competizione i seguenti aeromobili:

a) gli aeromobili motoelica con motore a pistoni, anche con compressore, e turboelica rientranti nelle sottoclassi C-1 (a, b, c, d) e C-3 (a, b, c) previste dal FAI Sporting Code, Sezione 2 con numero di posti non superiore a sei;

b) i motoalianti con motore non retrattile montato integralmente alla cellula e carrello convenzionale a tre ruote come previsto dal FAI Sporting Code Section 3;

c) gli aerei autocostruiti immatricolati con un Permesso di Volo;

d) gli ULM Avanzati.

A.7.2 La velocità minima di gara ammessa è di 65 Kts.
La velocità di gara, sarà scelta dall'equipaggio, dovrà essere un multiplo di 5Kt e non potrà essere inferiore al 60% della velocità indicata nella tabella ufficiale emessa dalla Commissione Sportiva Centrale Aeronautica (Allegato 1).

A.7.3 Gli aeromobili devono avere un'autonomia almeno pari al tempo necessario a volare l'intero percorso di gara (da decollo ad atterraggio) alla velocità di gara, maggiorata del 10% e con la riserva di carburante come richiesto dalle regole VFR.

A.7.4 Tutti gli aeromobili devono essere dotati di stazione ricetrasmittente in VHF.

A.7.5 Ogni aeromobile deve essere munito dei documenti prescritti dal Codice di Navigazione Aerea e previsti da ENAC. Ogni aeromobile deve essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti dalla Legge con estensione della garanzia alle gare non acrobatiche iscritte nel calendario sportivo dell'Aero Club d'Italia e della FAI.

A.7.6 Qualora gli aeromobili siano parcheggiati all'aperto, ogni equipaggio deve provvedere personalmente all'ancoraggio con proprio materiale.

A.8 LAGNANZE E RECLAMI

A.8.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro da versare all'Ente organizzatore e sono esaminati dalla C.S.O. (Commissione Sportiva Operante).

A.9 RISULTATI FINALI

A.9.1 Affinché la gara sia considerata valida ed omologabile ai fini del Campionato Italiano di Specialità, il totale complessivo delle penalità risultanti dall'applicazione alle prove di gara delle penalità di cui ai §§ A.4.1, A.4.2, A.4.3, A.4.9) non potrà essere inferiore a 2250 penalità (decollo + 10 crono + 2 segreti + 15 foto in rotta/obiettivi in tela + atterraggio di precisione).
Ai fini del conteggio dovranno essere considerate le penalità massime previste per ogni singola prova di puntualità a tempo su TP e per le prove di ricognizione visiva, dovranno essere considerate le penalità corrispondenti a "Non osservato" ed eventuali penalità previste per la prova di atterraggio.

A.9.2 Ai fini della classifica di gara nonché della classifica del Campionato Italiano di specialità, ad ogni equipaggio sarà assegnato un "VOTO" derivante dalla applicazione della seguente formula, tenuto conto della somma teorica delle massima penalità di gara e delle penalità assegnate:

$$\frac{\text{COEFFICIENTE - PENALITA'}}{\text{COEFFICIENTE}} \text{ X 10}$$

Dove i parametri sono dati da:

a) Coefficiente (K) = Totale massimo teorico delle penalità di gara calcolato ai sensi del § A.9.1;

b) Penalità = Totale delle penalità accumulate da ogni equipaggio. Il risultato dovrà essere preciso al 2° decimale (0,00). Nel caso in cui il valore di "Penalità" sarà superiore al valore di "K", il "VOTO" sarà uguale a 0,00.

A.9.3 Quando, per causa di forza maggiore, sono annullate una o più prove ed è quindi ridotto il "K" della gara, ai fini del calcolo del voto, il "K" sarà ridotto di conseguenza prima del voto. In questo caso non si terrà conto del coefficiente minimo previsto (§ A.9.1).

A.9.4 Risulterà vincitore l'equipaggio che, all'arrivo, avrà conseguito il voto più alto secondo la formula indicata al § A.9.2. La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni equipaggio. Nel caso di parità precederà l'equipaggio con minor penalità nelle prove di puntualità. Nel caso di ulteriore parità sarà classificato primo l'equipaggio il cui aereo ha maggior velocità di gara.

A.9.5 Potranno partecipare al Campionato italiano Rally Team gli Aeroclub che iscriveranno una squadra composta da almeno due equipaggi partecipanti alla competizione.
Per la classifica team saranno sommati i voti conseguiti ai sensi del punto A.9.2 dai migliori due equipaggi appartenenti allo stesso Aero Club e risulterà vincitore l'Aero Club con il voto maggiore.
La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni squadra di Club.
Ai fini della composizione di una squadra gli atleti che ne fanno parte devono tutti essere soci del medesimo Aero Club.

A.9.6 Le classifiche, che saranno comunicate e pubblicate al termine della gara dalla C.S.O., sono da ritenersi ufficiose. Dette classifiche diverranno ufficiali ad avvenuta omologazione della gara da parte della C.C.S.A.

A.9.7 Il titolo di Campione Italiano nelle specialità Rally, sarà assegnato ***al pilota, al navigatore e al team*** che avranno ottenuto il punteggio più alto sommando i voti ottenuti in ogni singola gara, ritenuta valida ed omologata dalla C.C.S.A.

A.9.8 Ogni Pilota ogni Navigatore ed ogni team, dovranno scartare una gara anche tra quelle a cui non hanno potuto partecipare e per le quali, di conseguenza, gli è stato attribuito un punteggio pari a zero. Questa norma non si applica se il numero delle gare effettivamente effettuate ed omologate è inferiore a 5.

A.10 PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI

A.10.1 fino al 3° classificato per ogni categoria una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore; per la categoria Team una coppa/targa alla squadra prima classificata. L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della CCSA.

A.10.2 Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

A.10.3 All'Aero Club organizzatore sarà riconosciuta una maggiorazione dell'incentivo previsto se durante lo stesso week end ospiterà una gara di rally ed una di velocità.

oooOOOooo

Appendice 1 FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.

Appendice 2 FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.

AERO CLUB di _____

SCHEDA DI GARA

MARCHE: ..... **EQUIPAGGIO:** .....

FOTO IN ROTTA			
	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (riservato alla giuria)
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
L			
M			
N			
P			
R			
S			
T			
U			

TELI A TERRA			
FORMA	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (riservato alla giuria)

FIRMA DEL PILOTA O DEL NAVIGATORE .....

Non verranno valutate le schede senza firma e con i campi "MARCHE" ed "EQUIPAGGIO" non compilati.

Appendice 3 FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.

Denominazione GARA

Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dati NAVIGATORE Pilota ☐ Allievo Pilota ☐ Altro ☐ .....

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

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

e-mail: _____ oppure fax nr _____

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

Dati VELIVOLO Marche _____ Modello _____

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

Ass. RCT _____ Scadenza _____

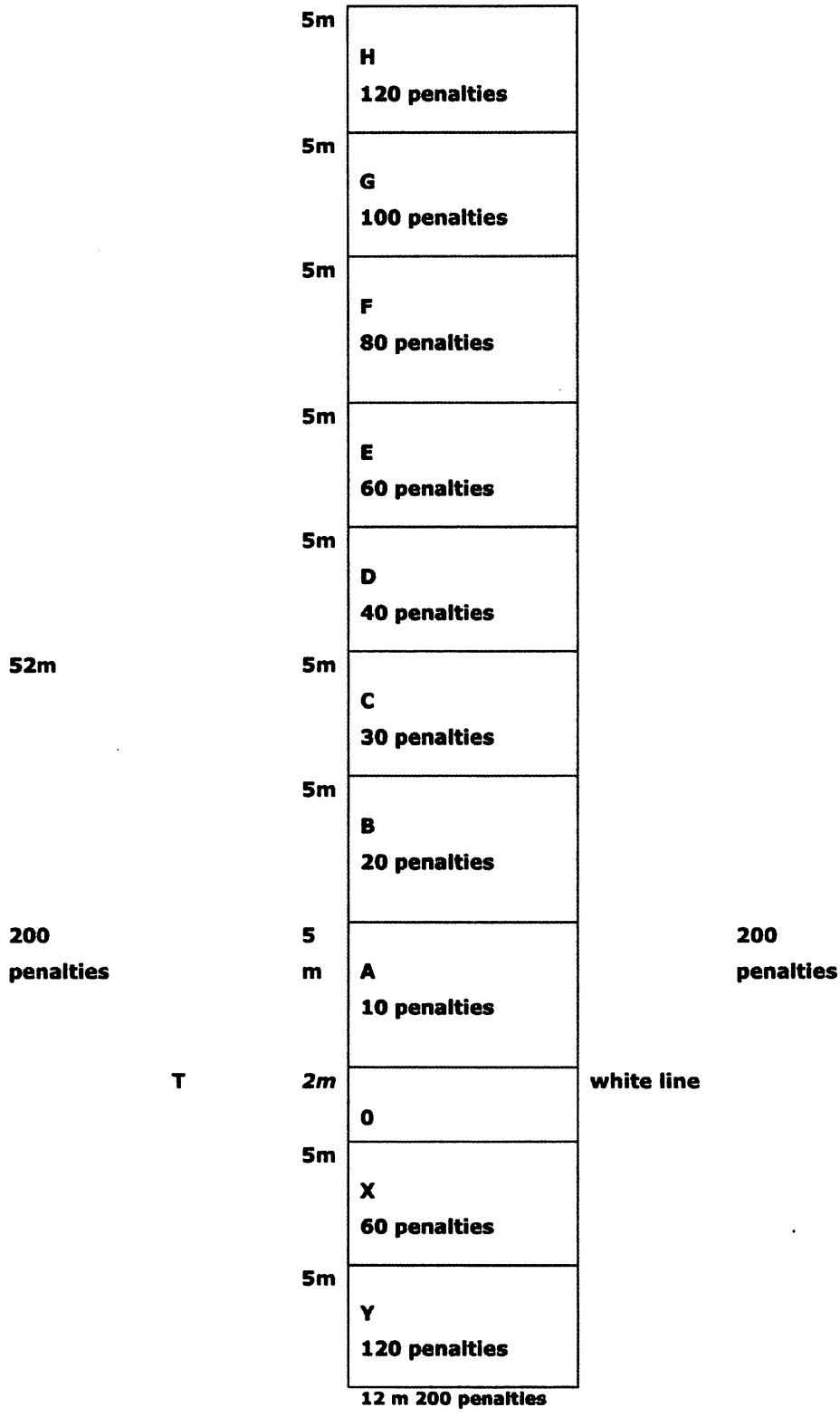
Base del velivolo _____

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

Compilare in ogni parte ed inviare a _____
Le schede non complete non potranno essere prese in considerazione.

Appendice 4 GRIGLIA DI ATTERRAGGIO DI PRECISIONE. Competition Landing Field.

200 penalties



Appendice 5 TABELLA VELOCITA' MASSIME.

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 1 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	**280**	**151**
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	**290**	**156**
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	**252**	**136**
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	**180**	**97**
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	**248**	**133**
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	**298**	**160**
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	**282**	**152**
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	**327**	**176**
BEECH	BONANZA A 36	304	**310**	**167**
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	**315**	**170**
BEECH	BONANZA F 33	289	**320**	**172**
BEECH	BONANZA V 35	289	**285**	**153**
BEECH	DEBONNAIR	225	**260**	**140**
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	**225**	**121**
C.A.A.R.P.	CAP 1O B	183	**265**	**143**
C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	**260**	**140**
CESSNA	150 STANDARD	102	**198**	**106**
CESSNA	152 AEROBAT	130	**200**	**107**
CESSNA	172 M	162	**220**	**118**
CESSNA	172 N – P	162	**227**	**122**
CESSNA	172 RG II	200	**275**	**148**
CESSNA	172 RG.	182	**260**	**140**
CESSNA	172 STANDARD	152	**216**	**116**
CESSNA	182 N	233	**250**	**134**
CESSNA	208	300	**270**	**145**
CESSNA	310 (N421N)	520	**319**	**172**

CESSNA	337	426	307	165
CESSNA	C 152	130	200	107

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 2 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
CESSNA	C 172 FG	152	216	116
CESSNA	C 182 Q	233	258	139
CESSNA	CARDINAL RG	203	286	154
CESSNA	CENTURION	304	300	161
CESSNA	CENTURION TURBO	314	304	164
CESSNA	ROCKET	210	246	132
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	215	116
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	328	177
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	284	153
MOONEY	M 20 K	203	305	164
MOONEY	M 201	203	295	159
MOONEY	M 262	203	307	165
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	285	153
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	230	124
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	215	116
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	208	112
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	212	114
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	305	164
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	330	178
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	370	199
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	340	183
PARTENAVIA	P92	100	195	105
PIPER	ATZECH	507	305	164
PIPER	COMANCHE 250	263	288	155
PIPER	COMANCHE 260	263	292	157
PIPER	PA 18 SUPER	152	200	107

PIPER	PA 23 APACHE	480	305	164
PIPER	PA 28 150	152	215	116
PIPER	PA 28 160	162	217	117

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 3 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
PIPER	PA 28 ARCHER	180	225	121
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	225	121
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	272	146
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	265	143
PIPER	PA 30		310	167
PIPER	PA 32 LANCE	304	290	156
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	315	170
PIPER	PA 34 SENECA I	406	300	161
PIPER	PA 34 SENECA II	406	305	164
PIPER	PA 34 SENECA III	406	310	167
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	266	143
PIPER	TWIN COMANCHE	324	290	156
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	246	132
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	245	132
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	270	145
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	205	110
ROCWELL	114	264	290	156
S M	210	406	298	160
SA GARDAN	GO HORIZON	162	220	118
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	200	107
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	202	109
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	205	110
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	210	113
SIAI MARCHETTI	S 208	284	245	132
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	310	167
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	275	148
SIAI MARCHETTI	SM 1019 UTILITY	317	285	153

SOCATA	MS 892	162	**208**	**112**
SOCATA	MS 893	183	**215**	**116**
SOCATA	MS 894	223	**225**	**121**
SOCATA	RALLY 880 B (I – SISO)	100	**158**	**85**
TECNAM	P 92 JS	100	**181**	**98**

Appendice 6 REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.

Regolamento particolare

1. L'Aeroclub di _____ organizza per il giorno _____ la gara di Rally e/o velocità _____, competizione/i riservata/e ad aerei a motore come da regolamento sportivo nazionale dell'AeCI.

2. Il regolamento sportivo di riferimento è il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Aereo/Velocità Edizione 20.

3. Durante tutte le fasi delle gare il pilota sarà responsabile della sicurezza nelle operazioni di volo nel rispetto delle norme VFR, in particolar modo i piloti dovranno rispettare le quote minime di volo, ovvero 500ft sul terreno o 1000ft sui centri abitati.

4. Per gravi infrazioni alla disciplina di volo ed alle norme di sicurezza sarà adottato il provvedimento della squalifica dalla/e gara/e.

5. Ogni volo di prova dovrà essere autorizzato ed è vietata ogni manovra acrobatica sul campo.

6. Queste disposizioni hanno forza di regolamento.

7. La pista preferenziale per i decolli sarà la _____, la pista obbligata (se necessario) per l'atterraggio di precisione sarà la _____. Nel caso di componente di vento in coda maggiore di 5 kts la prova sarà annullata, come da RSN(solo per gare di Rally).

8. Lo spazio aereo interessato dalla/e gara/e è _____ e l'ente preposto a fornire il servizio FIS è _____ sulla frequenza _____.

9. La gara di velocità è una gara in linea di _____Nm/; una gara in circuito chiuso con una lunghezza di _____Nm da ripetersi _____ volte per un totale di _____Nm.

10. Dati e precisazioni sui piloni saranno forniti in sede di briefing (solo per gare di velocità).

11. Aeroporti alternati consigliati, previa verifica, sono _____ e _____.

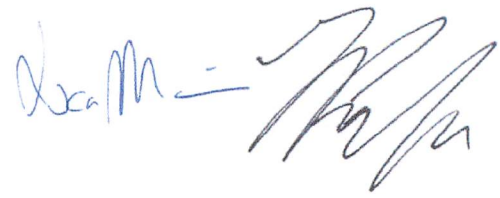
Iscrizione e partecipazione alle gare

12. Le iscrizioni si apriranno 30 giorni prima dell'effettuazione della gara.
Le schede di iscrizione, complete in ogni parte, dovranno pervenire tassativamente all'Aeroclub di _____ almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara.

13. In via del tutto eccezionale e a giudizio insindacabile della CSO potranno essere accettate con solo 5 giorni di anticipo ma con tasse di iscrizione raddoppiate.

14. I concorrenti dovranno presentarsi in campo per completare le procedure di iscrizione e il controllo documenti entro le ore _____ del giorno precedente la gara ovvero del _____.

15. Il rispetto degli orari del programma è tassativo. Eventuali variazioni saranno tempestivamente comunicate dal Direttore di gara.



16. La premiazione della/e gara/e, avverrà durante il pranzo/cena/cerimonia il giorno _____ alle ore _____ presso _____.

17. Il costo di iscrizione alla/e gara/e è di_____ euro ad equipaggio e comprende il pranzo/cena/cerimonia del giorno _____ ed i trasferimenti da e per l'aeroporto

18. L'Aeroclub di _____ metterà a disposizione degli equipaggi le sue strutture nei limiti concessi dai propri regolamenti.

19. Una convenzione alberghiera è stata concordata con l'Hotel _____ al prezzo di _____ euro stanza singola e _____ euro stanza doppia. Chi fosse interessato è pregato di prenotare chiamando il numero _____ citando la convenzione "Rally aereo _____".

Programma della gara

Aeroporto/Aviosuperficie di _____.

- arrivo: data _____ dalle ore _____ alle _____

-termine perfezionamento iscrizioni:data _____ ore _____

Gara data _____

- briefing pre-gara: orario _____
- inizio consegna buste: orario _____
- inizio sequenze di decollo: orario _____
- pranzo/cena/cerimonia: orario _____
- premiazione: orario _____

Ufficiali

Direttore di gara: _____

CSO: _____

_____

_____

Contatti

Aeroclub di _____

Via _____, n. ____, cap_____ città _____

tel. _____

fax _____

e-mail _____

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO Rally Aereo 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO NAZIONALE RALLY AEREO 2017	MOTIVAZIONI	EVENTUALE RIFERIMENTO ALLA NORMATIVA FAI 2018 O AGGIORNAMENTO DAL REGOLAMENTO RALLY 2017
Pag. 3 - descrizione degli eventi agonistici	Soppressa la categoria "Sportman"	Non più prevista al regolamento internazionale FAI 2018 **(A1.1)**
Pag. 3 - A [illegible]	Razionalizzazione organizzazione gare	Circolare AeCI n. 8 2017 del 22.2.2012 (ultimo par 6)
Pag. 4 - A [illegible]	Rinvio normativo per eventuali reclami	Art. 5.4 N del RSN
Pag. 5 - A 2.10	Descrizione contenuto busta di gara e istruzioni decollo e atterraggio	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A2.1.12)**
Pag. 5 - A 2.15	Procedure parcheggio e disposizioni consegna busta di gara	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.1.13)**
Pag. [illegible] A 3.4.4 e A 3.4.5	Descrizione e nuove procedure identificazione delle foto	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.3.4.4 e A.3.4.5)**
Pag. 9 - A 4.2	Ridefinizione dell'abbuono al tempo teorico di sorvolo dei vertici	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 **(A.4.2)**

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 22/03/2018

La STS Volo a Motore

Vittorio Cucumis

Luca Marin

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO Rally Aereo 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO NAZIONALE RALLY AEREO 2017	MOTIVAZIONI	EVENTUALE RIFERIMENTO ALLA NORMATIVA FAI 2018 O AGGIORNAMENTO DAL REGOLAMENTO RALLY 2017
Pag. 3 - descrizione degli eventi agonistici	Soppressa la categoria "Sportman"	Non più prevista al regolamento internazionale FAI 2018 (A1.1)
Pag. 3 - A.1.3	Razionalizzazione organizzazione gare	Circolare AeCI n. 8/2012 del 22/2/2012 (ultimo par.fo)
Pag. 4 - A.1.9	Rinvio normativo per eventuali reclami	Art. 5.4.N del RSN
Pag. 5 - A.2.10	Descrizione contenuto busta di gara e istruzioni decollo e atterraggio	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 (A2.1.12)
Pag. 5 - A.2.15	Procedure parcheggio e disposizioni consegna busta di gara	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 (A.1.13)
Pag. 7 - A.3.4.4 e A.3.4.5	Descrizione e nuove procedure identificazione delle foto	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 (A.3.4.4 e A.3.4.5)
Pag. 9 - A.4.2	Ridefinizione dell'abbuono al tempo teorico di sorvolo dei vertici	Aggiornamento dal regolamento internazionale FAI 2018 (A.4.2)

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 22/03/2018

La STS Volo a Motore

Ernesto Biofilo Cucurnia

Filippo Panati

Ernesto Vittorio Cucurnia

Aero Club d'Italia - Roma
Registro di Protocollo
Protocollo: 00009993 del: 06/04/2018
ENTRATA
Titolario: SPR/SR/VA
2018E-00009993

AERO CLUB D'ITALIA

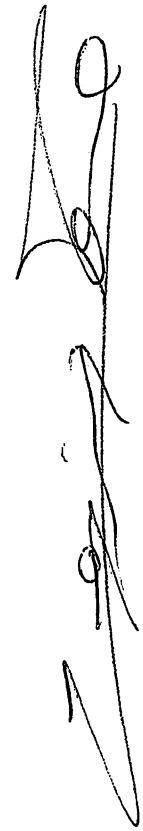
REGOLAMENTO TECNICO

RALLY AEREO

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

A.1	3
A.2	4
A.3	5
A.4	9
A.5	10
A.6	10
A.7	11
A.8	11
A.9	12
A.10	13
APPENDICE 1	13
APPENDICE 2	15
APPENDICE 3	16
APPENDICE 4	1719
APPENDICE 5	TABELLA VELOCITA' MASSIME1722
APPENDICE 6	22



Nell'anno sportivo vengono svolti i seguenti eventi agonistici:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Piloti
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Navigatori
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Team a squadre di Aeroclub

L'effettuazione delle gare previste è delegata agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta.
Gli Aero Club organizzano le gare in conformità a quanto previsto dal presente Regolamento tecnico, al Regolamento Sportivo Nazionale e a tutte le disposizioni emanate dall' Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

A.1.1 Le gare di rally valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara; il numero minimo di partecipanti non deve essere inferiore a quattro.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Gli Enti Organizzatori inviano al Centro Classifiche di Volo a Motore, almeno 40 gg. prima della gara, la documentazione necessaria, indicando i recapiti dei contatti dedicati quali la segreteria, il direttore di gara e il responsabile operativo, nonché il percorso di gara, le coordinate dei vertici e le coordinate delle foto in rotta.
Il Centro Classifiche provvederà quindi ad inserire a sua discrezione le prove di Navigazione Scenica e Navigazione ad Arco.

A.1.4 Il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare, annullare la gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del Direttore di Gara e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno sessanta giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è il responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il Briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e piena comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara (§ A.2.8/9) nonché al controllo degli atterraggi di precisione in prossimità della griglia.

A.1.7 In occasione dell'evento agonistico L'aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente e i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A. con la tessera di Giudice in corso di validità. La C.S.O. è

disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare, la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;
b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;
c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;
d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato Italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie.

È compito del responsabile del Centro Classifiche: la predisposizione dell'ordine di partenza e delle buste di gara contenenti la carta al 200.000, le foto, il road book e la scheda di gara. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. le classifiche provvisorie appena compilate evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse in sede di decodifica dei registratori di volo. Per le modalità, le tempistiche e le procedure applicabili si rinvia all'Art. 5.4.N del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per l'effettuazione del volo di prova sono a carica dell'Aeroclub organizzatore.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.3 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.4 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.5 Ad ogni equipaggio sarà consegnata una carta di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche e con scala 1:200.000.

A.2.6 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare. Tra un decollo e quello successivo deve esserci una separazione in tempo di almeno 2 minuti.

A.2.7 I decolli di equipaggi di uno stesso Aero Club, se possibile, devono essere separati da un tempo minimo di 6 minuti. L'inserimento di un equipaggio estraneo annulla questa raccomandazione.

A.2.8 E' vietato l'uso di qualunque apparecchiatura elettronica e/o pilota automatico che possa facilitare la condotta di gara. Il Direttore di Gara in collaborazione della C.S.O. è preposto alla verifica dei dispositivi non consentiti che saranno sbarcati ovvero sigillati nell'ipotesi che siano integrati sul pannello strumenti. I sigilli saranno controllati al termine della gara.

A.2.9 Gli aeromobili, gli equipaggi, i bagagli personali possono essere sottoposti ad ispezione dalla C.S.O. per la ricerca di apparati non consentiti per la navigazione/comunicazione. L'ispezione deve essere completata entro i 5 minuti che precedono l'orario di consegna della busta di gara.

A.2.10 La busta di gara conterrà: due cartine di gara, un roadbook, un foglio dei tempi, un set fotografie in rotta, un set fotografie dei vertici, una scheda risposte di gara, istruzioni rullaggio decollo e atterraggio, una busta di sicurezza contenente una mappa di gara con i vertici evidenziati. La busta di gara sarà consegnata agli equipaggi ad un tempo calcolato dalla somma di due minuti per ogni vertice includendo start e finish point. Ogni equipaggio provvederà a munirsi del materiale per la pianificazione.

A.2.11 L'Ente organizzatore utilizzerà i dati dei registratori di volo per verificare se l'equipaggio ha eseguito il volo in conformità con le istruzioni impartite. Ad ogni errore corrisponderà una penalità (§ A.4).

A.2.12 Dopo il decollo i concorrenti dovranno portarsi allo Starting Point entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book sufficiente a coprire l'intera distanza.

A.2.13 Dopo il Finish Point, i concorrenti, dovranno portarsi all'atterraggio di precisione, successivamente rullare fino al parcheggio e consegnare la scheda di gara entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book sufficiente a coprire l'intero percorso.

A.2.14 Dopo l'atterraggio, il rullaggio verso il parcheggio deve essere eseguito senza indugio seguendo le istruzioni impartite dalla TWR o dal personale preposto a terra.

A.2.15 Raggiunta la posizione di parcheggio, ogni equipaggio consegnerà la scheda risposte di gara unitamente alle mappe di gara al giudice incaricato entro il tempo stabilito.

A.2.16 E' fatto divieto agli equipaggi di comunicare tra loro a partire dal momento della consegna della prima busta fino alla riconsegna della busta da parte dell'ultimo equipaggio in gara, è altresì fatto divieto a chiunque di avvicinare i concorrenti durante il tempo di pianificazione della gara e prima della riconsegna della busta di gara dopo l'arrivo al parcheggio. I giudici componenti la C.S.O. sono preposti alla verifica dell'osservanza di tale norma.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 Prova di navigazione (Navigation test)

A.3.1.1 Il test di navigazione inizia dal decollo (TO) ed il primo punto di sorvolo sarà lo starting point (SP). La gara prosegue lungo i vertici del tracciato (TP) e termina al final point (FP). La lunghezza di ogni competizione deve essere compresa tra 80 nm e 100 nm ed è calcolata dal primo punto della gara (SP) al punto finale (FP). Per motivi di sicurezza o in casi particolari legati alle condizioni meteo, Il Direttore di Gara può modificare la lunghezza del percorso o variarne la configurazione. La distanza tra un vertice ed il successivo è compresa, salvo casi di forza maggiore, tra 5 nm e 15 nm ed il numero dei vertici è compreso tra un minimo di 10 ed un massimo di 16 compreso ST e FP.

A.3.1.2 La competizione sarà composta dalle seguenti prove:

1. prova di pianificazione (Plotting test);
2. prova di puntualità a tempo (Timing Test) sui TP;
3. prova di ricognizione a vista (Observation Test):
   a) fotografie dei TP;
   b) fotografie in Rotta e/o obiettivi di tela a terra: minimo 15 massimo 20;

4. prova di atterraggio (Landing Test).

A.3.1.3 Dopo il decollo il pilota deve seguire le istruzioni ricevute per raggiungere lo SP. Lo SP deve essere sorvolato con la prua dell'aeromobile già in rotta verso il primo vertice (TP1). L'aeromobile, durante il sorvolo dei TP e del FP, deve mantenere la prua impostata per raggiungere quel punto.

A.3.1.4 Dopo aver superato il FP gli aeromobili devono seguire le istruzioni impartite per l'avvicinamento e l'atterraggio.

A.3.1.5 I tracciati del volo e le quote mantenute durante la gara saranno verificati esaminando i dati dei registratori di volo. Non seguire le istruzioni comporta sanzioni in accordo al § A.4.

A.3.1.6 Saranno sanzionate le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta che congiunge due vertici tra lo SP ed il FP rilevate dal registratore di volo (§ A.4.5).

A.3.1.7 Dopo aver superato un vertice la virata deve essere effettuata seguendo il percorso più breve per raggiungere il vertice successivo. Queste virate non rientrano sotto la "regola più di 90°" (§ A.3.1.6) se effettuate entro 45 secondi dopo il passaggio del vertice.

A.3.1.8 Lo SP ha una "gate line" che si estende per 1 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in allontanamento. L'attraversamento in violazione di quanto previsto al punto A.3.1.3 comporta le penalità previste per le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta.

A.3.2 **Prova di pianificazione (Plotting test)**

A.3.2.1 Tutti i punti di virata (TP) e le tratte saranno descritte in modo chiaro nelle istruzioni di volo.

A.3.2.2 Tutti TP devono essere chiaramente identificabili sul terreno, devono essere descritti nelle istruzioni di volo, devono essere definiti ed identificabili sulla carta di gara dove devono essere rappresentati con un simbolo secondo la legenda grafica convenzionale della carta stessa, devono avere una esatta posizione sul terreno e devono essere verificati a terra dall'organizzatore attraverso l'impiego di due GPS indipendenti che lavorano con almeno 6 satelliti e che abbiano WGS 84.

A.3.2.3 Le istruzioni sui TP possono essere date nelle seguenti forme:

a) posizione nota;

b) coordinate (latitudine e longitudine);

c) prua e distanza da o verso i TP descritti secondo le modalità dei precedenti punti a) o b). Le informazioni fornite non devono consentire identificazioni ambigue.

A.3.2.4 I simboli degli aeroporti, dei VOR, degli NDB o l'incrocio di coordinate geografiche riportate sulla carta di gara sono "posizioni note" e possono rappresentare dei TP. Possono essere dichiarati altri oggetti sulla mappa come "posizione nota". Tutte le "posizioni note" devono essere evidenziate sulla carta di gara e visualizzate sulle istruzioni di volo.

A.3.2.5 Punti noti alla Direzione di Gara, ma sconosciuti agli equipaggi concorrenti, non sono da considerarsi "posizioni note".

A.3.2.6 Istruzioni su una tratta possono essere date come:

a) tratta realizzata dal sorvolo di una traccia a terra {da TP (x) seguire fiume fino TP (x + 1)}. In questo caso, nelle istruzioni di volo, sarà data la corretta prua per un avvicinamento diretto al TP (x+1), la lunghezza della tratta ed il tempo esatto necessario a percorrerla.

b) tratta realizzata dalla descrizione di un arco di cerchio {da TP (y) seguire l'arco fino al TP (y+1)}. Il centro dell'arco sarà una posizione nota e la sua costruzione sarà descritta nelle

istruzioni di volo (massimo tre navigazioni ad arco per ogni gara). Sarà compito dei concorrenti tracciare l'arco sulla carta ed il suo centro.

A.3.2.7 La rotta sarà data come rotta vera.

A.3.2.8 Le distanze saranno date in miglia e decimi di miglia nautiche e in chilometri e decimi di chilometri.



A.3.3 **Prova di puntualità a tempo (Timing Test)**

A.3.3.1 Il tempo ufficiale di gara sarà quello letto sui GPS. I tempi (hh: mm: ss) potranno essere espressi in ora locale, UTC o come tempo trascorso dopo l'orario assegnato per il decollo. Questi tempi saranno riportati nella scheda di gara per il decollo, il sorvolo di ogni TP. Il tempo di decollo sarà rilevato all'attraversamento di una linea di decollo ben definita ed evidenziata sulla pista.

A.3.3.2 Saranno rilevati il tempo di decollo, i tempi di sorvolo dei TP ed il tempo dal Finish point alla riconsegna della busta di gara.

A.3.3.3 In particolare, il tempo sarà rilevato quando l'aereo attraversa il cancello che taglia il TP che si estende per 0,5 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in avvicinamento, (per lo SP perpendicolarmente alla rotta in allontanamento).

A.3.4 **Prova di ricognizione a vista (Observation Test)**

A.3.4.1 La prova di ricognizione a vista inizia dal punto di partenza (SP), continua con tutti i TP e termina sul punto finale (FP).

A.3.4.2 Saranno oggetto della prova di ricognizione a vista le fotografie dei TP, le fotografie in rotta e/o gli obiettivi in tela a terra.

A.3.4.3 Agli equipaggi saranno fornite le fotografie dei TP, minimo 15 massimo 20.

A.3.4.4 Le fotografie dei TP possono essere giuste o sbagliate e sono riprese da qualunque direzione, in caso di foto sbagliata il soggetto della foto non può essere entro il raggio di un n.m. dal TP; L'equipaggio dovrà segnare sulla scheda se la foto del TP è giusta o sbagliata. Le fotografie sono contrassegnate con il numero del TP nella corretta sequenza di sorvolo. Ci possono essere un massimo di due TP senza la fotografia. In questo caso dovranno essere il FP e il TP precedente.

A.3.4.5 Le fotografie in rotta sono contrassegnate da lettere, esse non sono in sequenza. Le foto in rotta saranno divise in due gruppi, le istruzioni per l'utilizzo dei gruppi di foto saranno descritte sul road book. L'oggetto da identificare sarà cerchiato sulla fotografia e si dovrà trovare ad una distanza massima di 300 metri dalla rotta. Le fotografie in rotta sono riprese con un angolo massimo di più o meno 45° rispetto alla rotta di avvicinamento e con un angolo compreso tra 30° e 60° rispetto al terreno ad una altezza compresa tra 1000 e 1500 piedi AGL.

L'equipaggio dovrà indicare, nell'apposito spazio della scheda di gara, contrassegnato dalla lettera della foto trovata, la sua distanza dal TP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);

A. 3.4.6 Gli obbiettivi in tela a terra (minimo 3 massimo 5 per gara) saranno posti tra i TP e dovranno essere posizionati ad una distanza massima di 100 metri dalla rotta.

A.3.4.7 In caso di utilizzo di obiettivi in tela a terra il numero massimo di foto in rotta si ridurrà dello stesso numero degli obbiettivi in tela impiegati. L'equipaggio dovrà indicare, nell'esatto spazio della scheda di gara:

a) la forma rappresentata dagli obbiettivi in tela a terra (vedi appendice1);



b) la sua distanza dal TP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);
c) il numero identificativo del TP precedente.

A.3.4.8 Non ci saranno fotografie in rotta né obiettivi di tela a terra prima dello SP; entro le prime 5 nm dopo lo SP; né un Nm dopo ogni TP; né dopo il FP.

A.3.5 **Prova di atterraggio (Landing Test)**

A.3.5.1 La prova di atterraggio consisterà in un atterraggio di precisione.

A.3.5.2 L'atterraggio seguirà ad un normale avvicinamento dove l'uso del/dei motore/i e dei flaps sono a discrezione del pilota.

A.3.5.3 La toccata deve avvenire contemporaneamente sulle due ruote del carrello principale eccetto nel caso in cui il D.G. non abbia dichiarato "cross wind conditions". In questo caso l'aereo potrà toccare sulla ruota del carrello principale sopravvento.

A.3.5.4 Il ruotino anteriore non deve toccare terra finché non è a terra il carrello principale. Un aereo bicicio deve toccare terra con la coda sotto l'asse orizzontale.

A.3.5.5 Se le ruote del carrello principale toccano in più zone della griglia di atterraggio, al fine del punteggio, sarà considerata la zona con maggiori penalità.

A.3.5.6 Un aereo sarà considerato "bouncing" quando dopo aver toccato terra si risolleva in volo con tutte le ruote e toccando successivamente due o più zone della griglia di atterraggio, in questo caso sarà considerata la zona con maggiori penalità.

A.3.5.8 Quando la componente di vento al traverso è di 8 nodi o più il D.G., valutato anche il meteo dalla locale stazione (se esistente) deve dichiarare, "Condizioni di vento al traverso", dando avviso via radio ai concorrenti. Se la componente di vento al traverso è superiore ai 15 nodi, il D.G. dichiarerà "prova di atterraggio annullata".

A.3.5.9 La componente massima di vento in coda, ai fini della validità dell'atterraggio, è di 5 nodi. Se la componente di vento in coda è superiore a 5 nodi, il D.G. cambierà la direzione di atterraggio dando avviso ai concorrenti, ove ciò non fosse possibile dichiarerà "prova di atterraggio annullata".

A.3.5.10 Sono definiti atterraggi anomali:

a) gli atterraggi non conformi al § A 3.5.4.
b) quando, senza che siano state dichiarate "condizioni di vento al traverso", al momento della toccata iniziale, una ruota del carrello principale si solleva da terra di un'altezza maggiore ad un diametro della ruota stessa,
c) quando, in "condizioni di vento al traverso" dichiarate, tocca terra per prima la ruota del carrello principale sottovento,
d) toccare il suolo con qualsiasi parte dell'aereo diversa dalle ruote,
e) se si effettua la retrazione anche parziale dei flaps all'interno della griglia di atterraggio prima della toccata,
f) toccare la pista con le ruote bloccate,
g) se una qualsiasi ruota del carrello principale si solleva da terra mentre il ruotino anteriore rimane a terra.

A.3.6 **Flight Data Recording Equipment**

A.3.6.1 Il Centro Classifiche fornirà ad ogni equipaggio un registratore di volo approvato dalla FAI.

A.3.6.2 I requisiti tecnici dei registratori di volo sono quelli riportati nel FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4.

A.3.6.3 La responsabilità del funzionamento del registratore di volo, una volta imbarcato sull'aereo, è dell'equipaggio. Il data recorder diventa parte integrale dell'attrezzatura di bordo ed il suo eventuale malfunzionamento sarà considerato come una normale avaria. L'equipaggio sarà classificato solamente in base ai dati che il registratore avrà memorizzato.

A.3.6.4 Nessun concorrente è autorizzato a manipolare il registratore di volo in qualsiasi modo, pena la squalifica. Particolari dubbi o problemi riguardanti l'utilizzo del registratore di volo devono essere risolti durante il briefing.

A.4 PENALITÀ

A.4.1 **Attraversamento della linea di decollo (cancello orario):**

Tempo di decollo + 60 secondi	0 penalità
Ogni secondo in anticipo al tempo di decollo o in ritardo oltre i 60 secondi	3 penalità
	massimo 100 penalità

A.4.2 **Prova di puntualità a tempo TP:**

Sorvolo al tempo teorico +/- 2 sec.	0 penalità
Ogni secondo di anticipo / ritardo oltre i 5 sec.	3 penalità
Sorvolo di un TP fuori dal cancello	100 penalità
	massimo 100 penalità

A.4.3 **Prova di ricognizione a vista:**

Foto/obiettivi di tela a terra tra i TP:

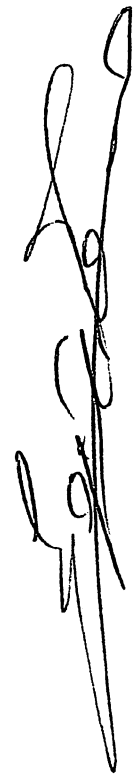
Per ogni identificazione corretta della posizione (tolleranza 0,5 nm)	0 penalità
Identificazione corretta con errore di posizione compreso tra 0,51 nm e 1,0 nm	15 penalità
Non osservato	30 penalità
Non corretto o con errore di posizione oltre 1,0 nm	50 penalità

A.4.4	a) Non rilevato al passaggio di un cancello TP	100 penalità
	b) Violazione delle norme di sicurezza e di volo (ogni volta)	600 penalità
	c) Volo al di sotto della minima altezza (ogni volta)	200 penalità
	d) Violazione delle istruzioni impartite (ogni volta)	200 penalità
	e) Apertura della *"Busta di Sicurezza"*	300 penalità
	f) Trasporto di equipaggiamenti elettronici non autorizzati	squalifica
A.4.5	virata maggiore di 90 ° dalla rotta per oltre 5 secondi (tra SP e FP) (ogni volta)	200 penalità
A.4.6	Presentazione in ritardo della busta di gara	300 penalità
A.4.7	Mancato ascolto sulla frequenza di gara (ogni volta)	200 penalità

A.4.8 Ogni equipaggio che per qualsiasi ragione atterri in un aeroporto diverso da quello pianificato e non continui la gara sarà considerato ritirato. Nel caso in cui continui la gara non saranno fatti abbuoni sui tempi rilevati.

A.4.9 **Prova di atterraggio:**

Area bianca	0 penalità
Area "A"	10 penalità
Area "B"	20 penalità
Area "C"	30 penalità
Area "D"	40 penalità
Area "E"	60 penalità
Area "F"	80 penalità
Area "G"	100 penalità
Area "H"	120 penalità
Area "X"	60 penalità
Area "Y"	120 penalità
Atterraggio fuori dalla griglia (prima o dopo a sinistra o a destra),	200 penalità
Dare motore dopo la toccata, all'interno della zona di atterraggio,	50 penalità
Riattaccata senza aver toccato il suolo, (senza esserne stati costretti)	200 penalità
Riattaccata invece di "full stop",	200 penalità
Nessun tentativo di atterrare sul campo designato	300 penalità
Atterraggio anomalo	150 penalità
Massimo di penalità per atterraggi anomali	300 penalità



A.5 SQUALIFICA

A.5.1 La squalifica di un equipaggio può derivare da:

a) qualsiasi comportamento scorretto a terra o in volo,
b) condotta di volo pericolosa che possa mettere in pericolo persone e/o cose,
c) atteggiamenti di protesta rivolti direttamente ad altri concorrenti,
d) mancato rispetto delle norme e dei regolamenti di gara,
e) violazione delle norme anti-doping FAI,
f) manomissione del sistema di registrazione del volo,
g) trasporto di apparecchiature elettroniche non autorizzate,
h) qualsiasi tipo di inganno.

A.5.2 La decisione di squalificare un equipaggio compete al Direttore di Gara.

A.6 ISCRIZIONI

A.6.1 Ogni equipaggio deve essere composto da un pilota titolare e da un navigatore. Nessun passeggero può essere imbarcato durante la gara. Il cambio di un membro dell'equipaggio potrà essere richiesto per iscritto al Direttore di Gara fino a 5 minuti prima della partenza del primo equipaggio. Le infrazioni a quanto previsto da questo articolo comportano l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.

A.6.2 Il pilota deve essere in possesso di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che piloterà in gara. L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento ed il regolamento particolare di gara che accetta incondizionatamente all'atto dell'iscrizione alla gara e deve essere in grado di applicarli.

A.6.3 Tutti i membri dell'equipaggio devono essere in possesso di una valida licenza sportiva FAI, rilasciata dall'Aero Club d'Italia, e di un documento di riconoscimento in corso di validità da esibire al momento dell'iscrizione.

A.6.4 In occasione di ogni gara si terrà un briefing al quale dovranno partecipare obbligatoriamente i piloti titolari dell'iscrizione. Possono partecipare anche i navigatori ed i capisquadra ma non come rappresentanti dei titolari. Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza.

A.6.5 Gli equipaggi devono presentarsi alla Direzione di gara entro l'orario stabilito dall'organizzatore. Il briefing sarà considerato quale inizio dell'evento che terminerà dopo la cerimonia di chiusura (premiazione). I concorrenti che si assenteranno durante questo periodo senza formale autorizzazione del Direttore di Gara saranno considerati ritirati dalla gara.

A.6.6 Gli organizzatori non assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possono derivare agli equipaggi, agli aa/mm, a terzi ed alle cose, in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.6.7 E' facoltà dell'organizzatore della gara limitare il numero dei partecipanti.

A.7 AEREI

A.7.1 Sono ammessi alla competizione i seguenti aeromobili:

a) gli aeromobili motoelica con motore a pistoni, anche con compressore, e turboelica rientranti nelle sottoclassi C-1 (a, b, c, d) e C-3 (a, b, c) previste dal FAI Sporting Code, Sezione 2 con numero di posti non superiore a sei;

b) i motoalianti con motore non retrattile montato integralmente alla cellula e carrello convenzionale a tre ruote come previsto dal FAI Sporting Code Section 3;

c) gli aerei autocostruiti immatricolati con un Permesso di Volo;

d) gli ULM Avanzati.

A.7.2 La velocità minima di gara ammessa è di 65 Kts.
La velocità di gara, sarà scelta dall'equipaggio, dovrà essere un multiplo di 5Kt e non potrà essere inferiore al 60% della velocità indicata nella tabella ufficiale emessa dalla Commissione Sportiva Centrale Aeronautica (Allegato 1).

A.7.3 Gli aeromobili devono avere un'autonomia almeno pari al tempo necessario a volare l'intero percorso di gara (da decollo ad atterraggio) alla velocità di gara, maggiorata del 10% e con la riserva di carburante come richiesto dalle regole VFR.

A.7.4 Tutti gli aeromobili devono essere dotati di stazione ricetrasmittente in VHF.

A.7.5 Ogni aeromobile deve essere munito dei documenti prescritti dal Codice di Navigazione Aerea e previsti da ENAC. Ogni aeromobile deve essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti dalla Legge con estensione della garanzia alle gare non acrobatiche iscritte nel calendario sportivo dell'Aero Club d'Italia e della FAI.

A.7.6 Qualora gli aeromobili siano parcheggiati all'aperto, ogni equipaggio deve provvedere personalmente all'ancoraggio con proprio materiale.

A.8 LAGNANZE E RECLAMI

A.8.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro da versare all'Ente organizzatore e sono esaminati dalla C.S.O. (Commissione Sportiva Operante).

A.9 RISULTATI FINALI



A.9.1 Affinché la gara sia considerata valida ed omologabile ai fini del Campionato Italiano di Specialità, il totale complessivo delle penalità risultanti dall'applicazione alle prove di gara delle penalità di cui ai §§ A.4.1, A.4.2, A.4.3, A.4.9) non potrà essere inferiore a 2250 penalità (decollo + 10 crono + 2 segreti + 15 foto in rotta/obiettivi in tela + atterraggio di precisione).
Ai fini del conteggio dovranno essere considerate le penalità massime previste per ogni singola prova di puntualità a tempo su TP e per le prove di ricognizione visiva, dovranno essere considerate le penalità corrispondenti a "Non osservato" ed eventuali penalità previste per la prova di atterraggio.

A.9.2 Ai fini della classifica di gara nonché della classifica del Campionato Italiano di specialità, ad ogni equipaggio sarà assegnato un "VOTO" derivante dalla applicazione della seguente formula, tenuto conto della somma teorica delle massima penalità di gara e delle penalità assegnate:

$$\frac{\text{COEFFICIENTE - PENALITA'}}{\text{COEFFICIENTE}} \times 10$$

Dove i parametri sono dati da:

a) Coefficiente (K) = Totale massimo teorico delle penalità di gara calcolato ai sensi del § A.9.1;
b) Penalità = Totale delle penalità accumulate da ogni equipaggio. Il risultato dovrà essere preciso al 2° decimale (0,00). Nel caso in cui il valore di "Penalità" sarà superiore al valore di "K", il "VOTO" sarà uguale a 0,00.

A.9.3 Quando, per causa di forza maggiore, sono annullate una o più prove ed è quindi ridotto il "K" della gara, ai fini del calcolo del voto, il "K" sarà ridotto di conseguenza prima del voto. In questo caso non si terrà conto del coefficiente minimo previsto (§ A.9.1).

A.9.4 Risulterà vincitore l'equipaggio che, all'arrivo, avrà conseguito il voto più alto secondo la formula indicata al § A.9.2. La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni equipaggio. Nel caso di parità precederà l'equipaggio con minor penalità nelle prove di puntualità. Nel caso di ulteriore parità sarà classificato primo l'equipaggio il cui aereo ha maggior velocità di gara.

A.9.5 Potranno partecipare al Campionato italiano Rally Team gli Aeroclub che iscriveranno una squadra composta da almeno due equipaggi partecipanti alla competizione.
Per la classifica team saranno sommati i voti conseguiti ai sensi del punto A.9.2 dai migliori due equipaggi appartenenti allo stesso Aero Club e risulterà vincitore l'Aero Club con il voto maggiore.
La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni squadra di Club.
Ai fini della composizione di una squadra gli atleti che ne fanno parte devono tutti essere soci del medesimo Aero Club.

A.9.6 Le classifiche, che saranno comunicate e pubblicate al termine della gara dalla C.S.O., sono da ritenersi ufficiose. Dette classifiche diverranno ufficiali ad avvenuta omologazione della gara da parte della C.C.S.A.

A.9.7 Il titolo di Campione Italiano nelle specialità Rally, sarà assegnato ***al pilota, al navigatore e al team*** che avranno ottenuto il punteggio più alto sommando i voti ottenuti in ogni singola gara, ritenuta valida ed omologata dalla C.C.S.A.

A.9.8 Ogni Pilota ogni Navigatore ed ogni team, dovranno scartare una gara anche tra quelle a cui non hanno potuto partecipare e per le quali, di conseguenza, gli è stato attribuito un punteggio pari a zero. Questa norma non si applica se il numero delle gare effettivamente effettuate ed omologate è inferiore a 5.

A.10 **PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI**

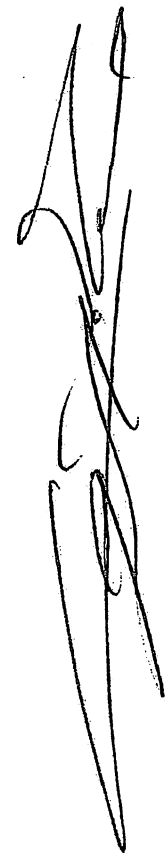
A.10.1 fino al 3° classificato per ogni categoria una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore; per la categoria Team una coppa/targa alla squadra prima classificata. L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della CCSA.

A.10.2 Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

A.10.3 All'Aero Club organizzatore sarà riconosciuta una maggiorazione dell'incentivo previsto se durante lo stesso week end ospiterà una gara di rally ed una di velocità.

oooOOOooo

Appendice 1 FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.



Appendice 2 FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.

AERO CLUB di _____

SCHEDA DI GARA

MARCHE: ..... **EQUIPAGGIO:** .....

FOTO IN ROTTA			
	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	NOTE (riservato alla giuria)
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
L			
M			
N			
P			
R			
S			
T			
U			

TELI A TERRA			
FORMA	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	NOTE (riservato alla giuria)

FIRMA DEL PILOTA O DEL NAVIGATORE .....

Non verranno validate le schede senza firma e con i campi "MARCHE" ed "EQUIPAGGIO" non compilati.

Appendice 3 FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.

Denominazione GARA

Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dati NAVIGATORE Pilota ☐ Allievo Pilota ☐ Altro ☐ .....

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

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

e-mail _____ oppure fax nr _____

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

Dati VELIVOLO Marche _____ Modello _____

Potenza _____ Velocità massima Kts _____ Velocità di Gara richiesta[*] _____ Kts

[*] come da Art. A.7.2 del RSN Rally Edizione corrente

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

L'equipaggio chiede l'iscrizione alla Gara di Rally . Velocità .. e dichiara di conoscere

ed accettare il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Ed. _____ ed il Regolamento Particolare

Compilare in ogni parte ed inviare a _____

Le schede non complete non potranno essere prese in considerazione

Appendice 4 GRIGLIA DI ATTERRAGGIO DI PRECISIONE. Competition Landing Field.

200 penalties



		5m	**H** **120 penalties**	
		5m	**G** **100 penalties**	
		5m	**F** **80 penalties**	
		5m	**E** **60 penalties**	
		5m	**D** **40 penalties**	
52m		**5m**	**C** **30 penalties**	
		5m	**B** **20 penalties**	
200 penalties		**5 m**	**A** **10 penalties**	**200 penalties**
	T	***2m***	**0**	**white line**
		5m	**X** **60 penalties**	
		5m	**Y** **120 penalties**	

12 m 200 penalties

Appendice 5 TABELLA VELOCITA' MASSIME.

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 1 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	280	151
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	243	131
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	243	131
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	290	156
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	252	136
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	180	97
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	248	133
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	298	160
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	282	152
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	327	176
BEECH	BONANZA A 36	304	310	167
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	315	170
BEECH	BONANZA F 33	289	320	172
BEECH	BONANZA V 35	289	285	153
BEECH	DEBONNAIR	225	260	140
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	225	121
C.A.A.R.P.	CAP 1O B	183	265	143
C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	260	140
CESSNA	150 STANDARD	102	198	106
CESSNA	152 AEROBAT	130	200	107
CESSNA	172 M	162	220	118
CESSNA	172 N – P	162	227	122
CESSNA	172 RG II	200	275	148
CESSNA	172 RG.	182	260	140
CESSNA	172 STANDARD	152	216	116
CESSNA	182 N	233	250	134
CESSNA	208	300	270	145
CESSNA	310 (N421N)	520	319	172

CESSNA	337	426	307	165
CESSNA	C 152	130	200	107

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 2 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
CESSNA	C 172 FG	152	216	116
CESSNA	C 182 Q	233	258	139
CESSNA	CARDINAL RG	203	286	154
CESSNA	CENTURION	304	300	161
CESSNA	CENTURION TURBO	314	304	164
CESSNA	ROCKET	210	246	132
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	215	116
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	328	177
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	284	153
MOONEY	M 20 K	203	305	164
MOONEY	M 201	203	295	159
MOONEY	M 262	203	307	165
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	285	153
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	230	124
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	215	116
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	208	112
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	212	114
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	305	164
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	330	178
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	370	199
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	340	183
PARTENAVIA	P92	100	195	105
PIPER	ATZECH	507	305	164
PIPER	COMANCHE 250	263	288	155
PIPER	COMANCHE 260	263	292	157
PIPER	PA 18 SUPER	152	200	107

PIPER	PA 23 APACHE	480	305	164
PIPER	PA 28 150	152	215	116
PIPER	PA 28 160	162	217	117

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 3 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
PIPER	PA 28 ARCHER	180	225	121
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	225	121
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	272	146
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	265	143
PIPER	PA 30		310	167
PIPER	PA 32 LANCE	304	290	156
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	315	170
PIPER	PA 34 SENECA I	406	300	161
PIPER	PA 34 SENECA II	406	305	164
PIPER	PA 34 SENECA III	406	310	167
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	266	143
PIPER	TWIN COMANCHE	324	290	156
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	246	132
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	245	132
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	270	145
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	205	110
ROCWELL	114	264	290	156
S M	210	406	298	160
SA GARDAN	GO HORIZON	162	220	118
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	200	107
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	202	109
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	205	110
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	210	113
SIAI MARCHETTI	S 208	284	245	132
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	310	167
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	275	148
SIAI MARCHETTI	SM 1019 UTILITY	317	285	153

SOCATA	MS 892	162	**208**	**112**
SOCATA	MS 893	183	**215**	**116**
SOCATA	MS 894	223	**225**	**121**
SOCATA	RALLY 880 B (I – SISO)	100	**158**	**85**
TECNAM	P 92 JS	100	**181**	**98**

Appendice 6 REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.

Regolamento particolare

1. L'Aeroclub di _____ organizza per il giorno _____ la gara di Rally e/o velocità _____, competizione/i riservata/e ad aerei a motore come da regolamento sportivo nazionale dell'AeCI.

2. Il regolamento sportivo di riferimento è il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Aereo/Velocità Edizione 20.

3. Durante tutte le fasi delle gare il pilota sarà responsabile della sicurezza nelle operazioni di volo nel rispetto delle norme VFR, in particolar modo i piloti dovranno rispettare le quote minime di volo, ovvero 500ft sul terreno o 1000ft sui centri abitati.

4. Per gravi infrazioni alla disciplina di volo ed alle norme di sicurezza sarà adottato il provvedimento della squalifica dalla/e gara/e.

5. Ogni volo di prova dovrà essere autorizzato ed è vietata ogni manovra acrobatica sul campo.

6. Queste disposizioni hanno forza di regolamento.

7. La pista preferenziale per i decolli sarà la _____, la pista obbligata (se necessario) per l'atterraggio di precisione sarà la _____. Nel caso di componente di vento in coda maggiore di 5 kts la prova sarà annullata, come da RSN(solo per gare di Rally).

8. Lo spazio aereo interessato dalla/e gara/e è _____ e l'ente preposto a fornire il servizio FIS è _____ sulla frequenza _____.

9. La gara di velocità è una gara in linea di _____Nm/; una gara in circuito chiuso con una lunghezza di _____Nm da ripetersi _____ volte per un totale di _____Nm.

10. Dati e precisazioni sui piloni saranno forniti in sede di briefing (solo per gare di velocità).

11. Aeroporti alternati consigliati, previa verifica, sono _____ e _____.

Iscrizione e partecipazione alle gare

12. Le iscrizioni si apriranno 30 giorni prima dell'effettuazione della gara.
Le schede di iscrizione, complete in ogni parte, dovranno pervenire tassativamente all'Aeroclub di _____ almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara.

13. In via del tutto eccezionale e a giudizio insindacabile della CSO potranno essere accettate con solo 5 giorni di anticipo ma con tasse di iscrizione raddoppiate.

14. I concorrenti dovranno presentarsi in campo per completare le procedure di iscrizione e il controllo documenti entro le ore _____ del giorno precedente la gara ovvero del _____.

15. Il rispetto degli orari del programma è tassativo. Eventuali variazioni saranno tempestivamente comunicate dal Direttore di gara.

16. La premiazione della/e gara/e, avverrà durante il pranzo/cena/cerimonia il giorno _____ alle ore _____ presso _____.

17. Il costo di iscrizione alla/e gara/e è di_____ euro ad equipaggio e comprende il pranzo/cena/cerimonia del giorno _____ ed i trasferimenti da e per l'aeroporto

18. L'Aeroclub di _____ metterà a disposizione degli equipaggi le sue strutture nei limiti concessi dai propri regolamenti.

19. Una convenzione alberghiera è stata concordata con l'Hotel _____ al prezzo di _____ euro stanza singola e _____ euro stanza doppia. Chi fosse interessato è pregato di prenotare chiamando il numero _____ citando la convenzione "Rally aereo _____".



Programma della gara

Aeroporto/Aviosuperficie di _____.

- arrivo: data _____ dalle ore _____ alle _____

-termine perfezionamento iscrizioni:data _____ ore _____

Gara data _____

- briefing pre-gara: orario _____
- inizio consegna buste: orario _____
- inizio sequenze di decollo: orario _____
- pranzo/cena/cerimonia: orario _____
- premiazione: orario _____

Ufficiali

Direttore di gara: _____

CSO: _____

_____

_____

Contatti

Aeroclub di _____

Via _____, n. ____, cap_____ città _____

tel. _____

fax _____

e-mail _____



PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO Rally Aereo 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO NAZIONALE RALLY Aereo 2017	MOTIVAZIONI	EVENTUALE RIFERIMENTO ALLA NORMATIVA FAI 2018 O AGGIORNAMENTO DAL REGOLAMENTO RALLY 2017
Pag. 3 - descrizione degli eventi agonistici	Soppressa la categoria "Sportman"	Non più prevista al regolamento internazionale FAI 2018 (A1.1)
Pag. 3 - A 1.3	Razionalizzazione organizzazione gare	Circolare Aet Prot. n. 204 del 27.2.2012 (ultimo capoverso)
Pag. 4 - A 1.9	Rinvio normativo per eventuali reclami	Art. 8.2 Vol. I RNS
Pag. 5 - A 2.10	Descrizione contenuto busta di gara e istruzioni decollo e atterraggio	Aggiornamento dal regolamento sportivo nazionale FAI 2018 (A2.1.12)
Pag. 8 - A 2.18	Procedure parcheggio e disposizioni consegna busta di gara	Aggiornamento dal regolamento sportivo nazionale FAI 2018 (A.1.13)
Pag. 7 - A 3.4.4, A 3.4.5	Descrizione e nuove procedure identificazione delle foto	Aggiornamento dal regolamento sportivo nazionale FAI 2018 (A.3.4.4 e A.3.4.5)
Pag. 9 - A.4.2	Ridefinizione dell'abbuono al tempo teorico di sorvolo dei vertici	Aggiornamento dal regolamento sportivo nazionale FAI 2018 (A.4.2)

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 22/03/2018

La STS Volo a Motore

Vittorio Cucumis

Il sottoscritto dott. Tiziano Sangiorgi, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del Volo a Motore,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally Idro", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico per le gare di "Velocità", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

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

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally" debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally Idro" debitamente siglato in ogni pagina.
c. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Velocità" debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 10 maggio 2018.

dott. Tiziano Sangiorgi
Esperto tecnico del Commissario straordinario

Il sottoscritto dott. Fulvio Salucci, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del Volo a Motore,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally Idro", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico per le gare di "Velocità", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

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

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally" debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally Idro" debitamente siglato in ogni pagina.
c. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Velocità" debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 10 maggio 2018.

dott. Fulvio Salucci
Esperto tecnico del Commissario straordinario

Il sottoscritto dott. Luca Marin, in qualità di esperto tecnico del Commissario straordinario AeCI per la disciplina sportiva del Volo a Motore,

- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto il Regolamento tecnico per le gare di "Rally Idro", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;
- visto altresì il Regolamento tecnico per le gare di "Velocità", come rettificato e corretto degli errori materiali secondo le proposte della STS;

anche alla luce delle proprie competenze tecniche,

ATTESTA

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

Si allegano:

a. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally" debitamente siglato in ogni pagina;
b. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Rally Idro" debitamente siglato in ogni pagina.
c. Regolamento tecnico per le gare di Volo a Motore "Velocità" debitamente siglato in ogni pagina.

Roma, 10 maggio 2018.

dott. Luca Marin
Esperto tecnico del Commissario straordinario

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO VOLO A MOTORE "RALLY IDRO" 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO *(Gare Rally Idro del Volo a Motore)* **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, 27 marzo 2018

I COMPONENETI DELLA STS:

(Ernesto BIONDO) _____

(Filippo PAPALE) _____

(Vittorio CUCURNIA) _____

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO
VOLO A MOTORE
RALLY AEREO
IDROVOLANTI

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

A.1	INTRODUZIONE	3
A.2	NORME GENERALI	4
A.3	DETTAGLI DELLA GARA	5
A.4	PENALITÀ	8
A.5	SQUALIFICA	9
A.6	ISCRIZIONI	9
A.7	AEREI	10
A.8	RECLAMI	10
A.9	RISULTATI FINALI	10
A.10	PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI	11
APPENDICE 1	FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA	12
APPENDICE 2	FAC SIMILE SCHEDA DI GARA	14
APPENDICE 3	FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.	16
APPENDICE 5	TABELLA VELOCITA' MASSIME	22
APPENDICE 6	REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.	25

Fulvio Salvini

L'Aero Club d'Italia organizza i seguenti eventi sportivi:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Idrovolanti - Sez. Piloti
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Idrovolanti - Sez. Navigatori

delegando l'effettuazione delle gare previste Agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta. Questi ultimi si impegnano a curare la parte logistica e ad ottemperare a quanto previsto dal presente regolamento e a tutte le disposizioni emanate da questo Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

A.1.1 Le gare di rally – Idrovolanti valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara; il numero minimo di partecipanti non deve essere inferiore a quattro.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C. decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Il Direttore di Gara (D.G.) è il responsabile del percorso di gara.

A.1.4 Il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare, annullare la gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del D.G. e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno sessanta giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e massima comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara (§ A.2.8/9) nonché al controllo degli atterraggi di precisione in prossimità della griglia.

A.1.7 In occasione dell'evento agonistico l'Aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente e i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A. con la tessera di Giudice in corso di validità. La C.S.O. è disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;

Giulio Solari

b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;

c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;

d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie.

E' compito del responsabile del Centro Classifiche: 1) la pianificazione del percorso di gara; 2) il volo di prova per l'effettuazione di tutte le foto in rotta e dei CP; 3) la predisposizione dell'ordine di partenza e delle buste di gara contenenti la carta al 200.000, le foto, il road book e la scheda di gara. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. le classifiche provvisorie appena compilate evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse in sede di decodifica dei registratori di volo.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per l'effettuazione del volo di prova per la ricognizione del percorso di gara sono a carica dell'Aeroclub organizzatore.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.3 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.4 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.5 Ad ogni equipaggio sarà consegnata una carta di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche e con scala 1:200.000.

A.2.6 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare. Tra un decollo e quello successivo deve esserci una separazione in tempo di almeno 2 minuti.

A.2.7 I decolli di equipaggi di uno stesso Aero Club, se possibile, devono essere separati da un tempo minimo di 6 minuti. L'inserimento di un equipaggio estraneo annulla questa raccomandazione.

A.2.8 E' vietato l'uso di qualunque apparecchiatura elettronica e/o pilota automatico che possa facilitare la condotta di gara. Il Direttore di Gara e la C.S.O. sono preposti alla verifica dei dispositivi non consentiti che saranno sbarcati ovvero sigillati nell'ipotesi che siano integrati sul pannello strumenti. I sigilli saranno controllati al termine della gara.

A.2.9 Gli aeromobili, gli equipaggi, i bagagli personali possono essere sottoposti ad ispezione dalla C.S.O. per la ricerca di apparati non consentiti per la navigazione/comunicazione. L'ispezione deve essere completata entro i 5 minuti che precedono l'orario di consegna della busta di gara.

A.2.10 La busta di gara, contenente tutto l'occorrente per lo svolgimento della competizione, compreso il materiale per la pianificazione, fotografico e la scheda di gara (vedi appendice 2), deve essere

Giulio Salerni

consegnata tra un minimo di 35 minuti ed un massimo di 45 minuti prima del decollo. Il D.G. potrà aumentare questi tempi di consegna per valide esigenze operative.

A.2.11 L'Ente organizzatore utilizzerà i dati dei registratori di volo per verificare se l'equipaggio ha eseguito il volo in conformità con le istruzioni impartite. Ad ogni errore corrisponderà una penalità (§ A.4).

A.2.12 Dopo il decollo i concorrenti dovranno portarsi allo Starting Point entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book, sufficiente a coprire l'intera distanza.

A.2.13 Dopo il Finish Point, i concorrenti, dovranno portarsi all'atterraggio di precisione, successivamente rullare fino al parcheggio e consegnare la scheda di gara entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book, sufficiente a coprire l'intero percorso.

A.2.14 Dopo l'ammaraggio, il flottaggio verso l'ormeggio deve essere eseguito senza indugio seguendo le istruzioni impartite dalla TWR o dal personale preposto a terra.

A.2.15 raggiunta la posizione di parcheggio, gli equipaggi devono restare nei loro aerei fintanto che non avranno consegnato la scheda di gara al personale addetto e non devono comunicare con nessuno. La scheda di gara deve essere compilata e pronta per la riconsegna, unitamente al registratore di volo, entro il tempo stabilito (Punto A.2.13).

A.2.16 E' fatto divieto agli equipaggi di comunicare tra loro a partire dal momento della consegna della prima busta fino alla riconsegna della busta da parte dell'ultimo equipaggio in gara, è altresì fatto divieto a chiunque di avvicinare i concorrenti durante il tempo di pianificazione della gara e prima della riconsegna della busta di gara dopo l'arrivo al parcheggio. I giudici componenti la C.S.O. sono preposti alla verifica dell'osservanza di tale norma.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 Prova di navigazione (Navigation test)

A.3.1.1 Il test di navigazione inizia dal decollo (TO) ed il primo punto di sorvolo sarà lo starting point (SP). La gara prosegue lungo i vertici del tracciato (CP) e termina al final point (FP). La lunghezza di ogni competizione deve essere compresa tra 80 nm e 100 nm ed è calcolata dal primo punto della gara (SP) al punto finale (FP). Per motivi di sicurezza o in casi particolari legati alle condizioni meteo o per contingenti motivi di sicurezza il D.G., può modificare la lunghezza del percorso di gara o variarne la configurazione. La distanza tra un vertice ed il successivo è compresa, salvo giustificati casi di forza maggiore, tra 5 nm e 15 nm ed il numero dei vertici è compreso tra un minimo di 10 ed un massimo di 16 compreso ST e FP.

A.3.1.2 La competizione sarà composta dalle seguenti prove:

1. prova di pianificazione (Plotting test);
2. prova di puntualità a tempo (Timing Test) sui CP;
3. prova di ricognizione a vista (Observation Test):
   a) fotografie dei CP;
   b) fotografie in Rotta (minimo 8/massimo 16) e/o obiettivi di tela a terra;

A.3.1.3 Dopo il decollo il pilota deve seguire le istruzioni ricevute per raggiungere lo SP. Lo SP deve essere sorvolatocon la prua dell'aeromobile già in rotta verso il primo vertice (CP1). L'aeromobile, durante il sorvolo dei CP e del FP, deve mantenere la prua impostata per raggiungere quel punto.

Fulvio Salucci

A.3.1.4 Dopo aver superato il FP gli aeromobili devono seguire le istruzioni impartite per l'avvicinamento e l'ammaraggio.

A.3.1.5 I tracciati del volo e le quote mantenute durante la gara saranno verificati esaminando i dati dei registratori di volo. Non seguire le istruzioni comporta sanzioni in accordo al § A.4.

A.3.1.6 Saranno sanzionate le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta che congiunge due vertici tra lo SP ed il FP rilevate dal registratore di volo (§ A.4.5).

A.3.1.7 Dopo aver superato un vertice la virata deve essere effettuata seguendo il percorso più breve per raggiungere il vertice successivo. Queste virate non rientrano sotto la "regola più di 90°" (§ A.3.1.6) se effettuate entro 45 secondi dopo il passaggio del vertice.

A.3.1.8 Lo SP ha una "gate line" che si estende per 1 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in allontanamento. L'attraversamento in violazione di quanto previsto al punto A.3.1.3 comporta le penalità previste per le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta.

A.3.2 **Prova di pianificazione (Plotting test)**

A.3.2.1 Tutti i punti di controllo (CP) e le tratte saranno descritte in modo chiaro nelle istruzioni di volo. I vertici, lo SP, ed il FP sono punti di controllo (CP).

A.3.2.2 I CP devono essere chiaramente identificabili sul terreno, devono essere descritti nelle istruzioni di volo, devono essere definiti ed identificabili sulla carta di gara dove devono essere rappresentati con un simbolo secondo la legenda grafica convenzionale della carta stessa, devono avere una esatta posizione sul terreno e devono essere verificati a terra dal D.G. attraverso l'impiego di due GPS indipendenti che lavorano con almeno 6 satelliti e che abbiano WGS 84.

A.3.2.3 Le istruzioni sui CP possono essere date nelle seguenti forme:

a) posizione nota;
b) coordinate (latitudine e longitudine);
c) prua e distanza da o verso i CP descritti secondo le modalità dei precedenti punti a) o b).

Le informazioni fornite non devono consentire identificazioni ambigue.

A.3.2.4 I simboli degli aeroporti, dei VOR, degli NDB o l'incrocio di coordinate geografiche riportate sulla carta di gara sono "posizioni note" e possono rappresentare dei CP. Possono essere dichiarati altri oggetti sulla mappa come "posizione nota". Tutte le "posizioni note" devono essere evidenziate sulla carta di gara e visualizzate sulle istruzioni di volo.

A.3.2.5 Punti noti alla Direzione di gara, ma sconosciuti agli equipaggi in gara, non sono da considerarsi "posizioni note".

A.3.2.6 Istruzioni su una tratta possono essere date come:

a) tratta realizzata dal sorvolo di una traccia a terra {da CP (x) seguire fiume fino CP (x + 1)}. In questo caso, nelle istruzioni di volo, sarà data la corretta prua per un avvicinamento diretto al CP (x+1), la lunghezza della tratta ed il tempo esatto necessario a percorrerla.

b) tratta realizzata dalla descrizione di un arco di cerchio {da CP (y) seguire l'arco fino al CP (y+1)}. Il centro dell'arco sarà una posizione nota e verrà indicata nelle istruzioni di volo (massimo tre navigazioni ad arco per ogni gara). Sarà compito dei concorrenti tracciare l'arco sulla carta.

A.3.2.7 La rotta sarà data come rotta vera.

Giulio Salvai

A.3.2.8 Le distanze saranno date in miglia e decimi di miglia nautiche e/o in chilometri e decimi di chilometri.

A.3.2.9 la busta di gara conterrà una mappa con il percorso già tracciato, fornita in busta chiusa e sigillata (busta di Sicurezza). L'Apertura di detta busta sarà penalizzata in accordo al Punto A.4.4.

A.3.3 **Prova di puntualità a tempo (Timing Test)**

A.3.3.1 Il tempo ufficiale di gara sarà quello letto sui GPS. I tempi (hh: mm: ss) potranno essere espressi in ora locale, UTC o come tempo trascorso dopo l'orario assegnato per il decollo. Questi tempi saranno riportati nella scheda di gara per il decollo, il sorvolo di ogni CP. Il tempo di decollo sarà rilevato all'attraversamento di una linea di decollo ben definita.

A.3.3.2 Saranno rilevati il tempo di decollo, i tempi di sorvolo dei CP ed il tempo di riconsegna della busta di gara.

A.3.3.3 In particolare, il tempo sarà rilevato quando l'aereo attraversa il cancello che taglia il CP che si estende per 0,5 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in avvicinamento, (per lo SP perpendicolarmente alla rotta in allontanamento).

A.3.4 **Prova di ricognizione a vista(Observation Test)**

A.3.4.1 La prova di ricognizione a vista inizia dal punto di partenza (SP), continua con tutti i CP e termina sul punto finale (FP).

A.3.4.2 Saranno oggetto della prova di ricognizione a vista le fotografie dei CP, le fotografie in rotta e/o gli obiettivi in tela a terra.

A.3.4.3 Agli equipaggi saranno fornite le fotografie dei CP (min. 10, max 16) e le fotografie in rotta (min. 8, max 16).

A.3.4.4 Le fotografie dei CP sono riprese dalla direzione coincidente con la prua di avvicinamento al punto e sono tutte vere. Le fotografie sono contrassegnate con il numero del CP nella corretta sequenza di sorvolo.

A.3.4.5 Le fotografie in rotta sono contrassegnate da lettere esse sono in sequenza ed è indicato nel road book in quale tratta si trovano. L'oggetto da identificare sarà cerchiato sulla fotografia e si dovrà trovare ad una distanza massima di 300 metri dalla rotta. Le fotografie in rotta sono riprese con un angolo massimo di più o meno 45° rispetto alla rotta di avvicinamento e con un angolo compreso tra 30° e 60° rispetto al terreno ad una altezza compresa tra 1000 e 1500 piedi.

L'equipaggio dovrà indicare, nell'apposito spazio della scheda di gara, contrassegnato dalla lettera della foto trovata:

a) la sua distanza dal CP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);

A. 3.4.6 Gli obiettivi in tela a terra (massimo 5 per gara) saranno posti tra i CP e dovranno essere posizionati ad una distanza massima di 100 metri dalla rotta.

A.3.4.7 In caso di utilizzo di obiettivi in tela a terra il numero massimo di foto in rotta si ridurrà dello stesso numero degli obiettivi in tela impiegati (esempio: con 3 obiettivi in tela a terra sarà ammesso un massimo di 13 foto). L'equipaggio dovrà indicare, nell'esatto spazio della scheda di gara:

a) la forma rappresentata dagli obiettivi in tela a terra (vedi appendice1);

Giulio Salvai

b) la sua distanza dal CP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);
c) il numero identificativo del CP precedente.

A.3.4.8 Non ci saranno fotografie in rotta né obiettivi di tela a terra prima dello SP, entro le prime 5 nm dopo lo SP, né un Nm prima di ogni CP, né dopo il FP.

A.3.6 **Flight Data RecordingEquipment**

A.3.6.1 Il Centro Classifiche fornirà adogni equipaggio un registratore di volo approvato.

A.3.6.2 I requisiti tecnici dei registratori di volo sono quelli riportati nel FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4.

A.3.6.3 La responsabilità del funzionamento del registratore di volo, una volta imbarcato sull'aereo, è dell'equipaggio. Il data recorder diventa parte integrale dell'attrezzatura di bordo ed il suo eventuale malfunzionamento sarà considerato come una normale avaria. L'equipaggio sarà classificato solamente in base ai dati che il registratore avrà memorizzato.

A.3.6.4 Nessun concorrente è autorizzato a manipolare il registratore di volo in qualsiasi modo, pena la squalifica. Particolari dubbi o problemi riguardanti l'utilizzo del registratore di volo devono essere risolti durante il briefing.

A.4 PENALITÀ

A.4.2 **Prova di puntualità a tempo su CP:**

Sorvolo al tempo teorico +/- 5 sec.	0 penalità
Ogni secondo di anticipo / ritardo oltre i 5 sec.	3 penalità
Sorvolo di un CP fuori dal cancello	100 penalità
massimo	100 penalità

A.4.3 **Prova di ricognizione a vista:**

Foto/obiettivi di tela a terra tra CP:

Per ogni identificazione corretta della posizione (tolleranza 0,5 nm)	0 penalità
Identificazione corretta con errore di posizione compreso tra 0,51 nm e 1,0 nm	15 penalità
Non osservato	30 penalità
Non corretto o con errore di posizione oltre 1,0 nm	50 penalità

A.4.4	a) Non rilevato al passaggio di un cancello (CP)	100 penalità
	b) Violazione delle norme di sicurezza e di volo(ogni volta)	600 penalità
	c) Volo al di sotto della minima altezza(ogni volta)	200 penalità
	d) Violazione delle istruzioni impartite(ogni volta)	200 penalità
	e) Apertura della busta di sicurezza	300 penalità
	f) Trasporto di equipaggiamenti elettronici non autorizzati	squalifica
A.4.5	virata maggiore di 90 ° dalla rotta per oltre 5 secondi (tra SP e FP)(ogni volta)	200 penalità
A.4.6	Presentazione in ritardo della busta di gara	300 penalità
A.4.7	Mancato ascolto sulla frequenza di gara(ogni volta)	200 penalità

Fulvio Salvai

A.4.8 Ogni equipaggio che per qualsiasi ragione atterri in un aeroporto diverso da quello pianificato e non continui la gara sarà considerato ritirato. Nel caso in cui continui la gara non saranno fatti abbuoni sui tempi rilevati.

A.5 SQUALIFICA

A.5.1 La squalifica di un equipaggio può derivare da:

a) qualsiasi comportamento scorretto a terra o in volo,
b) condotta di volo pericolosa che possa mettere in pericolo persone e/o cose,
c) atteggiamenti di protesta rivolti direttamente ad altri concorrenti,
d) mancato rispetto delle norme e dei regolamenti di gara,
e) violazione delle norme anti-doping FAI,
f) manomissione del sistema di registrazione del volo,
g) trasporto di apparecchiature elettroniche non autorizzate,
h) qualsiasi tipo di inganno.

A.5.2 La decisione di squalificare un equipaggio compete al Direttore di Gara dopo aver consultato la Commissione Sportiva Operante.

A.6 ISCRIZIONI

A.6.1 Ogni equipaggio deve essere composto da un pilota titolare e da un navigatore. Nessun passeggero può essere imbarcato durante la gara. Il cambio di un membro dell'equipaggio potrà essere richiesto per iscritto al Direttore di Gara fino a 5 minuti prima della partenza del primo equipaggio. Le infrazioni a quanto previsto da questo articolo comportano l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.

A.6.2 Il pilota deve essere in possesso di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che piloterà in gara. L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento ed il regolamento particolare di gara che accetta incondizionatamente all'atto dell'iscrizione alla gara e deve essere in grado di applicarli.

A.6.3 Tutti i membri dell'equipaggio devono essere in possesso di una valida licenza sportiva FAI, rilasciata dall'Aero Club d'Italia, e di un documento di riconoscimento da esibire al momento dell'iscrizione.

A.6.4 In occasione di ogni gara si terrà un briefing al quale dovranno partecipare obbligatoriamente i piloti titolari dell'iscrizione. Possono partecipare anche i navigatori ed i capisquadra ma non come rappresentanti dei titolari. Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza.

A.6.5 Gli equipaggi devono presentarsi alla Direzione di gara entro l'orario stabilito dall'organizzatore. Il briefing sarà considerato quale inizio dell'evento che terminerà dopo la cerimonia di chiusura (premiazione). I concorrenti che si assenteranno durante questo periodo senza formale autorizzazione del Direttore di Gara saranno considerati ritirati dalla gara.

A.6.6 Gli organizzatori non assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possonoderivare agli equipaggi, agli aa/mm, a terzi ed alle cose, in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.6.7 E' facoltà dell'organizzatore della gara limitare il numero dei partecipanti.

Aldo Salvi

A.7 **AEREI**

A.7.1 Sono ammessi alla competizione i seguenti aeromobili:

a) gli aeromobili motoelica con motore a pistoni, anche con compressore, e turboelica rientranti nelle sottoclassi C-1 (a, b, c, d) e C-3 (a, b, c) previste dal FAI Sporting Code, Sezione 2 con numero di posti non superiore a sei;

b) i motoalianti con motore non retrattile montato integralmente alla cellula e carrello convenzionale a tre ruote come previsto dal FAI Sporting Code Section 3;

c) gli aerei autocostruiti immatricolati con un Permesso di Volo;

d) gli ULM Avanzati.

A.7.2 La velocità minima di gara ammessa è di 65Kts.

La velocità di gara, sarà scelta dall'equipaggio, dovrà essere un multiplo di 5Kt e non potrà essere inferiore al 60% della velocità indicata nella tabella ufficiale emessa dalla Commissione Sportiva Centrale Aeronautica (Allegato 1).

A.7.3 Gli aeromobili devono avere un'autonomia almeno pari al tempo necessario a volare l'intero percorso di gara (da decollo ad atterraggio) alla velocità di gara, maggiorata del 10% e con la riserva di carburante come richiesto dalle regole VFR.

A.7.4 Tutti gli aeromobili devono essere dotati di stazione ricetrasmittente in VHF.

A.7.5 Ogni aeromobile deve essere munito dei documenti prescritti dal Codice di Navigazione Aerea e previsti da ENAC. Ogni aeromobile deve essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti dalla Legge con estensione della garanzia alle gare non acrobatiche iscritte nel calendario sportivo dell'Aero Club d'Italia e della FAI.

A.7.6 Qualora gli aeromobili siano parcheggiati all'aperto, ogni equipaggio deve provvedere personalmenteall'ancoraggio con proprio materiale.

A.8 LAGNANZE E RECLAMI

A.8.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro da versare all'Ente organizzatore. In caso di rigetto del reclamo tale somma sarà incamerata dalla C.C.S.A.

A.9 RISULTATI FINALI

A.9.1 Affinché la gara sia considerata valida ed omologabile ai fini del Campionato Italiano di Specialità, il totale complessivo delle penalità risultanti dall'applicazione alle prove di gara delle penalità di cui ai §§ A.4.1, A.4.2, A.4.3) non potrà essere inferiore a 1500 penalità (decollo + 10 crono + 8 foto in rotta/obiettivi in tela).

Ai fini del conteggio dovranno essere considerate le penalità massime previste per ogni singola prova di puntualità a tempo su CP e per le prove di ricognizione visiva, dovranno essere considerate le penalità corrispondenti a "Non osservato" ed eventuali penalità previste per la prova di atterraggio.

A.9.2 Ai fini della classifica di gara nonché della classifica del Campionato Italiano di specialità, ad ogni equipaggio sarà assegnato un "VOTO" derivante dalla applicazione della seguente formula, tenuto conto della somma teorica delle massima penalità di gara e delle penalità assegnate:

Fulvio Soluri

COEFFICIENTE - PENALITA'

_____ X 10

COEFFICIENTE

Dove i parametri sono dati da:

a) Coefficiente (K) = Totale massimo teorico delle penalità di gara calcolato ai sensi del § A.9.1;

b) Penalità = Totale delle penalità accumulate da ogni equipaggio. Il risultato dovrà essere preciso al 2° decimale (0,00). Nel caso in cui il valore di "Penalità" sarà superiore al valore di "K", il "VOTO" sarà uguale a 0,00.

A.9.3 Quando, per causa di forza maggiore, sono annullate una o più prove ed è quindi ridotto il "K" della gara, ai fini del calcolo del voto, il "K" sarà ridotto di conseguenza prima del voto. In questo caso non si terrà conto del coefficiente minimo previsto (§ A.9.1).

A.9.4 Risulterà vincitore l'equipaggio che, all'arrivo, avrà conseguito il voto più alto secondo la formula indicata al§A.9.2. La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni equipaggio. Nel caso di parità precederà l'equipaggio con minor penalità nelle prove di puntualità. Nel caso di ulteriore parità sarà classificato primo l'equipaggio il cui aereo ha maggior velocità di gara.

A.9.7 Il titolo italiano nelle specialità Rally – Idro sarà assegnato al Pilota ed al Navigatore che avranno ottenuto il punteggio più alto.

A.10 PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI

A.10.1 fino al 3° classificato per ogni categoria una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore. L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della CCSA.

A.10.2 Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

oooOOOooo

Fulvio Solaini

Appendice 1 FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.

CANVAS TARGET INFORMATION

Canvas targets shall be white and made of strips 0.5 meters wide and the total overall size between 3 and 4 meters.
Permitted signs:



The shapes of the signs should be sketched by the crew on his answer sheet, as seen.

Fulvio Saluzzi

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Fulvio Salucci

Appendice 2 FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.

AERO CLUB di _____

SCHEDA DI GARA

MARCHE: ..... EQUIPAGGIO: .....

FOTO IN ROTTA			
	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (da servire alla giuria)
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
L			
M			
N			
P			
R			
S			
T			
U			

TELI A TERRA			
FORMA	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (da servire alla giuria)

FIRMA DEL PILOTA O DEL NAVIGATORE .....

Non verranno valutate le schede senza firma e con i campi "MARCHE" ed "EQUIPAGGIO" non compilati.

Giulio Salucci

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 3 FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.

Denominazione GARA

Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dati NAVIGATORE Pilota ☐ Allievo Pilota ☐ Altro ☐ .....

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

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

e-mail _____ oppure fax nr _____

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

Dati VELIVOLO Marche _____ Modello _____

Potenza _____ Velocità massima Kts _____ Velocità di Gara richiesta(*) _____ Kts

(*) come da Art. A.7.2 del RSN Rally Edizione corrente

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

L equipaggio chiede l'iscrizione alla Gara di Rally ☐ Velocità ☐ e dichiara di conoscere

ed accettare il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Ed. _____ ed il Regolamento Particolare.

Compilare in ogni parte ed inviare a _____

Le schede non complete non potranno essere prese in considerazione.

Giulio Salucci

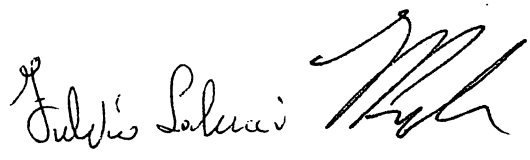
PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 5 TABELLA VELOCITA' MASSIME.

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 1 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	**280**	**151**
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	**290**	**156**
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	**252**	**136**
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	**180**	**97**
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	**248**	**133**
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	**298**	**160**
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	**282**	**152**
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	**327**	**176**
BEECH	BONANZA A 36	304	**310**	**167**
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	**315**	**170**
BEECH	BONANZA F 33	289	**320**	**172**
BEECH	BONANZA V 35	289	**285**	**153**
BEECH	DEBONNAIR	225	**260**	**140**
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	**225**	**121**
C.A.A.R.P.	CAP 1O B	183	**265**	**143**
C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	**260**	**140**
CESSNA	150 STANDARD	102	**198**	**106**
CESSNA	152 AEROBAT	130	**200**	**107**
CESSNA	172 M	162	**220**	**118**
CESSNA	172 N - P	162	**227**	**122**
CESSNA	172 RG II	200	**275**	**148**
CESSNA	172 RG.	182	**260**	**140**
CESSNA	172 STANDARD	152	**216**	**116**
CESSNA	182 N	233	**250**	**134**
CESSNA	208	300	**270**	**145**
CESSNA	310 (N421N)	520	**352**	**190**
CESSNA	337	426	**307**	**165**
CESSNA	C 152	130	**200**	**107**

Silvio Salucci

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 2 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
CESSNA	C 172 FG	152	**216**	**116**
CESSNA	C 182 Q	233	**258**	**139**
CESSNA	CARDINAL RG	203	**286**	**154**
CESSNA	CENTURION	304	**300**	**161**
CESSNA	CENTURION TURBO	314	**304**	**164**
CESSNA	ROCKET	210	**246**	**132**
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	**215**	**116**
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	**328**	**177**
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	**284**	**153**
MOONEY	M 20·K	203	**305**	**164**
MOONEY	M 201	203	**295**	**159**
MOONEY	M 262	203	**307**	**165**
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	**285**	**153**
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	**230**	**124**
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	**215**	**116**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	**208**	**112**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	**212**	**114**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	**305**	**164**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	**330**	**178**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	**370**	**199**
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	**340**	**183**
PARTENAVIA	P92	100	**195**	**105**
PIPER	ATZECH	507	**305**	**164**
PIPER	COMANCHE 250	263	**288**	**155**
PIPER	COMANCHE 260	263	**292**	**157**
PIPER	PA 18 SUPER	152	**200**	**107**
PIPER	PA 23 APACHE	480	**305**	**164**
PIPER	PA 28 150	152	**215**	**116**



PIPER	PA 28 160	162	217	117

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 3 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
PIPER	PA 28 ARCHER	180	225	121
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	225	121
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	272	146
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	265	143
PIPER	PA 30		310	167
PIPER	PA 32 LANCE	304	290	156
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	315	170
PIPER	PA 34 SENECA I	406	300	161
PIPER	PA 34 SENECA II	406	305	164
PIPER	PA 34 SENECA III	406	310	167
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	266	143
PIPER	TWIN COMANCHE	324	290	156
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	246	132
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	245	132
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	270	145
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	205	110
ROCWELL	114	264	290	156
S M	210	406	298	160
SA GARDAN	GO HORIZON	162	220	118
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	200	107
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	202	109
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	205	110
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	210	113
SIAI MARCHETTI	S 208	284	245	132
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	310	167
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	275	148
SIAI MARCHETTI	SM 1019 UTILITY	317	285	153
SOCATA	MS 892	162	208	112
SOCATA	MS 893	183	215	116

Fulvio Soluri

SOCATA	MS 894	223	**225**	**121**

TABELLA VELOCITA' MASSIME VELIVOLI IDRO				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROFAB	LA 250	270	**270**	**146**
CESSNA	C 206	300	**206**	**140**
CESSNA	R 172 K	195	**222**	**120**
CESSNA	C 172	160	**197**	**106**
CESSNA	C 305 C	213	**185**	**100**
MAULE	M 7	235	**197**	**106**
PIPER	PA 18 S	180	**210**	**113**

Silvio Salucci

Appendice 6 REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.

Regolamento particolare

1. L'Aeroclub di _____ organizza per il giorno _____ la gara di Rally Idro denominata_____, competizione/i riservata/e ad aerei a motore come da regolamento sportivo nazionale dell'AeCI.

2. Il regolamento sportivo di riferimento è il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Aereo/Idro.

3. Durante tutte le fasi delle gare il pilota sarà responsabile della sicurezza nelle operazioni di volo nel rispetto delle norme VFR, in particolar modo i piloti devono rispettare le quote minime di volo, ovvero 500ft sul terreno o 1000ft sui centri abitati.

4. Per gravi infrazioni alla disciplina di volo ed alle norme di sicurezza sarà adottato il provvedimento della squalifica dalla/e gara/e.

5. Ogni volo di prova dovrà essere autorizzato ed è vietata ogni manovra acrobatica sul campo.

6. Queste disposizioni hanno forza di regolamento.

7. La pista preferenziale per i decolli sarà la _____.

8. Lo spazio aereo interessato dalla/e gara/e è _____ e l'ente preposto a fornire il servizio FIS è _____ sulla frequenza _____.

9. Aeroporti alternati consigliati, previa verifica, sono _____ e _____.

Iscrizione e partecipazione alle gare

10. Le iscrizioni si apriranno 30 giorni prima dell'effettuazione della gara.
Le schede di iscrizione, complete in ogni parte, dovranno pervenire tassativamente all'Aeroclub di _____ almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara.

11. In via del tutto eccezionale e a giudizio insindacabile del Direttore di Gara potranno essere accettate con solo 5 giorni di anticipo ma con tasse di iscrizione raddoppiate.

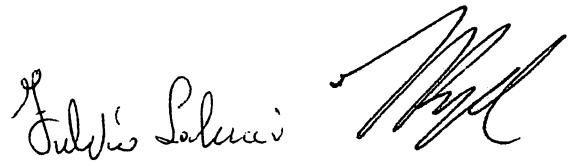
12. I concorrenti dovranno presentarsi in campo per completare le procedure di iscrizione e il controllo documenti entro le ore _____ del giorno precedente la garaovvero del _____.

13. Il rispetto degli orari del programma è tassativo. Eventuali variazioni saranno tempestivamente comunicate dal Direttore di gara.

14. La premiazione della/e gara/e, avverrà durante il pranzo/cena/cerimonia il giorno _____ alle ore _____ presso _____.

15. Il costo di iscrizione alla/e gara/e è di_____ euro ad equipaggio e comprende il pranzo/cena/cerimonia del giorno _____ ed i trasferimenti da e per l'aeroporto

16. L'Aeroclub di _____ metterà a disposizione degli equipaggi le sue strutture nei limiti concessi dai propri regolamenti.



17. Una convenzione alberghiera è stata concordata con l'Hotel _____ al prezzo di _____ euro stanza singola e _____ euro stanza doppia. Chi fosse interessato è pregato di prenotare chiamando il numero _____ citando la convenzione "Rally aereo _____".

Programma della gara

Aeroporto/Aviosuperficie di _____.

- arrivo:data _____ dalle ore _____ alle _____

-termine perfezionamento iscrizioni: data _____ ore _____

Gara data _____

- briefing pre-gara: orario _____
- inizio consegna buste: orario _____
- inizio sequenze di decollo: orario _____
- pranzo/cena/cerimonia: orario _____
- premiazione: orario _____

Ufficiali

Direttore di gara: _____

CSO: _____

Contatti

Aeroclub di _____

Via _____, n. ____, cap_____ città _____

tel. _____

fax _____

e-mail _____

Fulvio Soluri

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO VOLO A MOTORE "RALLY IDRO" 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO *(Gare Rally Idro del Volo a Motore)* **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, 27 marzo 2018

I COMPONENETI DELLA STS:

(Ernesto BIONDO) _____

(Filippo PAPALE) _____

(Vittorio CUCURNIA) _____

Luca Marin

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO
VOLO A MOTORE
RALLY AEREO
IDROVOLANTI

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

A.1	INTRODUZIONE	3
A.2	NORME GENERALI	4
A.3	DETTAGLI DELLA GARA	5
A.4	PENALITÀ	8
A.5	SQUALIFICA	9
A.6	ISCRIZIONI	9
A.7	AEREI	10
A.8	RECLAMI	10
A.9	RISULTATI FINALI	10
A.10	PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI	11
APPENDICE 1	FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA	12
APPENDICE 2	FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.	14
APPENDICE 3	FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.	16
APPENDICE 5	TABELLA VELOCITA' MASSIME.	22
APPENDICE 6	REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.	25

L'Aero Club d'Italia organizza i seguenti eventi sportivi:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Idrovolanti - Sez. Piloti
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Idrovolanti - Sez. Navigatori

delegando l'effettuazione delle gare previste Agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta. Questi ultimi si impegnano a curare la parte logistica e ad ottemperare a quanto previsto dal presente regolamento e a tutte le disposizioni emanate da questo Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

A.1.1 Le gare di rally – Idrovolanti valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara; il numero minimo di partecipanti non deve essere inferiore a quattro.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C. decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Il Direttore di Gara (D.G.) è il responsabile del percorso di gara.

A.1.4 Il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare, annullare la gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del D.G. e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno sessanta giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e massima comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara (§ A.2.8/9) nonché al controllo degli atterraggi di precisione in prossimità della griglia.

A.1.7 In occasione dell'evento agonistico l'Aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente e i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A. con la tessera di Giudice in corso di validità. La C.S.O. è disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;

b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;

c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;

d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie.

E' compito del responsabile del Centro Classifiche: 1) la pianificazione del percorso di gara; 2) il volo di prova per l'effettuazione di tutte le foto in rotta e dei CP; 3) la predisposizione dell'ordine di partenza e delle buste di gara contenenti la carta al 200.000, le foto, il road book e la scheda di gara. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. le classifiche provvisorie appena compilate evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse in sede di decodifica dei registratori di volo.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per l'effettuazione del volo di prova per la ricognizione del percorso di gara sono a carica dell'Aeroclub organizzatore.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.3 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.4 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.5 Ad ogni equipaggio sarà consegnata una carta di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche e con scala 1:200.000.

A.2.6 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare. Tra un decollo e quello successivo deve esserci una separazione in tempo di almeno 2 minuti.

A.2.7 I decolli di equipaggi di uno stesso Aero Club, se possibile, devono essere separati da un tempo minimo di 6 minuti. L'inserimento di un equipaggio estraneo annulla questa raccomandazione.

A.2.8 E' vietato l'uso di qualunque apparecchiatura elettronica e/o pilota automatico che possa facilitare la condotta di gara. Il Direttore di Gara e la C.S.O. sono preposti alla verifica dei dispositivi non consentiti che saranno sbarcati ovvero sigillati nell'ipotesi che siano integrati sul pannello strumenti. I sigilli saranno controllati al termine della gara.

A.2.9 Gli aeromobili, gli equipaggi, i bagagli personali possono essere sottoposti ad ispezione dalla C.S.O. per la ricerca di apparati non consentiti per la navigazione/comunicazione. L'ispezione deve essere completata entro i 5 minuti che precedono l'orario di consegna della busta di gara.

A.2.10 La busta di gara, contenente tutto l'occorrente per lo svolgimento della competizione, compreso il materiale per la pianificazione, fotografico e la scheda di gara (vedi appendice 2), deve essere

consegnata tra un minimo di 35 minuti ed un massimo di 45 minuti prima del decollo. Il D.G. potrà aumentare questi tempi di consegna per valide esigenze operative.

A.2.11 L'Ente organizzatore utilizzerà i dati dei registratori di volo per verificare se l'equipaggio ha eseguito il volo in conformità con le istruzioni impartite. Ad ogni errore corrisponderà una penalità (§ A.4).

A.2.12 Dopo il decollo i concorrenti dovranno portarsi allo Starting Point entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book, sufficiente a coprire l'intera distanza.

A.2.13 Dopo il Finish Point, i concorrenti, dovranno portarsi all'atterraggio di precisione, successivamente rullare fino al parcheggio e consegnare la scheda di gara entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book, sufficiente a coprire l'intero percorso.

A.2.14 Dopo l'ammaraggio, il flottaggio verso l'ormeggio deve essere eseguito senza indugio seguendo le istruzioni impartite dalla TWR o dal personale preposto a terra.

A.2.15 raggiunta la posizione di parcheggio, gli equipaggi devono restare nei loro aerei fintanto che non avranno consegnato la scheda di gara al personale addetto e non devono comunicare con nessuno. La scheda di gara deve essere compilata e pronta per la riconsegna, unitamente al registratore di volo, entro il tempo stabilito (Punto A.2.13).

A.2.16 E' fatto divieto agli equipaggi di comunicare tra loro a partire dal momento della consegna della prima busta fino alla riconsegna della busta da parte dell'ultimo equipaggio in gara, è altresì fatto divieto a chiunque di avvicinare i concorrenti durante il tempo di pianificazione della gara e prima della riconsegna della busta di gara dopo l'arrivo al parcheggio. I giudici componenti la C.S.O. sono preposti alla verifica dell'osservanza di tale norma.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 Prova di navigazione (Navigation test)

A.3.1.1 Il test di navigazione inizia dal decollo (TO) ed il primo punto di sorvolo sarà lo starting point (SP). La gara prosegue lungo i vertici del tracciato (CP) e termina al final point (FP). La lunghezza di ogni competizione deve essere compresa tra 80 nm e 100 nm ed è calcolata dal primo punto della gara (SP) al punto finale (FP). Per motivi di sicurezza o in casi particolari legati alle condizioni meteo o per contingenti motivi di sicurezza il D.G., può modificare la lunghezza del percorso di gara o variarne la configurazione. La distanza tra un vertice ed il successivo è compresa, salvo giustificati casi di forza maggiore, tra 5 nm e 15 nm ed il numero dei vertici è compreso tra un minimo di 10 ed un massimo di 16 compreso ST e FP.

A.3.1.2 La competizione sarà composta dalle seguenti prove:

1. prova di pianificazione (Plotting test);
2. prova di puntualità a tempo (Timing Test) sui CP;
3. prova di ricognizione a vista (Observation Test):
   a) fotografie dei CP;
   b) fotografie in Rotta (minimo 8/massimo 16) e/o obiettivi di tela a terra;

A.3.1.3 Dopo il decollo il pilota deve seguire le istruzioni ricevute per raggiungere lo SP. Lo SP deve essere sorvolatocon la prua dell'aeromobile già in rotta verso il primo vertice (CP1). L'aeromobile, durante il sorvolo dei CP e del FP, deve mantenere la prua impostata per raggiungere quel punto.

A.3.1.4 Dopo aver superato il FP gli aeromobili devono seguire le istruzioni impartite per l'avvicinamento e l'ammaraggio.

A.3.1.5 I tracciati del volo e le quote mantenute durante la gara saranno verificati esaminando i dati dei registratori di volo. Non seguire le istruzioni comporta sanzioni in accordo al § A.4.

A.3.1.6 Saranno sanzionate le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta che congiunge due vertici tra lo SP ed il FP rilevate dal registratore di volo (§ A.4.5).

A.3.1.7 Dopo aver superato un vertice la virata deve essere effettuata seguendo il percorso più breve per raggiungere il vertice successivo. Queste virate non rientrano sotto la "regola più di 90°" (§ A.3.1.6) se effettuate entro 45 secondi dopo il passaggio del vertice.

A.3.1.8 Lo SP ha una "gate line" che si estende per 1 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in allontanamento. L'attraversamento in violazione di quanto previsto al punto A.3.1.3 comporta le penalità previste per le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta.

A.3.2 **Prova di pianificazione (Plotting test)**

A.3.2.1 Tutti i punti di controllo (CP) e le tratte saranno descritte in modo chiaro nelle istruzioni di volo. I vertici, lo SP, ed il FP sono punti di controllo (CP).

A.3.2.2 I CP devono essere chiaramente identificabili sul terreno, devono essere descritti nelle istruzioni di volo, devono essere definiti ed identificabili sulla carta di gara dove devono essere rappresentati con un simbolo secondo la legenda grafica convenzionale della carta stessa, devono avere una esatta posizione sul terreno e devono essere verificati a terra dal D.G. attraverso l'impiego di due GPS indipendenti che lavorano con almeno 6 satelliti e che abbiano WGS 84.

A.3.2.3 Le istruzioni sui CP possono essere date nelle seguenti forme:

a) posizione nota;
b) coordinate (latitudine e longitudine);
c) prua e distanza da o verso i CP descritti secondo le modalità dei precedenti punti a) o b).

Le informazioni fornite non devono consentire identificazioni ambigue.

A.3.2.4 I simboli degli aeroporti, dei VOR, degli NDB o l'incrocio di coordinate geografiche riportate sulla carta di gara sono "posizioni note" e possono rappresentare dei CP. Possono essere dichiarati altri oggetti sulla mappa come "posizione nota". Tutte le "posizioni note" devono essere evidenziate sulla carta di gara e visualizzate sulle istruzioni di volo.

A.3.2.5 Punti noti alla Direzione di gara, ma sconosciuti agli equipaggi in gara, non sono da considerarsi "posizioni note".

A.3.2.6 Istruzioni su una tratta possono essere date come:

a) tratta realizzata dal sorvolo di una traccia a terra {da CP (x) seguire fiume fino CP (x + 1)}. In questo caso, nelle istruzioni di volo, sarà data la corretta prua per un avvicinamento diretto al CP (x+1), la lunghezza della tratta ed il tempo esatto necessario a percorrerla.

b) tratta realizzata dalla descrizione di un arco di cerchio {da CP (y) seguire l'arco fino al CP (y+1)}. Il centro dell'arco sarà una posizione nota e verrà indicata nelle istruzioni di volo (massimo tre navigazioni ad arco per ogni gara). Sarà compito dei concorrenti tracciare l'arco sulla carta.

A.3.2.7 La rotta sarà data come rotta vera.

A.3.2.8 Le distanze saranno date in miglia e decimi di miglia nautiche e/o in chilometri e decimi di chilometri.

A.3.2.9 la busta di gara conterrà una mappa con il percorso già tracciato, fornita in busta chiusa e sigillata (busta di Sicurezza). L'Apertura di detta busta sarà penalizzata in accordo al Punto A.4.4.

A.3.3 **Prova di puntualità a tempo (Timing Test)**

A.3.3.1 Il tempo ufficiale di gara sarà quello letto sui GPS. I tempi (hh: mm: ss) potranno essere espressi in ora locale, UTC o come tempo trascorso dopo l'orario assegnato per il decollo. Questi tempi saranno riportati nella scheda di gara per il decollo, il sorvolo di ogni CP. Il tempo di decollo sarà rilevato all'attraversamento di una linea di decollo ben definita.

A.3.3.2 Saranno rilevati il tempo di decollo, i tempi di sorvolo dei CP ed il tempo di riconsegna della busta di gara.

A.3.3.3 In particolare, il tempo sarà rilevato quando l'aereo attraversa il cancello che taglia il CP che si estende per 0,5 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in avvicinamento, (per lo SP perpendicolarmente alla rotta in allontanamento).

A.3.4 **Prova di ricognizione a vista(Observation Test)**

A.3.4.1 La prova di ricognizione a vista inizia dal punto di partenza (SP), continua con tutti i CP e termina sul punto finale (FP).

A.3.4.2 Saranno oggetto della prova di ricognizione a vista le fotografie dei CP, le fotografie in rotta e/o gli obiettivi in tela a terra.

A.3.4.3 Agli equipaggi saranno fornite le fotografie dei CP (min. 10, max 16) e le fotografie in rotta (min. 8, max 16).

A.3.4.4 Le fotografie dei CP sono riprese dalla direzione coincidente con la prua di avvicinamento al punto e sono tutte vere. Le fotografie sono contrassegnate con il numero del CP nella corretta sequenza di sorvolo.

A.3.4.5 Le fotografie in rotta sono contrassegnate da lettere esse sono in sequenza ed è indicato nel road book in quale tratta si trovano. L'oggetto da identificare sarà cerchiato sulla fotografia e si dovrà trovare ad una distanza massima di 300 metri dalla rotta. Le fotografie in rotta sono riprese con un angolo massimo di più o meno 45° rispetto alla rotta di avvicinamento e con un angolo compreso tra 30° e 60° rispetto al terreno ad una altezza compresa tra 1000 e 1500 piedi.

L'equipaggio dovrà indicare, nell'apposito spazio della scheda di gara, contrassegnato dalla lettera della foto trovata:

a) la sua distanza dal CP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);

A. 3.4.6 Gli obiettivi in tela a terra (massimo 5 per gara) saranno posti tra i CP e dovranno essere posizionati ad una distanza massima di 100 metri dalla rotta.

A.3.4.7 In caso di utilizzo di obiettivi in tela a terra il numero massimo di foto in rotta si ridurrà dello stesso numero degli obiettivi in tela impiegati (esempio: con 3 obiettivi in tela a terra sarà ammesso un massimo di 13 foto). L'equipaggio dovrà indicare, nell'esatto spazio della scheda di gara:

a) la forma rappresentata dagli obiettivi in tela a terra (vedi appendice1);

b) la sua distanza dal CP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);
c) il numero identificativo del CP precedente.

A.3.4.8 Non ci saranno fotografie in rotta né obiettivi di tela a terra prima dello SP, entro le prime 5 nm dopo lo SP, né un Nm prima di ogni CP, né dopo il FP.

A.3.6 **Flight Data RecordingEquipment**

A.3.6.1 Il Centro Classifiche fornirà adogni equipaggio un registratore di volo approvato.

A.3.6.2 I requisiti tecnici dei registratori di volo sono quelli riportati nel FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4.

A.3.6.3 La responsabilità del funzionamento del registratore di volo, una volta imbarcato sull'aereo, è dell'equipaggio. Il data recorder diventa parte integrale dell'attrezzatura di bordo ed il suo eventuale malfunzionamento sarà considerato come una normale avaria. L'equipaggio sarà classificato solamente in base ai dati che il registratore avrà memorizzato.

A.3.6.4 Nessun concorrente è autorizzato a manipolare il registratore di volo in qualsiasi modo, pena la squalifica. Particolari dubbi o problemi riguardanti l'utilizzo del registratore di volo devono essere risolti durante il briefing.

A.4 PENALITÀ

A.4.2 **Prova di puntualità a tempo su CP:**

Sorvolo al tempo teorico +/- 5 sec.	0 penalità
Ogni secondo di anticipo / ritardo oltre i 5 sec.	3 penalità
Sorvolo di un CP fuori dal cancello	100 penalità
massimo	100 penalità

A.4.3 **Prova di ricognizione a vista:**

Foto/obiettivi di tela a terra tra CP:

Per ogni identificazione corretta della posizione (tolleranza 0,5 nm)	0 penalità
Identificazione corretta con errore di posizione compreso tra 0,51 nm e 1,0 nm	15 penalità
Non osservato	30 penalità
Non corretto o con errore di posizione oltre 1,0 nm	50 penalità

A.4.4	a) Non rilevato al passaggio di un cancello (CP)	100 penalità
	b) Violazione delle norme di sicurezza e di volo(ogni volta)	600 penalità
	c) Volo al di sotto della minima altezza(ogni volta)	200 penalità
	d) Violazione delle istruzioni impartite(ogni volta)	200 penalità
	e) Apertura della busta di sicurezza	300 penalità
	f) Trasporto di equipaggiamenti elettronici non autorizzati	squalifica
A.4.5	virata maggiore di 90 ° dalla rotta per oltre 5 secondi (tra SP e FP)(ogni volta)	200 penalità
A.4.6	Presentazione in ritardo della busta di gara	300 penalità
A.4.7	Mancato ascolto sulla frequenza di gara(ogni volta)	200 penalità

A.4.8 Ogni equipaggio che per qualsiasi ragione atterri in un aeroporto diverso da quello pianificato e non continui la gara sarà considerato ritirato. Nel caso in cui continui la gara non saranno fatti abbuoni sui tempi rilevati.

A.5 SQUALIFICA

A.5.1 La squalifica di un equipaggio può derivare da:

a) qualsiasi comportamento scorretto a terra o in volo,
b) condotta di volo pericolosa che possa mettere in pericolo persone e/o cose,
c) atteggiamenti di protesta rivolti direttamente ad altri concorrenti,
d) mancato rispetto delle norme e dei regolamenti di gara,
e) violazione delle norme anti-doping FAI,
f) manomissione del sistema di registrazione del volo,
g) trasporto di apparecchiature elettroniche non autorizzate,
h) qualsiasi tipo di inganno.

A.5.2 La decisione di squalificare un equipaggio compete al Direttore di Gara dopo aver consultato la Commissione Sportiva Operante.

A.6 ISCRIZIONI

A.6.1 Ogni equipaggio deve essere composto da un pilota titolare e da un navigatore. Nessun passeggero può essere imbarcato durante la gara. Il cambio di un membro dell'equipaggio potrà essere richiesto per iscritto al Direttore di Gara fino a 5 minuti prima della partenza del primo equipaggio. Le infrazioni a quanto previsto da questo articolo comportano l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.

A.6.2 Il pilota deve essere in possesso di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che piloterà in gara. L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento ed il regolamento particolare di gara che accetta incondizionatamente all'atto dell'iscrizione alla gara e deve essere in grado di applicarli.

A.6.3 Tutti i membri dell'equipaggio devono essere in possesso di una valida licenza sportiva FAI, rilasciata dall'Aero Club d'Italia, e di un documento di riconoscimento da esibire al momento dell'iscrizione.

A.6.4 In occasione di ogni gara si terrà un briefing al quale dovranno partecipare obbligatoriamente i piloti titolari dell'iscrizione. Possono partecipare anche i navigatori ed i capisquadra ma non come rappresentanti dei titolari. Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza.

A.6.5 Gli equipaggi devono presentarsi alla Direzione di gara entro l'orario stabilito dall'organizzatore. Il briefing sarà considerato quale inizio dell'evento che terminerà dopo la cerimonia di chiusura (premiazione). I concorrenti che si assenteranno durante questo periodo senza formale autorizzazione del Direttore di Gara saranno considerati ritirati dalla gara.

A.6.6 Gli organizzatori non assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possonoderivare agli equipaggi, agli aa/mm, a terzi ed alle cose, in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.6.7 E' facoltà dell'organizzatore della gara limitare il numero dei partecipanti.

A.7 **AEREI**

A.7.1 Sono ammessi alla competizione i seguenti aeromobili:

a) gli aeromobili motoelica con motore a pistoni, anche con compressore, e turboelica rientranti nelle sottoclassi C-1 (a, b, c, d) e C-3 (a, b, c) previste dal FAI Sporting Code, Sezione 2 con numero di posti non superiore a sei;

b) i motoalianti con motore non retrattile montato integralmente alla cellula e carrello convenzionale a tre ruote come previsto dal FAI Sporting Code Section 3;

c) gli aerei autocostruiti immatricolati con un Permesso di Volo;

d) gli ULM Avanzati.

A.7.2 La velocità minima di gara ammessa è di 65Kts.

La velocità di gara, sarà scelta dall'equipaggio, dovrà essere un multiplo di 5Kt e non potrà essere inferiore al 60% della velocità indicata nella tabella ufficiale emessa dalla Commissione Sportiva Centrale Aeronautica (Allegato 1).

A.7.3 Gli aeromobili devono avere un'autonomia almeno pari al tempo necessario a volare l'intero percorso di gara (da decollo ad atterraggio) alla velocità di gara, maggiorata del 10% e con la riserva di carburante come richiesto dalle regole VFR.

A.7.4 Tutti gli aeromobili devono essere dotati di stazione ricetrasmittente in VHF.

A.7.5 Ogni aeromobile deve essere munito dei documenti prescritti dal Codice di Navigazione Aerea e previsti da ENAC. Ogni aeromobile deve essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti dalla Legge con estensione della garanzia alle gare non acrobatiche iscritte nel calendario sportivo dell'Aero Club d'Italia e della FAI.

A.7.6 Qualora gli aeromobili siano parcheggiati all'aperto, ogni equipaggio deve provvedere personalmenteall'ancoraggio con proprio materiale.

A.8 LAGNANZE E RECLAMI

A.8.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro da versare all'Ente organizzatore. In caso di rigetto del reclamo tale somma sarà incamerata dalla C.C.S.A.

A.9 RISULTATI FINALI

A.9.1 Affinché la gara sia considerata valida ed omologabile ai fini del Campionato Italiano di Specialità, il totale complessivo delle penalità risultanti dall'applicazione alle prove di gara delle penalità di cui ai §§ A.4.1, A.4.2, A.4.3) non potrà essere inferiore a 1500 penalità (decollo + 10 crono + 8 foto in rotta/obiettivi in tela).

Ai fini del conteggio dovranno essere considerate le penalità massime previste per ogni singola prova di puntualità a tempo su CP e per le prove di ricognizione visiva, dovranno essere considerate le penalità corrispondenti a "Non osservato" ed eventuali penalità previste per la prova di atterraggio.

A.9.2 Ai fini della classifica di gara nonché della classifica del Campionato Italiano di specialità, ad ogni equipaggio sarà assegnato un "VOTO" derivante dalla applicazione della seguente formula, tenuto conto della somma teorica delle massima penalità di gara e delle penalità assegnate:

$$\frac{\text{COEFFICIENTE - PENALITA'}}{\text{COEFFICIENTE}} \text{ X 10}$$

Dove i parametri sono dati da:

a) Coefficiente (K) = Totale massimo teorico delle penalità di gara calcolato ai sensi del § A.9.1;

b) Penalità = Totale delle penalità accumulate da ogni equipaggio. Il risultato dovrà essere preciso al 2° decimale (0,00). Nel caso in cui il valore di "Penalità" sarà superiore al valore di "K", il "VOTO" sarà uguale a 0,00.

A.9.3 Quando, per causa di forza maggiore, sono annullate una o più prove ed è quindi ridotto il "K" della gara, ai fini del calcolo del voto, il "K" sarà ridotto di conseguenza prima del voto. In questo caso non si terrà conto del coefficiente minimo previsto (§ A.9.1).

A.9.4 Risulterà vincitore l'equipaggio che, all'arrivo, avrà conseguito il voto più alto secondo la formula indicata al§A.9.2. La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni equipaggio. Nel caso di parità precederà l'equipaggio con minor penalità nelle prove di puntualità. Nel caso di ulteriore parità sarà classificato primo l'equipaggio il cui aereo ha maggior velocità di gara.

A.9.7 Il titolo italiano nelle specialità Rally – Idro sarà assegnato al Pilota ed al Navigatore che avranno ottenuto il punteggio più alto.

A.10 PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI

A.10.1 fino al 3° classificato per ogni categoria una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore. L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della CCSA.

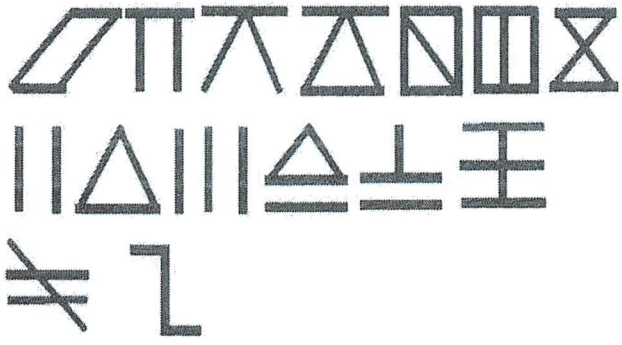
A.10.2 Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

oooOOOooo

Appendice 1 FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.

CANVAS TARGET INFORMATION

Canvas targets shall be white and made of strips 0.5 meters wide and the total overall size between 3 and 4 meters.
Permitted signs:



The shapes of the signs should be sketched by the crew on his answer sheet, as seen.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 2 FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.

AERO CLUB di _____

SCHEDA DI GARA

MARCHE: ..... EQUIPAGGIO: .....

FOTO IN ROTTA			
	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (riservato alla giuria)
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
L			
M			
N			
P			
R			
S			
T			
U			

TELI A TERRA			
FORMA	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (riservato alla giuria)

FIRMA DEL PILOTA O DEL NAVIGATORE .....

Non verranno valutate le schede senza firma e con i campi "MARCHE" ed "EQUIPAGGIO" non compilati.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 3 FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.

Denominazione GARA

Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dati NAVIGATORE Pilota ☐ Allievo Pilota ☐ Altro ☐ .....

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

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

e-mail _____ oppure fax nr _____

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

Dati VELIVOLO Marche _____ Modello _____

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

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

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

Compilare in ogni parte ed inviare a _____
Le schede non complete non potranno essere prese in considerazione.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 5 TABELLA VELOCITA' MASSIME.

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 1 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	280	151
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	243	131
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	243	131
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	290	156
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	252	136
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	180	97
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	248	133
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	298	160
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	282	152
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	327	176
BEECH	BONANZA A 36	304	310	167
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	315	170
BEECH	BONANZA F 33	289	320	172
BEECH	BONANZA V 35	289	285	153
BEECH	DEBONNAIR	225	260	140
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	225	121
C.A.A.R.P.	CAP 1O B	183	265	143
C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	260	140
CESSNA	150 STANDARD	102	198	106
CESSNA	152 AEROBAT	130	200	107
CESSNA	172 M	162	220	118
CESSNA	172 N - P	162	227	122
CESSNA	172 RG II	200	275	148
CESSNA	172 RG.	182	260	140
CESSNA	172 STANDARD	152	216	116
CESSNA	182 N	233	250	134
CESSNA	208	300	270	145
CESSNA	310 (N421N)	520	352	190
CESSNA	337	426	307	165
CESSNA	C 152	130	200	107

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 2 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
CESSNA	C 172 FG	152	**216**	**116**
CESSNA	C 182 Q	233	**258**	**139**
CESSNA	CARDINAL RG	203	**286**	**154**
CESSNA	CENTURION	304	**300**	**161**
CESSNA	CENTURION TURBO	314	**304**	**164**
CESSNA	ROCKET	210	**246**	**132**
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	**215**	**116**
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	**328**	**177**
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	**284**	**153**
MOONEY	M 20 K	203	**305**	**164**
MOONEY	M 201	203	**295**	**159**
MOONEY	M 262	203	**307**	**165**
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	**285**	**153**
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	**230**	**124**
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	**215**	**116**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	**208**	**112**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	**212**	**114**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	**305**	**164**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	**330**	**178**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	**370**	**199**
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	**340**	**183**
PARTENAVIA	P92	100	**195**	**105**
PIPER	ATZECH	507	**305**	**164**
PIPER	COMANCHE 250	263	**288**	**155**
PIPER	COMANCHE 260	263	**292**	**157**
PIPER	PA 18 SUPER	152	**200**	**107**
PIPER	PA 23 APACHE	480	**305**	**164**
PIPER	PA 28 150	152	**215**	**116**

PIPER	PA 28 160	162	217	117

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 3 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
PIPER	PA 28 ARCHER	180	225	121
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	225	121
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	272	146
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	265	143
PIPER	PA 30		310	167
PIPER	PA 32 LANCE	304	290	156
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	315	170
PIPER	PA 34 SENECA I	406	300	161
PIPER	PA 34 SENECA II	406	305	164
PIPER	PA 34 SENECA III	406	310	167
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	266	143
PIPER	TWIN COMANCHE	324	290	156
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	246	132
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	245	132
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	270	145
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	205	110
ROCWELL	114	264	290	156
S M	210	406	298	160
SA GARDAN	GO HORIZON	162	220	118
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	200	107
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	202	109
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	205	110
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	210	113
SIAI MARCHETTI	S 208	284	245	132
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	310	167
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	275	148
SIAI MARCHETTI	SM 1019 UTILITY	317	285	153
SOCATA	MS 892	162	208	112
SOCATA	MS 893	183	215	116

SOCATA	MS 894	223	**225**	**121**

TABELLA VELOCITA' MASSIME VELIVOLI IDRO				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROFAB	LA 250	270	**270**	**146**
CESSNA	C 206	300	**206**	**140**
CESSNA	R 172 K	195	**222**	**120**
CESSNA	C 172	160	**197**	**106**
CESSNA	C 305 C	213	**185**	**100**
MAULE	M 7	235	**197**	**106**
PIPER	PA 18 S	180	**210**	**113**

Appendice 6 REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.

Regolamento particolare

1. L'Aeroclub di _____ organizza per il giorno _____ la gara di Rally Idro denominata_____, competizione/i riservata/e ad aerei a motore come da regolamento sportivo nazionale dell'AeCI.

2. Il regolamento sportivo di riferimento è il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Aereo/Idro.

3. Durante tutte le fasi delle gare il pilota sarà responsabile della sicurezza nelle operazioni di volo nel rispetto delle norme VFR, in particolar modo i piloti devono rispettare le quote minime di volo, ovvero 500ft sul terreno o 1000ft sui centri abitati.

4. Per gravi infrazioni alla disciplina di volo ed alle norme di sicurezza sarà adottato il provvedimento della squalifica dalla/e gara/e.

5. Ogni volo di prova dovrà essere autorizzato ed è vietata ogni manovra acrobatica sul campo.

6. Queste disposizioni hanno forza di regolamento.

7. La pista preferenziale per i decolli sarà la _____.

8. Lo spazio aereo interessato dalla/e gara/e è _____ e l'ente preposto a fornire il servizio FIS è _____ sulla frequenza _____.

9. Aeroporti alternati consigliati, previa verifica, sono _____ e _____.

Iscrizione e partecipazione alle gare

10. Le iscrizioni si apriranno 30 giorni prima dell'effettuazione della gara.
Le schede di iscrizione, complete in ogni parte, dovranno pervenire tassativamente all'Aeroclub di _____ almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara.

11. In via del tutto eccezionale e a giudizio insindacabile del Direttore di Gara potranno essere accettate con solo 5 giorni di anticipo ma con tasse di iscrizione raddoppiate.

12. I concorrenti dovranno presentarsi in campo per completare le procedure di iscrizione e il controllo documenti entro le ore _____ del giorno precedente la garaovvero del _____.

13. Il rispetto degli orari del programma è tassativo. Eventuali variazioni saranno tempestivamente comunicate dal Direttore di gara.

14. La premiazione della/e gara/e, avverrà durante il pranzo/cena/cerimonia il giorno _____ alle ore _____ presso _____.

15. Il costo di iscrizione alla/e gara/e è di_____ euro ad equipaggio e comprende il pranzo/cena/cerimonia del giorno _____ ed i trasferimenti da e per l'aeroporto

16. L'Aeroclub di _____ metterà a disposizione degli equipaggi le sue strutture nei limiti concessi dai propri regolamenti.



17. Una convenzione alberghiera è stata concordata con l'Hotel _____ al prezzo di _____ euro stanza singola e _____ euro stanza doppia. Chi fosse interessato è pregato di prenotare chiamando il numero _____ citando la convenzione "Rally aereo _____".

Programma della gara

Aeroporto/Aviosuperficie di _____.

- arrivo:data _____ dalle ore _____ alle _____

-termine perfezionamento iscrizioni: data _____ ore _____

Gara data _____

- briefing pre-gara: orario _____
- inizio consegna buste: orario _____
- inizio sequenze di decollo: orario _____
- pranzo/cena/cerimonia: orario _____
- premiazione: orario _____

Ufficiali

Direttore di gara: _____

CSO: _____

Contatti

Aeroclub di _____

Via _____, n. _____, cap_____ città _____

tel. _____

fax _____

e-mail _____

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO VOLO A MOTORE "RALLY IDRO" 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO *(Gare Rally Idro del Volo a Motore)* **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, 27 marzo 2018

I COMPONENETI DELLA STS:

*(Ernesto BIONDO)*_____

*(Filippo PAPALE)*_____

*(Vittorio CUCURNIA)*_____

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO
VOLO A MOTORE
RALLY AEREO
IDROVOLANTI

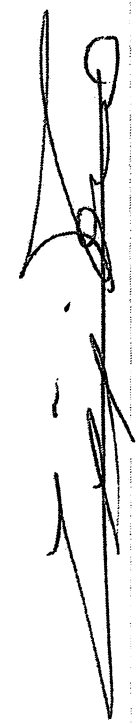
Regolamento approvato con delibera della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) in data 1° Marzo 2017 e aggiornato con Decreto del Commissario Straordinario n._____ del_____ 2018

Indice

A.1	INTRODUZIONE	3
A.2	NORME GENERALI	4
A.3	DETTAGLI DELLA GARA	5
A.4	PENALITÀ	8
A.5	SQUALIFICA	9
A.6	ISCRIZIONI	9
A.7	AEREI	10
A.8	RECLAMI	10
A.9	RISULTATI FINALI	10
A.10	PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI	11
APPENDICE 1	FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA	12
APPENDICE 2	FAC SIMILE SCHEDA DI GARA	14
APPENDICE 3	FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE	16
APPENDICE 5	TABELLA VELOCITA' MASSIME	22
APPENDICE 6	REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO	25

L'Aero Club d'Italia organizza i seguenti eventi sportivi:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Idrovolanti - Sez. Piloti
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Idrovolanti - Sez. Navigatori



delegando l'effettuazione delle gare previste Agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta. Questi ultimi si impegnano a curare la parte logistica e ad ottemperare a quanto previsto dal presente regolamento e a tutte le disposizioni emanate da questo Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

A.1.1 Le gare di rally – Idrovolanti valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara; il numero minimo di partecipanti non deve essere inferiore a quattro.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C. decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Il Direttore di Gara (D.G.) è il responsabile del percorso di gara.

A.1.4 Il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare, annullare la gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del D.G. e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno sessanta giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e massima comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara (§ A.2.8/9) nonché al controllo degli atterraggi di precisione in prossimità della griglia.

A.1.7 In occasione dell'evento agonistico l'Aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente e i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A. con la tessera di Giudice in corso di validità. La C.S.O. è disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;

b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;
c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;
d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato Italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie.
E' compito del responsabile del Centro Classifiche: 1) la pianificazione del percorso di gara; 2) il volo di prova per l'effettuazione di tutte le foto in rotta e dei CP; 3) la predisposizione dell'ordine di partenza e delle buste di gara contenenti la carta al 200.000, le foto, il road book e la scheda di gara. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. le classifiche provvisorie appena compilate evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse in sede di decodifica dei registratori di volo.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per l'effettuazione del volo di prova per la ricognizione del percorso di gara sono a carica dell'Aeroclub organizzatore.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.3 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.4 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.5 Ad ogni equipaggio sarà consegnata una carta di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche e con scala 1:200.000.

A.2.6 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare. Tra un decollo e quello successivo deve esserci una separazione in tempo di almeno 2 minuti.

A.2.7 I decolli di equipaggi di uno stesso Aero Club, se possibile, devono essere separati da un tempo minimo di 6 minuti. L'inserimento di un equipaggio estraneo annulla questa raccomandazione.

A.2.8 E' vietato l'uso di qualunque apparecchiatura elettronica e/o pilota automatico che possa facilitare la condotta di gara. Il Direttore di Gara e la C.S.O. sono preposti alla verifica dei dispositivi non consentiti che saranno sbarcati ovvero sigillati nell'ipotesi che siano integrati sul pannello strumenti. I sigilli saranno controllati al termine della gara.

A.2.9 Gli aeromobili, gli equipaggi, i bagagli personali possono essere sottoposti ad ispezione dalla C.S.O. per la ricerca di apparati non consentiti per la navigazione/comunicazione. L'ispezione deve essere completata entro i 5 minuti che precedono l'orario di consegna della busta di gara.

A.2.10 La busta di gara, contenente tutto l'occorrente per lo svolgimento della competizione, compreso il materiale per la pianificazione, fotografico e la scheda di gara (vedi appendice 2), deve essere

consegnata tra un minimo di 35 minuti ed un massimo di 45 minuti prima del decollo. Il D.G. potrà aumentare questi tempi di consegna per valide esigenze operative.

A.2.11 L'Ente organizzatore utilizzerà i dati dei registratori di volo per verificare se l'equipaggio ha eseguito il volo in conformità con le istruzioni impartite. Ad ogni errore corrisponderà una penalità (§ A.4).

A.2.12 Dopo il decollo i concorrenti dovranno portarsi allo Starting Point entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book, sufficiente a coprire l'intera distanza.

A.2.13 Dopo il Finish Point, i concorrenti, dovranno portarsi all'atterraggio di precisione, successivamente rullare fino al parcheggio e consegnare la scheda di gara entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book, sufficiente a coprire l'intero percorso.

A.2.14 Dopo l'ammaraggio, il flottaggio verso l'ormeggio deve essere eseguito senza indugio seguendo le istruzioni impartite dalla TWR o dal personale preposto a terra.

A.2.15 raggiunta la posizione di parcheggio, gli equipaggi devono restare nei loro aerei fintanto che non avranno consegnato la scheda di gara al personale addetto e non devono comunicare con nessuno. La scheda di gara deve essere compilata e pronta per la riconsegna, unitamente al registratore di volo, entro il tempo stabilito (Punto A.2.13).

A.2.16 E' fatto divieto agli equipaggi di comunicare tra loro a partire dal momento della consegna della prima busta fino alla riconsegna della busta da parte dell'ultimo equipaggio in gara, è altresì fatto divieto a chiunque di avvicinare i concorrenti durante il tempo di pianificazione della gara e prima della riconsegna della busta di gara dopo l'arrivo al parcheggio. I giudici componenti la C.S.O. sono preposti alla verifica dell'osservanza di tale norma.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 Prova di navigazione (Navigation test)

A.3.1.1 Il test di navigazione inizia dal decollo (TO) ed il primo punto di sorvolo sarà lo starting point (SP). La gara prosegue lungo i vertici del tracciato (CP) e termina al final point (FP). La lunghezza di ogni competizione deve essere compresa tra 80 nm e 100 nm ed è calcolata dal primo punto della gara (SP) al punto finale (FP). Per motivi di sicurezza o in casi particolari legati alle condizioni meteo o per contingenti motivi di sicurezza il D.G., può modificare la lunghezza del percorso di gara o variarne la configurazione. La distanza tra un vertice ed il successivo è compresa, salvo giustificati casi di forza maggiore, tra 5 nm e 15 nm ed il numero dei vertici è compreso tra un minimo di 10 ed un massimo di 16 compreso ST e FP.

A.3.1.2 La competizione sarà composta dalle seguenti prove:

1. prova di pianificazione (Plotting test);
2. prova di puntualità a tempo (Timing Test) sui CP;
3. prova di ricognizione a vista (Observation Test):
   a) fotografie dei CP;
   b) fotografie in Rotta (minimo 8/massimo 16) e/o obiettivi di tela a terra;

A.3.1.3 Dopo il decollo il pilota deve seguire le istruzioni ricevute per raggiungere lo SP. Lo SP deve essere sorvolatocon la prua dell'aeromobile già in rotta verso il primo vertice (CP1). L'aeromobile, durante il sorvolo dei CP e del FP, deve mantenere la prua impostata per raggiungere quel punto.

A.3.1.4 Dopo aver superato il FP gli aeromobili devono seguire le istruzioni impartite per l'avvicinamento e l'ammaraggio.

A.3.1.5 I tracciati del volo e le quote mantenute durante la gara saranno verificati esaminando i dati dei registratori di volo. Non seguire le istruzioni comporta sanzioni in accordo al § A.4.

A.3.1.6 Saranno sanzionate le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta che congiunge due vertici tra lo SP ed il FP rilevate dal registratore di volo (§ A.4.5).

A.3.1.7 Dopo aver superato un vertice la virata deve essere effettuata seguendo il percorso più breve per raggiungere il vertice successivo. Queste virate non rientrano sotto la "regola più di 90°" (§ A.3.1.6) se effettuate entro 45 secondi dopo il passaggio del vertice.

A.3.1.8 Lo SP ha una "gate line" che si estende per 1 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in allontanamento. L'attraversamento in violazione di quanto previsto al punto A.3.1.3 comporta le penalità previste per le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta.

A.3.2 **Prova di pianificazione (Plotting test)**

A.3.2.1 Tutti i punti di controllo (CP) e le tratte saranno descritte in modo chiaro nelle istruzioni di volo. I vertici, lo SP, ed il FP sono punti di controllo (CP).

A.3.2.2 I CP devono essere chiaramente identificabili sul terreno, devono essere descritti nelle istruzioni di volo, devono essere definiti ed identificabili sulla carta di gara dove devono essere rappresentati con un simbolo secondo la legenda grafica convenzionale della carta stessa, devono avere una esatta posizione sul terreno e devono essere verificati a terra dal D.G. attraverso l'impiego di due GPS indipendenti che lavorano con almeno 6 satelliti e che abbiano WGS 84.

A.3.2.3 Le istruzioni sui CP possono essere date nelle seguenti forme:

a) posizione nota;

b) coordinate (latitudine e longitudine);

c) prua e distanza da o verso i CP descritti secondo le modalità dei precedenti punti a) o b).

Le informazioni fornite non devono consentire identificazioni ambigue.

A.3.2.4 I simboli degli aeroporti, dei VOR, degli NDB o l'incrocio di coordinate geografiche riportate sulla carta di gara sono "posizioni note" e possono rappresentare dei CP. Possono essere dichiarati altri oggetti sulla mappa come "posizione nota". Tutte le "posizioni note" devono essere evidenziate sulla carta di gara e visualizzate sulle istruzioni di volo.

A.3.2.5 Punti noti alla Direzione di gara, ma sconosciuti agli equipaggi in gara, non sono da considerarsi "posizioni note".

A.3.2.6 Istruzioni su una tratta possono essere date come:

a) tratta realizzata dal sorvolo di una traccia a terra {da CP (x) seguire fiume fino CP (x + 1)}. In questo caso, nelle istruzioni di volo, sarà data la corretta prua per un avvicinamento diretto al CP (x+1), la lunghezza della tratta ed il tempo esatto necessario a percorrerla.

b) tratta realizzata dalla descrizione di un arco di cerchio {da CP (y) seguire l'arco fino al CP (y+1)}. Il centro dell'arco sarà una posizione nota e verrà indicata nelle istruzioni di volo (massimo tre navigazioni ad arco per ogni gara). Sarà compito dei concorrenti tracciare l'arco sulla carta.

A.3.2.7 La rotta sarà data come rotta vera.

A.3.2.8 Le distanze saranno date in miglia e decimi di miglia nautiche e/o in chilometri e decimi di chilometri.

A.3.2.9 la busta di gara conterrà una mappa con il percorso già tracciato, fornita in busta chiusa e sigillata (busta di Sicurezza). L'Apertura di detta busta sarà penalizzata in accordo al Punto A.4.4.

A.3.3 **Prova di puntualità a tempo (Timing Test)**

A.3.3.1 Il tempo ufficiale di gara sarà quello letto sui GPS. I tempi (hh: mm: ss) potranno essere espressi in ora locale, UTC o come tempo trascorso dopo l'orario assegnato per il decollo. Questi tempi saranno riportati nella scheda di gara per il decollo, il sorvolo di ogni CP. Il tempo di decollo sarà rilevato all'attraversamento di una linea di decollo ben definita.

A.3.3.2 Saranno rilevati il tempo di decollo, i tempi di sorvolo dei CP ed il tempo di riconsegna della busta di gara.

A.3.3.3 In particolare, il tempo sarà rilevato quando l'aereo attraversa il cancello che taglia il CP che si estende per 0,5 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in avvicinamento, (per lo SP perpendicolarmente alla rotta in allontanamento).

A.3.4 **Prova di ricognizione a vista(Observation Test)**

A.3.4.1 La prova di ricognizione a vista inizia dal punto di partenza (SP), continua con tutti i CP e termina sul punto finale (FP).

A.3.4.2 Saranno oggetto della prova di ricognizione a vista le fotografie dei CP, le fotografie in rotta e/o gli obiettivi in tela a terra.

A.3.4.3 Agli equipaggi saranno fornite le fotografie dei CP (min. 10, max 16) e le fotografie in rotta (min. 8, max 16).

A.3.4.4 Le fotografie dei CP sono riprese dalla direzione coincidente con la prua di avvicinamento al punto e sono tutte vere. Le fotografie sono contrassegnate con il numero del CP nella corretta sequenza di sorvolo.

A.3.4.5 Le fotografie in rotta sono contrassegnate da lettere esse sono in sequenza ed è indicato nel road book in quale tratta si trovano. L'oggetto da identificare sarà cerchiato sulla fotografia e si dovrà trovare ad una distanza massima di 300 metri dalla rotta. Le fotografie in rotta sono riprese con un angolo massimo di più o meno 45° rispetto alla rotta di avvicinamento e con un angolo compreso tra 30° e 60° rispetto al terreno ad una altezza compresa tra 1000 e 1500 piedi.

L'equipaggio dovrà indicare, nell'apposito spazio della scheda di gara, contrassegnato dalla lettera della foto trovata:

a) la sua distanza dal CP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);

A. 3.4.6 Gli obiettivi in tela a terra (massimo 5 per gara) saranno posti tra i CP e dovranno essere posizionati ad una distanza massima di 100 metri dalla rotta.

A.3.4.7 In caso di utilizzo di obiettivi in tela a terra il numero massimo di foto in rotta si ridurrà dello stesso numero degli obiettivi in tela impiegati (esempio: con 3 obiettivi in tela a terra sarà ammesso un massimo di 13 foto). L'equipaggio dovrà indicare, nell'esatto spazio della scheda di gara:

a) la forma rappresentata dagli obiettivi in tela a terra (vedi appendice1);

b) la sua distanza dal CP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);
c) il numero identificativo del CP precedente.

A.3.4.8 Non ci saranno fotografie in rotta né obiettivi di tela a terra prima dello SP, entro le prime 5 nm dopo lo SP, né un Nm prima di ogni CP, né dopo il FP.

A.3.6 **Flight Data RecordingEquipment**

A.3.6.1 Il Centro Classifiche fornirà adogni equipaggio un registratore di volo approvato.

A.3.6.2 I requisiti tecnici dei registratori di volo sono quelli riportati nel FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4.

A.3.6.3 La responsabilità del funzionamento del registratore di volo, una volta imbarcato sull'aereo, è dell'equipaggio. Il data recorder diventa parte integrale dell'attrezzatura di bordo ed il suo eventuale malfunzionamento sarà considerato come una normale avaria. L'equipaggio sarà classificato solamente in base ai dati che il registratore avrà memorizzato.

A.3.6.4 Nessun concorrente è autorizzato a manipolare il registratore di volo in qualsiasi modo, pena la squalifica. Particolari dubbi o problemi riguardanti l'utilizzo del registratore di volo devono essere risolti durante il briefing.

A.4 PENALITÀ

A.4.2 **Prova di puntualità a tempo su CP:**

Sorvolo al tempo teorico +/- 5 sec.	0 penalità
Ogni secondo di anticipo / ritardo oltre i 5 sec.	3 penalità
Sorvolo di un CP fuori dal cancello	100 penalità
massimo	100 penalità

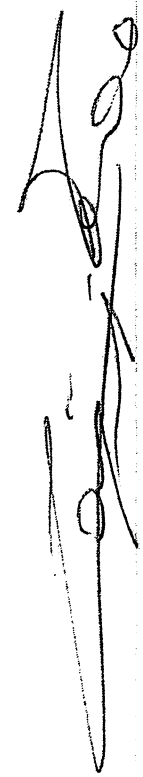
A.4.3 **Prova di ricognizione a vista:**

Foto/obiettivi di tela a terra tra CP:

Per ogni identificazione corretta della posizione (tolleranza 0,5 nm)	0 penalità
Identificazione corretta con errore di posizione compreso tra 0,51 nm e 1,0 nm	15 penalità
Non osservato	30 penalità
Non corretto o con errore di posizione oltre 1,0 nm	50 penalità

A.4.4	a) Non rilevato al passaggio di un cancello (CP)	100 penalità
	b) Violazione delle norme di sicurezza e di volo(ogni volta)	600 penalità
	c) Volo al di sotto della minima altezza(ogni volta)	200 penalità
	d) Violazione delle istruzioni impartite(ogni volta)	200 penalità
	e) Apertura della busta di sicurezza	300 penalità
	f) Trasporto di equipaggiamenti elettronici non autorizzati	squalifica
A.4.5	virata maggiore di 90 ° dalla rotta per oltre 5 secondi (tra SP e FP)(ogni volta)	200 penalità
A.4.6	Presentazione in ritardo della busta di gara	300 penalità
A.4.7	Mancato ascolto sulla frequenza di gara(ogni volta)	200 penalità

A.4.8 Ogni equipaggio che per qualsiasi ragione atterri in un aeroporto diverso da quello pianificato e non continui la gara sarà considerato ritirato. Nel caso in cui continui la gara non saranno fatti abbuoni sui tempi rilevati.



A.5 SQUALIFICA

A.5.1 La squalifica di un equipaggio può derivare da:

a) qualsiasi comportamento scorretto a terra o in volo,
b) condotta di volo pericolosa che possa mettere in pericolo persone e/o cose,
c) atteggiamenti di protesta rivolti direttamente ad altri concorrenti,
d) mancato rispetto delle norme e dei regolamenti di gara,
e) violazione delle norme anti-doping FAI,
f) manomissione del sistema di registrazione del volo,
g) trasporto di apparecchiature elettroniche non autorizzate,
h) qualsiasi tipo di inganno.

A.5.2 La decisione di squalificare un equipaggio compete al Direttore di Gara dopo aver consultato la Commissione Sportiva Operante.

A.6 ISCRIZIONI

A.6.1 Ogni equipaggio deve essere composto da un pilota titolare e da un navigatore. Nessun passeggero può essere imbarcato durante la gara. Il cambio di un membro dell'equipaggio potrà essere richiesto per iscritto al Direttore di Gara fino a 5 minuti prima della partenza del primo equipaggio. Le infrazioni a quanto previsto da questo articolo comportano l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.

A.6.2 Il pilota deve essere in possesso di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che piloterà in gara. L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento ed il regolamento particolare di gara che accetta incondizionatamente all'atto dell'iscrizione alla gara e deve essere in grado di applicarli.

A.6.3 Tutti i membri dell'equipaggio devono essere in possesso di una valida licenza sportiva FAI, rilasciata dall'Aero Club d'Italia, e di un documento di riconoscimento da esibire al momento dell'iscrizione.

A.6.4 In occasione di ogni gara si terrà un briefing al quale dovranno partecipare obbligatoriamente i piloti titolari dell'iscrizione. Possono partecipare anche i navigatori ed i capisquadra ma non come rappresentanti dei titolari. Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza.

A.6.5 Gli equipaggi devono presentarsi alla Direzione di gara entro l'orario stabilito dall'organizzatore. Il briefing sarà considerato quale inizio dell'evento che terminerà dopo la cerimonia di chiusura (premiazione). I concorrenti che si assenteranno durante questo periodo senza formale autorizzazione del Direttore di Gara saranno considerati ritirati dalla gara.

A.6.6 Gli organizzatori non assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possonoderivare agli equipaggi, agli aa/mm, a terzi ed alle cose, in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.6.7 E' facoltà dell'organizzatore della gara limitare il numero dei partecipanti.



A.7 **AEREI**

A.7.1 Sono ammessi alla competizione i seguenti aeromobili:

a) gli aeromobili motoelica con motore a pistoni, anche con compressore, e turboelica rientranti nelle sottoclassi C-1 (a, b, c, d) e C-3 (a, b, c) previste dal FAI Sporting Code, Sezione 2 con numero di posti non superiore a sei;

b) i motoalianti con motore non retrattile montato integralmente alla cellula e carrello convenzionale a tre ruote come previsto dal FAI Sporting Code Section 3;

c) gli aerei autocostruiti immatricolati con un Permesso di Volo;

d) gli ULM Avanzati.

A.7.2 La velocità minima di gara ammessa è di 65Kts.

La velocità di gara, sarà scelta dall'equipaggio, dovrà essere un multiplo di 5Kt e non potrà essere inferiore al 60% della velocità indicata nella tabella ufficiale emessa dalla Commissione Sportiva Centrale Aeronautica (Allegato 1).

A.7.3 Gli aeromobili devono avere un'autonomia almeno pari al tempo necessario a volare l'intero percorso di gara (da decollo ad atterraggio) alla velocità di gara, maggiorata del 10% e con la riserva di carburante come richiesto dalle regole VFR.

A.7.4 Tutti gli aeromobili devono essere dotati di stazione ricetrasmittente in VHF.

A.7.5 Ogni aeromobile deve essere munito dei documenti prescritti dal Codice di Navigazione Aerea e previsti da ENAC. Ogni aeromobile deve essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti dalla Legge con estensione della garanzia alle gare non acrobatiche iscritte nel calendario sportivo dell'Aero Club d'Italia e della FAI.

A.7.6 Qualora gli aeromobili siano parcheggiati all'aperto, ogni equipaggio deve provvedere personalmenteall'ancoraggio con proprio materiale.

A.8 LAGNANZE E RECLAMI

A.8.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro da versare all'Ente organizzatore. In caso di rigetto del reclamo tale somma sarà incamerata dalla C.C.S.A.

A.9 RISULTATI FINALI

A.9.1 Affinché la gara sia considerata valida ed omologabile ai fini del Campionato Italiano di Specialità, il totale complessivo delle penalità risultanti dall'applicazione alle prove di gara delle penalità di cui ai §§ A.4.1, A.4.2, A.4.3) non potrà essere inferiore a 1500 penalità (decollo + 10 crono + 8 foto in rotta/obiettivi in tela).

Ai fini del conteggio dovranno essere considerate le penalità massime previste per ogni singola prova di puntualità a tempo su CP e per le prove di ricognizione visiva, dovranno essere considerate le penalità corrispondenti a "Non osservato" ed eventuali penalità previste per la prova di atterraggio.

A.9.2 Ai fini della classifica di gara nonché della classifica del Campionato Italiano di specialità, ad ogni equipaggio sarà assegnato un "VOTO" derivante dalla applicazione della seguente formula, tenuto conto della somma teorica delle massima penalità di gara e delle penalità assegnate:

COEFFICIENTE - PENALITA'

_____ X 10

COEFFICIENTE

Dove i parametri sono dati da:

a) Coefficiente (K) = Totale massimo teorico delle penalità di gara calcolato ai sensi del § A.9.1;

b) Penalità = Totale delle penalità accumulate da ogni equipaggio. Il risultato dovrà essere preciso al 2° decimale (0,00). Nel caso in cui il valore di "Penalità" sarà superiore al valore di "K", il "VOTO" sarà uguale a 0,00.

A.9.3 Quando, per causa di forza maggiore, sono annullate una o più prove ed è quindi ridotto il "K" della gara, ai fini del calcolo del voto, il "K" sarà ridotto di conseguenza prima del voto. In questo caso non si terrà conto del coefficiente minimo previsto (§ A.9.1).

A.9.4 Risulterà vincitore l'equipaggio che, all'arrivo, avrà conseguito il voto più alto secondo la formula indicata al§A.9.2. La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni equipaggio. Nel caso di parità precederà l'equipaggio con minor penalità nelle prove di puntualità. Nel caso di ulteriore parità sarà classificato primo l'equipaggio il cui aereo ha maggior velocità di gara.

A.9.7 Il titolo italiano nelle specialità Rally – Idro sarà assegnato al Pilota ed al Navigatore che avranno ottenuto il punteggio più alto.

A.10 PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI

A.10.1 fino al 3° classificato per ogni categoria una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore. L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della CCSA.

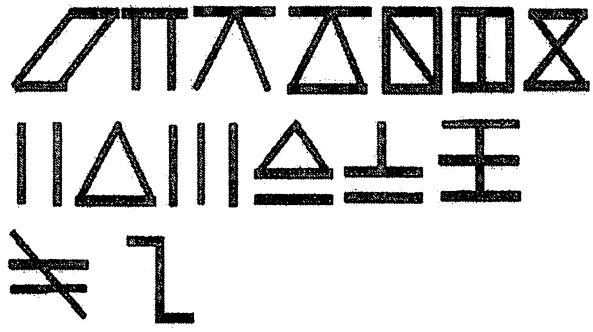
A.10.2 Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

oooOOOooo

Appendice 1 FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.

CANVAS TARGET INFORMATION

Canvas targets shall be white and made of strips 0.5 meters wide and the total overall size between 3 and 4 meters.
Permitted signs:



The shapes of the signs should be sketched by the crew on his answer sheet as seen.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 2 FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.

AERO CLUB di _____

SCHEDA DI GARA

MARCHE: ..... EQUIPAGGIO: .....

FOTO IN ROTTA			
	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (riservato alla giuria)
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
L			
M			
N			
P			
R			
S			
T			
U			

TELI A TERRA			
FORMA	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (riservato alla giuria)

FIRMA DEL PILOTA O DEL NAVIGATORE .....

Non verranno valutate le schede senza firma e con i campi "MARCHE" ed "EQUIPAGGIO" non compilati.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 3 FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.

Denominazione GARA

Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dati NAVIGATORE Pilota ☐ Allievo Pilota ☐ Altro ☐ .....

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

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

e-mail _____ oppure fax nr _____

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

Dati VELIVOLO Marche _____ Modello _____

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

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

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

Compilare in ogni parte ed inviare a _____
Le schede non complete non potranno essere prese in considerazione.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 5 TABELLA VELOCITA' MASSIME.

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 1 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	280	151
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	243	131
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	243	131
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	290	156
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	252	136
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	180	97
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	248	133
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	298	160
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	282	152
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	327	176
BEECH	BONANZA A 36	304	310	167
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	315	170
BEECH	BONANZA F 33	289	320	172
BEECH	BONANZA V 35	289	285	153
BEECH	DEBONNAIR	225	260	140
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	225	121
C.A.A.R.P.	CAP 10 B	183	265	143
C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	260	140
CESSNA	150 STANDARD	102	198	106
CESSNA	152 AEROBAT	130	200	107
CESSNA	172 M	162	220	118
CESSNA	172 N - P	162	227	122
CESSNA	172 RG II	200	275	148
CESSNA	172 RG.	182	260	140
CESSNA	172 STANDARD	152	216	116
CESSNA	182 N	233	250	134
CESSNA	208	300	270	145
CESSNA	310 (N421N)	520	352	190
CESSNA	337	426	307	165
CESSNA	C 152	130	200	107

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 2 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
CESSNA	C 172 FG	152	216	116
CESSNA	C 182 Q	233	258	139
CESSNA	CARDINAL RG	203	286	154
CESSNA	CENTURION	304	300	161
CESSNA	CENTURION TURBO	314	304	164
CESSNA	ROCKET	210	246	132
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	215	116
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	328	177
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	284	153
MOONEY	M 20 K	203	305	164
MOONEY	M 201	203	295	159
MOONEY	M 262	203	307	165
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	285	153
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	230	124
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	215	116
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	208	112
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	212	114
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	305	164
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	330	178
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	370	199
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	340	183
PARTENAVIA	P92	100	195	105
PIPER	ATZECH	507	305	164
PIPER	COMANCHE 250	263	288	155
PIPER	COMANCHE 260	263	292	157
PIPER	PA 18 SUPER	152	200	107
PIPER	PA 23 APACHE	480	305	164
PIPER	PA 28 150	152	215	116

PIPER	PA 28 160	162	217	117

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 3 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
PIPER	PA 28 ARCHER	180	225	121
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	225	121
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	272	146
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	265	143
PIPER	PA 30		310	167
PIPER	PA 32 LANCE	304	290	156
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	315	170
PIPER	PA 34 SENECA I	406	300	161
PIPER	PA 34 SENECA II	406	305	164
PIPER	PA 34 SENECA III	406	310	167
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	266	143
PIPER	TWIN COMANCHE	324	290	156
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	246	132
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	245	132
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	270	145
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	205	110
ROCWELL	114	264	290	156
S M	210	406	298	160
SA GARDAN	GO HORIZON	162	220	118
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	200	107
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	202	109
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	205	110
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	210	113
SIAI MARCHETTI	S 208	284	245	132
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	310	167
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	275	148
SIAI MARCHETTI	SM 1019 UTILITY	317	285	153
SOCATA	MS 892	162	208	112
SOCATA	MS 893	183	215	116

SOCATA	MS 894	223	225	121

TABELLA VELOCITA' MASSIME VELIVOLI IDRO				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROFAB	LA 250	270	**270**	**146**
CESSNA	C 206	300	**206**	**140**
CESSNA	R 172 K	195	**222**	**120**
CESSNA	C 172	160	**197**	**106**
CESSNA	C 305 C	213	**185**	**100**
MAULE	M 7	235	**197**	**106**
PIPER	PA 18 S	180	**210**	**113**

Appendice 6 REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.

Regolamento particolare

1. L'Aeroclub di _____ organizza per il giorno _____ la gara di Rally Idro denominata_____, competizione/i riservata/e ad aerei a motore come da regolamento sportivo nazionale dell'AeCI.

2. Il regolamento sportivo di riferimento è il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Aereo/Idro.

3. Durante tutte le fasi delle gare il pilota sarà responsabile della sicurezza nelle operazioni di volo nel rispetto delle norme VFR, in particolar modo i piloti devono rispettare le quote minime di volo, ovvero 500ft sul terreno o 1000ft sui centri abitati.

4. Per gravi infrazioni alla disciplina di volo ed alle norme di sicurezza sarà adottato il provvedimento della squalifica dalla/e gara/e.

5. Ogni volo di prova dovrà essere autorizzato ed è vietata ogni manovra acrobatica sul campo.

6. Queste disposizioni hanno forza di regolamento.

7. La pista preferenziale per i decolli sarà la _____.

8. Lo spazio aereo interessato dalla/e gara/e è _____ e l'ente preposto a fornire il servizio FIS è _____ sulla frequenza _____.

9. Aeroporti alternati consigliati, previa verifica, sono _____ e _____.

Iscrizione e partecipazione alle gare

10. Le iscrizioni si apriranno 30 giorni prima dell'effettuazione della gara.
Le schede di iscrizione, complete in ogni parte, dovranno pervenire tassativamente all'Aeroclub di _____ almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara.

11. In via del tutto eccezionale e a giudizio insindacabile del Direttore di Gara potranno essere accettate con solo 5 giorni di anticipo ma con tasse di iscrizione raddoppiate.

12. I concorrenti dovranno presentarsi in campo per completare le procedure di iscrizione e il controllo documenti entro le ore _____ del giorno precedente la garaovvero del _____.

13. Il rispetto degli orari del programma è tassativo. Eventuali variazioni saranno tempestivamente comunicate dal Direttore di gara.

14. La premiazione della/e gara/e, avverrà durante il pranzo/cena/cerimonia il giorno _____ alle ore _____ presso _____.

15. Il costo di iscrizione alla/e gara/e è di_____ euro ad equipaggio e comprende il pranzo/cena/cerimonia del giorno _____ ed i trasferimenti da e per l'aeroporto

16. L'Aeroclub di _____ metterà a disposizione degli equipaggi le sue strutture nei limiti concessi dai propri regolamenti.

17. Una convenzione alberghiera è stata concordata con l'Hotel _____ al prezzo di _____ euro stanza singola e _____ euro stanza doppia. Chi fosse interessato è pregato di prenotare chiamando il numero _____ citando la convenzione "Rally aereo _____".

Programma della gara

Aeroporto/Aviosuperficie di _____.

- arrivo:data _____ dalle ore _____ alle _____

-termine perfezionamento iscrizioni: data _____ ore _____

Gara data _____

- briefing pre-gara: orario _____
- inizio consegna buste: orario _____
- inizio sequenze di decollo: orario _____
- pranzo/cena/cerimonia: orario _____
- premiazione: orario _____

Ufficiali

Direttore di gara: _____

CSO: _____

Contatti

Aeroclub di _____

Via _____, n. ____, cap_____ città _____

tel. _____

fax _____

e-mail _____

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO VOLO A MOTORE "RALLY IDRO" 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO *(Gare Rally Idro del Volo a Motore)* **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, 27 marzo 2018

I COMPONENETI DELLA STS:

(Ernesto BIONDO) _____

(Filippo PAPALE) _____

(Vittorio CUCURNIA) _____

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO
VOLO A MOTORE
RALLY AEREO
IDROVOLANTI

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

A.1	INTRODUZIONE	3
A.2	NORME GENERALI	4
A.3	DETTAGLI DELLA GARA	5
A.4	PENALITÀ	8
A.5	SQUALIFICA	9
A.6	ISCRIZIONI	9
A.7	AEREI	10
A.8	RECLAMI	10
A.9	RISULTATI FINALI	10
A.10	PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI	11
APPENDICE 1	FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.	12
APPENDICE 2	FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.	14
APPENDICE 3	FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.	16
APPENDICE 5	TABELLA VELOCITA' MASSIME.	22
APPENDICE 6	REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.	25

L'Aero Club d'Italia organizza i seguenti eventi sportivi:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Idrovolanti - Sez. Piloti
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Idrovolanti - Sez. Navigatori

delegando l'effettuazione delle gare previste Agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta. Questi ultimi si impegnano a curare la parte logistica e ad ottemperare a quanto previsto dal presente regolamento e a tutte le disposizioni emanate da questo Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

A.1.1 Le gare di rally – Idrovolanti valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara; il numero minimo di partecipanti non deve essere inferiore a quattro.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C. decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Il Direttore di Gara (D.G.) è il responsabile del percorso di gara.

A.1.4 Il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare, annullare la gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del D.G. e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno sessanta giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e massima comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara (§ A.2.8/9) nonché al controllo degli atterraggi di precisione in prossimità della griglia.

A.1.7 in occasione dell'evento agonistico l'Aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente e i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A. con la tessera di Giudice in corso di validità. La C.S.O. è disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;

b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;

c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;

d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie.

E' compito del responsabile del Centro Classifiche: 1) la pianificazione del percorso di gara; 2) il volo di prova per l'effettuazione di tutte le foto in rotta e dei CP; 3) la predisposizione dell'ordine di partenza e delle buste di gara contenenti la carta al 200.000, le foto, il road book e la scheda di gara. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. le classifiche provvisorie appena compilate evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse in sede di decodifica dei registratori di volo.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per l'effettuazione del volo di prova per la ricognizione del percorso di gara sono a carica dell'Aeroclub organizzatore.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.3 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.4 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.5 Ad ogni equipaggio sarà consegnata una carta di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche e con scala 1:200.000.

A.2.6 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare. Tra un decollo e quello successivo deve esserci una separazione in tempo di almeno 2 minuti.

A.2.7 I decolli di equipaggi di uno stesso Aero Club, se possibile, devono essere separati da un tempo minimo di 6 minuti. L'inserimento di un equipaggio estraneo annulla questa raccomandazione.

A.2.8 E' vietato l'uso di qualunque apparecchiatura elettronica e/o pilota automatico che possa facilitare la condotta di gara. Il Direttore di Gara e la C.S.O. sono preposti alla verifica dei dispositivi non consentiti che saranno sbarcati ovvero sigillati nell'ipotesi che siano integrati sul pannello strumenti. I sigilli saranno controllati al termine della gara.

A.2.9 Gli aeromobili, gli equipaggi, i bagagli personali possono essere sottoposti ad ispezione dalla C.S.O. per la ricerca di apparati non consentiti per la navigazione/comunicazione. L'ispezione deve essere completata entro i 5 minuti che precedono l'orario di consegna della busta di gara.

A.2.10 La busta di gara, contenente tutto l'occorrente per lo svolgimento della competizione, compreso il materiale per la pianificazione, fotografico e la scheda di gara (vedi appendice 2), deve essere

consegnata tra un minimo di 35 minuti ed un massimo di 45 minuti prima del decollo. Il D.G. potrà aumentare questi tempi di consegna per valide esigenze operative.

A.2.11 L'Ente organizzatore utilizzerà i dati dei registratori di volo per verificare se l'equipaggio ha eseguito il volo in conformità con le istruzioni impartite. Ad ogni errore corrisponderà una penalità (§ A.4).

A.2.12 Dopo il decollo i concorrenti dovranno portarsi allo Starting Point entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book, sufficiente a coprire l'intera distanza.

A.2.13 Dopo il Finish Point, i concorrenti, dovranno portarsi all'atterraggio di precisione, successivamente rullare fino al parcheggio e consegnare la scheda di gara entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book, sufficiente a coprire l'intero percorso.

A.2.14 Dopo l'ammaraggio, il flottaggio verso l'ormeggio deve essere eseguito senza indugio seguendo le istruzioni impartite dalla TWR o dal personale preposto a terra.

A.2.15 raggiunta la posizione di parcheggio, gli equipaggi devono restare nei loro aerei fintanto che non avranno consegnato la scheda di gara al personale addetto e non devono comunicare con nessuno. La scheda di gara deve essere compilata e pronta per la riconsegna, unitamente al registratore di volo, entro il tempo stabilito (Punto A.2.13).

A.2.16 E' fatto divieto agli equipaggi di comunicare tra loro a partire dal momento della consegna della prima busta fino alla riconsegna della busta da parte dell'ultimo equipaggio in gara, è altresì fatto divieto a chiunque di avvicinare i concorrenti durante il tempo di pianificazione della gara e prima della riconsegna della busta di gara dopo l'arrivo al parcheggio. I giudici componenti la C.S.O. sono preposti alla verifica dell'osservanza di tale norma.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 Prova di navigazione (Navigation test)

A.3.1.1 Il test di navigazione inizia dal decollo (TO) ed il primo punto di sorvolo sarà lo starting point (SP). La gara prosegue lungo i vertici del tracciato (CP) e termina al final point (FP). La lunghezza di ogni competizione deve essere compresa tra 80 nm e 100 nm ed è calcolata dal primo punto della gara (SP) al punto finale (FP). Per motivi di sicurezza o in casi particolari legati alle condizioni meteo o per contingenti motivi di sicurezza il D.G., può modificare la lunghezza del percorso di gara o variarne la configurazione. La distanza tra un vertice ed il successivo è compresa, salvo giustificati casi di forza maggiore, tra 5 nm e 15 nm ed il numero dei vertici è compreso tra un minimo di 10 ed un massimo di 16 compreso ST e FP.

A.3.1.2 La competizione sarà composta dalle seguenti prove:

1. prova di pianificazione (Plotting test);
2. prova di puntualità a tempo (Timing Test) sui CP;
3. prova di ricognizione a vista (Observation Test):
   a) fotografie dei CP;
   b) fotografie in Rotta (minimo 8/massimo 16) e/o obiettivi di tela a terra;

A.3.1.3 Dopo il decollo il pilota deve seguire le istruzioni ricevute per raggiungere lo SP. Lo SP deve essere sorvolatocon la prua dell'aeromobile già in rotta verso il primo vertice (CP1). L'aeromobile, durante il sorvolo dei CP e del FP, deve mantenere la prua impostata per raggiungere quel punto.

A.3.1.4 Dopo aver superato il FP gli aeromobili devono seguire le istruzioni impartite per l'avvicinamento e l'ammaraggio.

A.3.1.5 I tracciati del volo e le quote mantenute durante la gara saranno verificati esaminando i dati dei registratori di volo. Non seguire le istruzioni comporta sanzioni in accordo al § A.4.

A.3.1.6 Saranno sanzionate le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta che congiunge due vertici tra lo SP ed il FP rilevate dal registratore di volo (§ A.4.5).

A.3.1.7 Dopo aver superato un vertice la virata deve essere effettuata seguendo il percorso più breve per raggiungere il vertice successivo. Queste virate non rientrano sotto la "regola più di 90°" (§ A.3.1.6) se effettuate entro 45 secondi dopo il passaggio del vertice.

A.3.1.8 Lo SP ha una "gate line" che si estende per 1 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in allontanamento. L'attraversamento in violazione di quanto previsto al punto A.3.1.3 comporta le penalità previste per le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta.

A.3.2 **Prova di pianificazione (Plotting test)**

A.3.2.1 Tutti i punti di controllo (CP) e le tratte saranno descritte in modo chiaro nelle istruzioni di volo. I vertici, lo SP, ed il FP sono punti di controllo (CP).

A.3.2.2 I CP devono essere chiaramente identificabili sul terreno, devono essere descritti nelle istruzioni di volo, devono essere definiti ed identificabili sulla carta di gara dove devono essere rappresentati con un simbolo secondo la legenda grafica convenzionale della carta stessa, devono avere una esatta posizione sul terreno e devono essere verificati a terra dal D.G. attraverso l'impiego di due GPS indipendenti che lavorano con almeno 6 satelliti e che abbiano WGS 84.

A.3.2.3 Le istruzioni sui CP possono essere date nelle seguenti forme:

a) posizione nota;

b) coordinate (latitudine e longitudine);

c) prua e distanza da o verso i CP descritti secondo le modalità dei precedenti punti a) o b).

Le informazioni fornite non devono consentire identificazioni ambigue.

A.3.2.4 I simboli degli aeroporti, dei VOR, degli NDB o l'incrocio di coordinate geografiche riportate sulla carta di gara sono "posizioni note" e possono rappresentare dei CP. Possono essere dichiarati altri oggetti sulla mappa come "posizione nota". Tutte le "posizioni note" devono essere evidenziate sulla carta di gara e visualizzate sulle istruzioni di volo.

A.3.2.5 Punti noti alla Direzione di gara, ma sconosciuti agli equipaggi in gara, non sono da considerarsi "posizioni note".

A.3.2.6 Istruzioni su una tratta possono essere date come:

a) tratta realizzata dal sorvolo di una traccia a terra {da CP (x) seguire fiume fino CP (x + 1)}. In questo caso, nelle istruzioni di volo, sarà data la corretta prua per un avvicinamento diretto al CP (x+1), la lunghezza della tratta ed il tempo esatto necessario a percorrerla.

b) tratta realizzata dalla descrizione di un arco di cerchio {da CP (y) seguire l'arco fino al CP (y+1)}. Il centro dell'arco sarà una posizione nota e verrà indicata nelle istruzioni di volo (massimo tre navigazioni ad arco per ogni gara). Sarà compito dei concorrenti tracciare l'arco sulla carta.

A.3.2.7 La rotta sarà data come rotta vera.

A.3.2.8 Le distanze saranno date in miglia e decimi di miglia nautiche e/o in chilometri e decimi di chilometri.

A.3.2.9 la busta di gara conterrà una mappa con il percorso già tracciato, fornita in busta chiusa e sigillata (busta di Sicurezza). L'Apertura di detta busta sarà penalizzata in accordo al Punto A.4.4.

A.3.3 **Prova di puntualità a tempo (Timing Test)**

A.3.3.1 Il tempo ufficiale di gara sarà quello letto sui GPS. I tempi (hh: mm: ss) potranno essere espressi in ora locale, UTC o come tempo trascorso dopo l'orario assegnato per il decollo. Questi tempi saranno riportati nella scheda di gara per il decollo, il sorvolo di ogni CP. Il tempo di decollo sarà rilevato all'attraversamento di una linea di decollo ben definita.

A.3.3.2 Saranno rilevati il tempo di decollo, i tempi di sorvolo dei CP ed il tempo di riconsegna della busta di gara.

A.3.3.3 In particolare, il tempo sarà rilevato quando l'aereo attraversa il cancello che taglia il CP che si estende per 0,5 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in avvicinamento, (per lo SP perpendicolarmente alla rotta in allontanamento).

A.3.4 **Prova di ricognizione a vista(Observation Test)**

A.3.4.1 La prova di ricognizione a vista inizia dal punto di partenza (SP), continua con tutti i CP e termina sul punto finale (FP).

A.3.4.2 Saranno oggetto della prova di ricognizione a vista le fotografie dei CP, le fotografie in rotta e/o gli obiettivi in tela a terra.

A.3.4.3 Agli equipaggi saranno fornite le fotografie dei CP (min. 10, max 16) e le fotografie in rotta (min. 8, max 16).

A.3.4.4 Le fotografie dei CP sono riprese dalla direzione coincidente con la prua di avvicinamento al punto e sono tutte vere. Le fotografie sono contrassegnate con il numero del CP nella corretta sequenza di sorvolo.

A.3.4.5 Le fotografie in rotta sono contrassegnate da lettere esse sono in sequenza ed è indicato nel road book in quale tratta si trovano. L'oggetto da identificare sarà cerchiato sulla fotografia e si dovrà trovare ad una distanza massima di 300 metri dalla rotta. Le fotografie in rotta sono riprese con un angolo massimo di più o meno 45° rispetto alla rotta di avvicinamento e con un angolo compreso tra 30° e 60° rispetto al terreno ad una altezza compresa tra 1000 e 1500 piedi.

L'equipaggio dovrà indicare, nell'apposito spazio della scheda di gara, contrassegnato dalla lettera della foto trovata:

a) la sua distanza dal CP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);

A. 3.4.6 Gli obiettivi in tela a terra (massimo 5 per gara) saranno posti tra i CP e dovranno essere posizionati ad una distanza massima di 100 metri dalla rotta.

A.3.4.7 In caso di utilizzo di obiettivi in tela a terra il numero massimo di foto in rotta si ridurrà dello stesso numero degli obiettivi in tela impiegati (esempio: con 3 obiettivi in tela a terra sarà ammesso un massimo di 13 foto). L'equipaggio dovrà indicare, nell'esatto spazio della scheda di gara:

a) la forma rappresentata dagli obiettivi in tela a terra (vedi appendice1);

b) la sua distanza dal CP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);

c) il numero identificativo del CP precedente.

A.3.4.8 Non ci saranno fotografie in rotta né obiettivi di tela a terra prima dello SP, entro le prime 5 nm dopo lo SP, né un Nm prima di ogni CP, né dopo il FP.

A.3.6 **Flight Data RecordingEquipment**

A.3.6.1 Il Centro Classifiche fornirà adogni equipaggio un registratore di volo approvato.

A.3.6.2 I requisiti tecnici dei registratori di volo sono quelli riportati nel FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4.

A.3.6.3 La responsabilità del funzionamento del registratore di volo, una volta imbarcato sull'aereo, è dell'equipaggio. Il data recorder diventa parte integrale dell'attrezzatura di bordo ed il suo eventuale malfunzionamento sarà considerato come una normale avaria. L'equipaggio sarà classificato solamente in base ai dati che il registratore avrà memorizzato.

A.3.6.4 Nessun concorrente è autorizzato a manipolare il registratore di volo in qualsiasi modo, pena la squalifica. Particolari dubbi o problemi riguardanti l'utilizzo del registratore di volo devono essere risolti durante il briefing.

A.4 PENALITÀ

A.4.2 **Prova di puntualità a tempo su CP:**

Sorvolo al tempo teorico +/- 5 sec.	0 penalità
Ogni secondo di anticipo / ritardo oltre i 5 sec.	3 penalità
Sorvolo di un CP fuori dal cancello	100 penalità
	massimo 100 penalità

A.4.3 **Prova di ricognizione a vista:**

Foto/obiettivi di tela a terra tra CP:

Per ogni identificazione corretta della posizione (tolleranza 0,5 nm)	0 penalità
Identificazione corretta con errore di posizione compreso tra 0,51 nm e 1,0 nm	15 penalità
Non osservato	30 penalità
Non corretto o con errore di posizione oltre 1,0 nm	50 penalità

A.4.4	a) Non rilevato al passaggio di un cancello (CP)	100 penalità
	b) Violazione delle norme di sicurezza e di volo(ogni volta)	600 penalità
	c) Volo al di sotto della minima altezza(ogni volta)	200 penalità
	d) Violazione delle istruzioni impartite(ogni volta)	200 penalità
	e) Apertura della busta di sicurezza	300 penalità
	f) Trasporto di equipaggiamenti elettronici non autorizzati	squalifica
A.4.5	virata maggiore di 90 ° dalla rotta per oltre 5 secondi (tra SP e FP)(ogni volta)	200 penalità
A.4.6	Presentazione in ritardo della busta di gara	300 penalità
A.4.7	Mancato ascolto sulla frequenza di gara(ogni volta)	200 penalità

A.4.8 Ogni equipaggio che per qualsiasi ragione atterri in un aeroporto diverso da quello pianificato e non continui la gara sarà considerato ritirato. Nel caso in cui continui la gara non saranno fatti abbuoni sui tempi rilevati.

A.5 SQUALIFICA

A.5.1 La squalifica di un equipaggio può derivare da:

a) qualsiasi comportamento scorretto a terra o in volo,
b) condotta di volo pericolosa che possa mettere in pericolo persone e/o cose,
c) atteggiamenti di protesta rivolti direttamente ad altri concorrenti,
d) mancato rispetto delle norme e dei regolamenti di gara,
e) violazione delle norme anti-doping FAI,
f) manomissione del sistema di registrazione del volo,
g) trasporto di apparecchiature elettroniche non autorizzate,
h) qualsiasi tipo di inganno.

A.5.2 La decisione di squalificare un equipaggio compete al Direttore di Gara dopo aver consultato la Commissione Sportiva Operante.

A.6 ISCRIZIONI

A.6.1 Ogni equipaggio deve essere composto da un pilota titolare e da un navigatore. Nessun passeggero può essere imbarcato durante la gara. Il cambio di un membro dell'equipaggio potrà essere richiesto per iscritto al Direttore di Gara fino a 5 minuti prima della partenza del primo equipaggio. Le infrazioni a quanto previsto da questo articolo comportano l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.

A.6.2 Il pilota deve essere in possesso di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che piloterà in gara. L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento ed il regolamento particolare di gara che accetta incondizionatamente all'atto dell'iscrizione alla gara e deve essere in grado di applicarli.

A.6.3 Tutti i membri dell'equipaggio devono essere in possesso di una valida licenza sportiva FAI, rilasciata dall'Aero Club d'Italia, e di un documento di riconoscimento da esibire al momento dell'iscrizione.

A.6.4 In occasione di ogni gara si terrà un briefing al quale dovranno partecipare obbligatoriamente i piloti titolari dell'iscrizione. Possono partecipare anche i navigatori ed i capisquadra ma non come rappresentanti dei titolari. Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza.

A.6.5 Gli equipaggi devono presentarsi alla Direzione di gara entro l'orario stabilito dall'organizzatore. Il briefing sarà considerato quale inizio dell'evento che terminerà dopo la cerimonia di chiusura (premiazione). I concorrenti che si assenteranno durante questo periodo senza formale autorizzazione del Direttore di Gara saranno considerati ritirati dalla gara.

A.6.6 Gli organizzatori non assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possonoderivare agli equipaggi, agli aa/mm, a terzi ed alle cose, in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.6.7 E' facoltà dell'organizzatore della gara limitare il numero dei partecipanti.

A.7 **AEREI**

A.7.1 Sono ammessi alla competizione i seguenti aeromobili:

a) gli aeromobili motoelica con motore a pistoni, anche con compressore, e turboelica rientranti nelle sottoclassi C-1 (a, b, c, d) e C-3 (a, b, c) previste dal FAI Sporting Code, Sezione 2 con numero di posti non superiore a sei;

b) i motoalianti con motore non retrattile montato integralmente alla cellula e carrello convenzionale a tre ruote come previsto dal FAI Sporting Code Section 3;

c) gli aerei autocostruiti immatricolati con un Permesso di Volo;

d) gli ULM Avanzati.

A.7.2 La velocità minima di gara ammessa è di 65Kts.

La velocità di gara, sarà scelta dall'equipaggio, dovrà essere un multiplo di 5Kt e non potrà essere inferiore al 60% della velocità indicata nella tabella ufficiale emessa dalla Commissione Sportiva Centrale Aeronautica (Allegato 1).

A.7.3 Gli aeromobili devono avere un'autonomia almeno pari al tempo necessario a volare l'intero percorso di gara (da decollo ad atterraggio) alla velocità di gara, maggiorata del 10% e con la riserva di carburante come richiesto dalle regole VFR.

A.7.4 Tutti gli aeromobili devono essere dotati di stazione ricetrasmittente in VHF.

A.7.5 Ogni aeromobile deve essere munito dei documenti prescritti dal Codice di Navigazione Aerea e previsti da ENAC. Ogni aeromobile deve essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti dalla Legge con estensione della garanzia alle gare non acrobatiche iscritte nel calendario sportivo dell'Aero Club d'Italia e della FAI.

A.7.6 Qualora gli aeromobili siano parcheggiati all'aperto, ogni equipaggio deve provvedere personalmenteall'ancoraggio con proprio materiale.

A.8 LAGNANZE E RECLAMI

A.8.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro da versare all'Ente organizzatore. In caso di rigetto del reclamo tale somma sarà incamerata dalla C.C.S.A.

A.9 RISULTATI FINALI

A.9.1 Affinché la gara sia considerata valida ed omologabile ai fini del Campionato Italiano di Specialità, il totale complessivo delle penalità risultanti dall'applicazione alle prove di gara delle penalità di cui ai §§ A.4.1, A.4.2, A.4.3) non potrà essere inferiore a 1500 penalità (decollo + 10 crono + 8 foto in rotta/obiettivi in tela).

Ai fini del conteggio dovranno essere considerate le penalità massime previste per ogni singola prova di puntualità a tempo su CP e per le prove di ricognizione visiva, dovranno essere considerate le penalità corrispondenti a "Non osservato" ed eventuali penalità previste per la prova di atterraggio.

A.9.2 Ai fini della classifica di gara nonché della classifica del Campionato Italiano di specialità, ad ogni equipaggio sarà assegnato un "VOTO" derivante dalla applicazione della seguente formula, tenuto conto della somma teorica delle massima penalità di gara e delle penalità assegnate:

COEFFICIENTE - PENALITA'

X 10

COEFFICIENTE

Dove i parametri sono dati da:

a) Coefficiente (K) = Totale massimo teorico delle penalità di gara calcolato ai sensi del § A.9.1;

b) Penalità = Totale delle penalità accumulate da ogni equipaggio. Il risultato dovrà essere preciso al 2° decimale (0,00). Nel caso in cui il valore di "Penalità" sarà superiore al valore di "K", il "VOTO" sarà uguale a 0,00.

A.9.3 Quando, per causa di forza maggiore, sono annullate una o più prove ed è quindi ridotto il "K" della gara, ai fini del calcolo del voto, il "K" sarà ridotto di conseguenza prima del voto. In questo caso non si terrà conto del coefficiente minimo previsto (§ A.9.1).

A.9.4 Risulterà vincitore l'equipaggio che, all'arrivo, avrà conseguito il voto più alto secondo la formula indicata al§A.9.2. La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni equipaggio. Nel caso di parità precederà l'equipaggio con minor penalità nelle prove di puntualità. Nel caso di ulteriore parità sarà classificato primo l'equipaggio il cui aereo ha maggior velocità di gara.

A.9.7 Il titolo italiano nelle specialità Rally – Idro sarà assegnato al Pilota ed al Navigatore che avranno ottenuto il punteggio più alto.

A.10 PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI

A.10.1 fino al 3° classificato per ogni categoria una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore. L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della CCSA.

A.10.2 Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

oooOOOooo

Appendice 1 FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.

CANVAS TARGET INFORMATION

Canvas targets shall be white and made of strips 0.5 meters wide and the total overall size between 3 and 4 meters.
Permitted signs:



The shapes of the signs should be sketched by the crew on his answer sheet as seen.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 2 FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.

AERO CLUB di _____

SCHEDA DI GARA

MARCHE: ..... EQUIPAGGIO: .....

FOTO IN ROTTA			
	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	NOTE (riservato alla giuria)
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
L			
M			
N			
P			
R			
S			
T			
U			

TELI A TERRA			
FORMA	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	NOTE (riservato alla giuria)

FIRMA DEL PILOTA O DEL NAVIGATORE .....

Non verranno valutate le schede senza firma e con i campi "MARCHE" ed "EQUIPAGGIO" non compilati.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 3 FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.

Denominazione GARA

Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dati NAVIGATORE Pilota ☐ Allievo Pilota ☐ Altro ☐ .....

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

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

e-mail _____ oppure fax nr _____

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

Dati VELIVOLO Marche _____ Modello _____

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

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

L'equipaggio chiede l'iscrizione alla Gara di Rally ☐ Velocità ☐ e dichiara di conoscere

ed accettare il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Ed. _____ ed il Regolamento Particolare.

Compilare in ogni parte ed inviare a _____
Le schede non complete non potranno essere prese in considerazione.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 5 TABELLA VELOCITA' MASSIME.

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 1 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	**280**	**151**
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	**290**	**156**
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	**252**	**136**
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	**180**	**97**
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	**248**	**133**
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	**298**	**160**
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	**282**	**152**
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	**327**	**176**
BEECH	BONANZA A 36	304	**310**	**167**
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	**315**	**170**
BEECH	BONANZA F 33	289	**320**	**172**
BEECH	BONANZA V 35	289	**285**	**153**
BEECH	DEBONNAIR	225	**260**	**140**
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	**225**	**121**
C.A.A.R.P.	CAP 1O B	183	**265**	**143**
C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	**260**	**140**
CESSNA	150 STANDARD	102	**198**	**106**
CESSNA	152 AEROBAT	130	**200**	**107**
CESSNA	172 M	162	**220**	**118**
CESSNA	172 N - P	162	**227**	**122**
CESSNA	172 RG II	200	**275**	**148**
CESSNA	172 RG.	182	**260**	**140**
CESSNA	172 STANDARD	152	**216**	**116**
CESSNA	182 N	233	**250**	**134**
CESSNA	208	300	**270**	**145**
CESSNA	310 (N421N)	520	**352**	**190**
CESSNA	337	426	**307**	**165**
CESSNA	C 152	130	**200**	**107**

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 2 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
CESSNA	C 172 FG	152	**216**	**116**
CESSNA	C 182 Q	233	**258**	**139**
CESSNA	CARDINAL RG	203	**286**	**154**
CESSNA	CENTURION	304	**300**	**161**
CESSNA	CENTURION TURBO	314	**304**	**164**
CESSNA	ROCKET	210	**246**	**132**
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	**215**	**116**
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	**328**	**177**
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	**284**	**153**
MOONEY	M 20 K	203	**305**	**164**
MOONEY	M 201	203	**295**	**159**
MOONEY	M 262	203	**307**	**165**
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	**285**	**153**
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	**230**	**124**
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	**215**	**116**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	**208**	**112**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	**212**	**114**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	**305**	**164**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	**330**	**178**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	**370**	**199**
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	**340**	**183**
PARTENAVIA	P92	100	**195**	**105**
PIPER	ATZECH	507	**305**	**164**
PIPER	COMANCHE 250	263	**288**	**155**
PIPER	COMANCHE 260	263	**292**	**157**
PIPER	PA 18 SUPER	152	**200**	**107**
PIPER	PA 23 APACHE	480	**305**	**164**
PIPER	PA 28 150	152	**215**	**116**

PIPER	PA 28 160	162	**217**	**117**

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 3 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
PIPER	PA 28 ARCHER	180	**225**	**121**
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	**225**	**121**
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	**272**	**146**
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	**265**	**143**
PIPER	PA 30		**310**	**167**
PIPER	PA 32 LANCE	304	**290**	**156**
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	**315**	**170**
PIPER	PA 34 SENECA I	406	**300**	**161**
PIPER	PA 34 SENECA II	406	**305**	**164**
PIPER	PA 34 SENECA III	406	**310**	**167**
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	**266**	**143**
PIPER	TWIN COMANCHE	324	**290**	**156**
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	**246**	**132**
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	**245**	**132**
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	**270**	**145**
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	**205**	**110**
ROCWELL	114	264	**290**	**156**
S M	210	406	**298**	**160**
SA GARDAN	GO HORIZON	162	**220**	**118**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	**200**	**107**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	**202**	**109**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	**205**	**110**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	**210**	**113**
SIAI MARCHETTI	S 208	284	**245**	**132**
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	**310**	**167**
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	**275**	**148**
SIAI MARCHETTI	SM 1019 UTILITY	317	**285**	**153**
SOCATA	MS 892	162	**208**	**112**
SOCATA	MS 893	183	**215**	**116**

SOCATA	MS 894	223	**225**	**121**

TABELLA VELOCITA' MASSIME VELIVOLI IDRO				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROFAB	LA 250	270	**270**	**146**
CESSNA	C 206	300	**206**	**140**
CESSNA	R 172 K	195	**222**	**120**
CESSNA	C 172	160	**197**	**106**
CESSNA	C 305 C	213	**185**	**100**
MAULE	M 7	235	**197**	**106**
PIPER	PA 18 S	180	**210**	**113**

Appendice 6 REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.

Regolamento particolare

1. L'Aeroclub di _____ organizza per il giorno _____ la gara di Rally Idro denominata_____, competizione/i riservata/e ad aerei a motore come da regolamento sportivo nazionale dell'AeCI.

2. Il regolamento sportivo di riferimento è il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Aereo/Idro.

3. Durante tutte le fasi delle gare il pilota sarà responsabile della sicurezza nelle operazioni di volo nel rispetto delle norme VFR, in particolar modo i piloti devono rispettare le quote minime di volo, ovvero 500ft sul terreno o 1000ft sui centri abitati.

4. Per gravi infrazioni alla disciplina di volo ed alle norme di sicurezza sarà adottato il provvedimento della squalifica dalla/e gara/e.

5. Ogni volo di prova dovrà essere autorizzato ed è vietata ogni manovra acrobatica sul campo.

6. Queste disposizioni hanno forza di regolamento.

7. La pista preferenziale per i decolli sarà la _____.

8. Lo spazio aereo interessato dalla/e gara/e è _____ e l'ente preposto a fornire il servizio FIS è _____ sulla frequenza _____.

9. Aeroporti alternati consigliati, previa verifica, sono _____ e _____.

Iscrizione e partecipazione alle gare

10. Le iscrizioni si apriranno 30 giorni prima dell'effettuazione della gara.
Le schede di iscrizione, complete in ogni parte, dovranno pervenire tassativamente all'Aeroclub di _____ almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara.

11. In via del tutto eccezionale e a giudizio insindacabile del Direttore di Gara potranno essere accettate con solo 5 giorni di anticipo ma con tasse di iscrizione raddoppiate.

12. I concorrenti dovranno presentarsi in campo per completare le procedure di iscrizione e il controllo documenti entro le ore _____ del giorno precedente la garaovvero del _____.

13. Il rispetto degli orari del programma è tassativo. Eventuali variazioni saranno tempestivamente comunicate dal Direttore di gara.

14. La premiazione della/e gara/e, avverrà durante il pranzo/cena/cerimonia il giorno _____ alle ore _____ presso _____.

15. Il costo di iscrizione alla/e gara/e è di_____ euro ad equipaggio e comprende il pranzo/cena/cerimonia del giorno _____ ed i trasferimenti da e per l'aeroporto

16. L'Aeroclub di _____ metterà a disposizione degli equipaggi le sue strutture nei limiti concessi dai propri regolamenti.

17. Una convenzione alberghiera è stata concordata con l'Hotel _____ al prezzo di _____ euro stanza singola e _____ euro stanza doppia. Chi fosse interessato è pregato di prenotare chiamando il numero _____ citando la convenzione "Rally aereo _____".

Programma della gara

Aeroporto/Aviosuperficie di _____.

- arrivo:data _____ dalle ore _____ alle _____

-termine perfezionamento iscrizioni: data _____ ore _____

Gara data _____

- briefing pre-gara: orario _____
- inizio consegna buste: orario _____
- inizio sequenze di decollo: orario _____
- pranzo/cena/cerimonia: orario _____
- premiazione: orario _____

Ufficiali

Direttore di gara: _____

CSO: _____

Contatti

Aeroclub di _____

Via _____, n. ____, cap_____ città _____

tel. _____

fax _____

e-mail _____

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 ALREGOLAMENTO TECNICO VOLO A MOTORE"RALLY IDRO"2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO *(Gare Rally Idro del Volo a Motore)***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 FAlo 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, 27 marzo 2018

I COMPONENETI DELLA STS:

(Ernestò BIONDO) _____

(Filippo PAPALE) _____

(VittorioCUCURNIA) _____ Vittorio Cucurnia

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO
VOLO A MOTORE
RALLY AEREO
IDROVOLANTI

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

A.1	INTRODUZIONE	3
A.2	NORME GENERALI	4
A.3	DETTAGLI DELLA GARA	5
A.4	PENALITÀ	8
A.5	SQUALIFICA	9
A.6	ISCRIZIONI	9
A.7	AEREI	10
A.8	RECLAMI	10
A.9	RISULTATI FINALI	10
A.10	PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI	11
APPENDICE 1	FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.	12
APPENDICE 2	FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.	14
APPENDICE 3	FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.	16
APPENDICE 5	TABELLA VELOCITA' MASSIME.	22
APPENDICE 6	REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.	25

L'Aero Club d'Italia organizza i seguenti eventi sportivi:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Idrovolanti - Sez. Piloti
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Idrovolanti - Sez. Navigatori

delegando l'effettuazione delle gare previste Agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta. Questi ultimi si impegnano a curare la parte logistica e ad ottemperare a quanto previsto dal presente regolamento e a tutte le disposizioni emanate da questo Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

A.1.1 Le gare di rally – Idrovolanti valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara; il numero minimo di partecipanti non deve essere inferiore a quattro.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C. decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Il Direttore di Gara (D.G.) è il responsabile del percorso di gara.

A.1.4 Il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare, annullare la gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del D.G. e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno sessanta giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e massima comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara (§ A.2.8/9) nonché al controllo degli atterraggi di precisione in prossimità della griglia.

A.1.7 in occasione dell'evento agonistico l'Aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente e i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A. con la tessera di Giudice in corso di validità. La C.S.O. è disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;

b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;

c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;

d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie.

E' compito del responsabile del Centro Classifiche: 1) la pianificazione del percorso di gara; 2) il volo di prova per l'effettuazione di tutte le foto in rotta e dei CP; 3) la predisposizione dell'ordine di partenza e delle buste di gara contenenti la carta al 200.000, le foto, il road book e la scheda di gara. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. le classifiche provvisorie appena compilate evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse in sede di decodifica dei registratori di volo.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per l'effettuazione del volo di prova per la ricognizione del percorso di gara sono a carica dell'Aeroclub organizzatore.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.3 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.4 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.5 Ad ogni equipaggio sarà consegnata una carta di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche e con scala 1:200.000.

A.2.6 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare. Tra un decollo e quello successivo deve esserci una separazione in tempo di almeno 2 minuti.

A.2.7 I decolli di equipaggi di uno stesso Aero Club, se possibile, devono essere separati da un tempo minimo di 6 minuti. L'inserimento di un equipaggio estraneo annulla questa raccomandazione.

A.2.8 E' vietato l'uso di qualunque apparecchiatura elettronica e/o pilota automatico che possa facilitare la condotta di gara. Il Direttore di Gara e la C.S.O. sono preposti alla verifica dei dispositivi non consentiti che saranno sbarcati ovvero sigillati nell'ipotesi che siano integrati sul pannello strumenti. I sigilli saranno controllati al termine della gara.

A.2.9 Gli aeromobili, gli equipaggi, i bagagli personali possono essere sottoposti ad ispezione dalla C.S.O. per la ricerca di apparati non consentiti per la navigazione/comunicazione. L'ispezione deve essere completata entro i 5 minuti che precedono l'orario di consegna della busta di gara.

A.2.10 La busta di gara, contenente tutto l'occorrente per lo svolgimento della competizione, compreso il materiale per la pianificazione, fotografico e la scheda di gara (vedi appendice 2), deve essere

consegnata tra un minimo di 35 minuti ed un massimo di 45 minuti prima del decollo. Il D.G. potrà aumentare questi tempi di consegna per valide esigenze operative.

A.2.11 L'Ente organizzatore utilizzerà i dati dei registratori di volo per verificare se l'equipaggio ha eseguito il volo in conformità con le istruzioni impartite. Ad ogni errore corrisponderà una penalità (§ A.4).

A.2.12 Dopo il decollo i concorrenti dovranno portarsi allo Starting Point entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book, sufficiente a coprire l'intera distanza.

A.2.13 Dopo il Finish Point, i concorrenti, dovranno portarsi all'atterraggio di precisione, successivamente rullare fino al parcheggio e consegnare la scheda di gara entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book, sufficiente a coprire l'intero percorso.

A.2.14 Dopo l'ammaraggio, il flottaggio verso l'ormeggio deve essere eseguito senza indugio seguendo le istruzioni impartite dalla TWR o dal personale preposto a terra.

A.2.15 raggiunta la posizione di parcheggio, gli equipaggi devono restare nei loro aerei fintanto che non avranno consegnato la scheda di gara al personale addetto e non devono comunicare con nessuno. La scheda di gara deve essere compilata e pronta per la riconsegna, unitamente al registratore di volo, entro il tempo stabilito (Punto A.2.13).

A.2.16 E' fatto divieto agli equipaggi di comunicare tra loro a partire dal momento della consegna della prima busta fino alla riconsegna della busta da parte dell'ultimo equipaggio in gara, è altresì fatto divieto a chiunque di avvicinare i concorrenti durante il tempo di pianificazione della gara e prima della riconsegna della busta di gara dopo l'arrivo al parcheggio. I giudici componenti la C.S.O. sono preposti alla verifica dell'osservanza di tale norma.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 Prova di navigazione (Navigation test)

A.3.1.1 Il test di navigazione inizia dal decollo (TO) ed il primo punto di sorvolo sarà lo starting point (SP). La gara prosegue lungo i vertici del tracciato (CP) e termina al final point (FP). La lunghezza di ogni competizione deve essere compresa tra 80 nm e 100 nm ed è calcolata dal primo punto della gara (SP) al punto finale (FP). Per motivi di sicurezza o in casi particolari legati alle condizioni meteo o per contingenti motivi di sicurezza il D.G., può modificare la lunghezza del percorso di gara o variarne la configurazione. La distanza tra un vertice ed il successivo è compresa, salvo giustificati casi di forza maggiore, tra 5 nm e 15 nm ed il numero dei vertici è compreso tra un minimo di 10 ed un massimo di 16 compreso ST e FP.

A.3.1.2 La competizione sarà composta dalle seguenti prove:

1. prova di pianificazione (Plotting test);
2. prova di puntualità a tempo (Timing Test) sui CP;
3. prova di ricognizione a vista (Observation Test):
   a) fotografie dei CP;
   b) fotografie in Rotta (minimo 8/massimo 16) e/o obiettivi di tela a terra;

A.3.1.3 Dopo il decollo il pilota deve seguire le istruzioni ricevute per raggiungere lo SP. Lo SP deve essere sorvolatocon la prua dell'aeromobile già in rotta verso il primo vertice (CP1). L'aeromobile, durante il sorvolo dei CP e del FP, deve mantenere la prua impostata per raggiungere quel punto.

A.3.1.4 Dopo aver superato il FP gli aeromobili devono seguire le istruzioni impartite per l'avvicinamento e l'ammaraggio.

A.3.1.5 I tracciati del volo e le quote mantenute durante la gara saranno verificati esaminando i dati dei registratori di volo. Non seguire le istruzioni comporta sanzioni in accordo al § A.4.

A.3.1.6 Saranno sanzionate le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta che congiunge due vertici tra lo SP ed il FP rilevate dal registratore di volo (§ A.4.5).

A.3.1.7 Dopo aver superato un vertice la virata deve essere effettuata seguendo il percorso più breve per raggiungere il vertice successivo. Queste virate non rientrano sotto la "regola più di 90°" (§ A.3.1.6) se effettuate entro 45 secondi dopo il passaggio del vertice.

A.3.1.8 Lo SP ha una "gate line" che si estende per 1 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in allontanamento. L'attraversamento in violazione di quanto previsto al punto A.3.1.3 comporta le penalità previste per le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta.

A.3.2 **Prova di pianificazione (Plotting test)**

A.3.2.1 Tutti i punti di controllo (CP) e le tratte saranno descritte in modo chiaro nelle istruzioni di volo. I vertici, lo SP, ed il FP sono punti di controllo (CP).

A.3.2.2 I CP devono essere chiaramente identificabili sul terreno, devono essere descritti nelle istruzioni di volo, devono essere definiti ed identificabili sulla carta di gara dove devono essere rappresentati con un simbolo secondo la legenda grafica convenzionale della carta stessa, devono avere una esatta posizione sul terreno e devono essere verificati a terra dal D.G. attraverso l'impiego di due GPS indipendenti che lavorano con almeno 6 satelliti e che abbiano WGS 84.

A.3.2.3 Le istruzioni sui CP possono essere date nelle seguenti forme:

a) posizione nota;
b) coordinate (latitudine e longitudine);
c) prua e distanza da o verso i CP descritti secondo le modalità dei precedenti punti a) o b).

Le informazioni fornite non devono consentire identificazioni ambigue.

A.3.2.4 I simboli degli aeroporti, dei VOR, degli NDB o l'incrocio di coordinate geografiche riportate sulla carta di gara sono "posizioni note" e possono rappresentare dei CP. Possono essere dichiarati altri oggetti sulla mappa come "posizione nota". Tutte le "posizioni note" devono essere evidenziate sulla carta di gara e visualizzate sulle istruzioni di volo.

A.3.2.5 Punti noti alla Direzione di gara, ma sconosciuti agli equipaggi in gara, non sono da considerarsi "posizioni note".

A.3.2.6 Istruzioni su una tratta possono essere date come:

a) tratta realizzata dal sorvolo di una traccia a terra {da CP (x) seguire fiume fino CP (x + 1)}. In questo caso, nelle istruzioni di volo, sarà data la corretta prua per un avvicinamento diretto al CP (x+1), la lunghezza della tratta ed il tempo esatto necessario a percorrerla.

b) tratta realizzata dalla descrizione di un arco di cerchio {da CP (y) seguire l'arco fino al CP (y+1)}. Il centro dell'arco sarà una posizione nota e verrà indicata nelle istruzioni di volo (massimo tre navigazioni ad arco per ogni gara). Sarà compito dei concorrenti tracciare l'arco sulla carta.

A.3.2.7 La rotta sarà data come rotta vera.

A.3.2.8 Le distanze saranno date in miglia e decimi di miglia nautiche e/o in chilometri e decimi di chilometri.

A.3.2.9 la busta di gara conterrà una mappa con il percorso già tracciato, fornita in busta chiusa e sigillata (busta di Sicurezza). L'Apertura di detta busta sarà penalizzata in accordo al Punto A.4.4.

A.3.3 **Prova di puntualità a tempo (Timing Test)**

A.3.3.1 Il tempo ufficiale di gara sarà quello letto sui GPS. I tempi (hh: mm: ss) potranno essere espressi in ora locale, UTC o come tempo trascorso dopo l'orario assegnato per il decollo. Questi tempi saranno riportati nella scheda di gara per il decollo, il sorvolo di ogni CP. Il tempo di decollo sarà rilevato all'attraversamento di una linea di decollo ben definita.

A.3.3.2 Saranno rilevati il tempo di decollo, i tempi di sorvolo dei CP ed il tempo di riconsegna della busta di gara.

A.3.3.3 In particolare, il tempo sarà rilevato quando l'aereo attraversa il cancello che taglia il CP che si estende per 0,5 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in avvicinamento, (per lo SP perpendicolarmente alla rotta in allontanamento).

A.3.4 **Prova di ricognizione a vista(Observation Test)**

A.3.4.1 La prova di ricognizione a vista inizia dal punto di partenza (SP), continua con tutti i CP e termina sul punto finale (FP).

A.3.4.2 Saranno oggetto della prova di ricognizione a vista le fotografie dei CP, le fotografie in rotta e/o gli obiettivi in tela a terra.

A.3.4.3 Agli equipaggi saranno fornite le fotografie dei CP (min. 10, max 16) e le fotografie in rotta (min. 8, max 16).

A.3.4.4 Le fotografie dei CP sono riprese dalla direzione coincidente con la prua di avvicinamento al punto e sono tutte vere. Le fotografie sono contrassegnate con il numero del CP nella corretta sequenza di sorvolo.

A.3.4.5 Le fotografie in rotta sono contrassegnate da lettere esse sono in sequenza ed è indicato nel road book in quale tratta si trovano. L'oggetto da identificare sarà cerchiato sulla fotografia e si dovrà trovare ad una distanza massima di 300 metri dalla rotta. Le fotografie in rotta sono riprese con un angolo massimo di più o meno 45° rispetto alla rotta di avvicinamento e con un angolo compreso tra 30° e 60° rispetto al terreno ad una altezza compresa tra 1000 e 1500 piedi.

L'equipaggio dovrà indicare, nell'apposito spazio della scheda di gara, contrassegnato dalla lettera della foto trovata:

a) la sua distanza dal CP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);

A. 3.4.6 Gli obiettivi in tela a terra (massimo 5 per gara) saranno posti tra i CP e dovranno essere posizionati ad una distanza massima di 100 metri dalla rotta.

A.3.4.7 In caso di utilizzo di obiettivi in tela a terra il numero massimo di foto in rotta si ridurrà dello stesso numero degli obiettivi in tela impiegati (esempio: con 3 obiettivi in tela a terra sarà ammesso un massimo di 13 foto). L'equipaggio dovrà indicare, nell'esatto spazio della scheda di gara:

a) la forma rappresentata dagli obiettivi in tela a terra (vedi appendice1);

b) la sua distanza dal CP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);
c) il numero identificativo del CP precedente.

A.3.4.8 Non ci saranno fotografie in rotta né obiettivi di tela a terra prima dello SP, entro le prime 5 nm dopo lo SP, né un Nm prima di ogni CP, né dopo il FP.

A.3.6 **Flight Data RecordingEquipment**

A.3.6.1 Il Centro Classifiche fornirà adogni equipaggio un registratore di volo approvato.

A.3.6.2 I requisiti tecnici dei registratori di volo sono quelli riportati nel FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4.

A.3.6.3 La responsabilità del funzionamento del registratore di volo, una volta imbarcato sull'aereo, è dell'equipaggio. Il data recorder diventa parte integrale dell'attrezzatura di bordo ed il suo eventuale malfunzionamento sarà considerato come una normale avaria. L'equipaggio sarà classificato solamente in base ai dati che il registratore avrà memorizzato.

A.3.6.4 Nessun concorrente è autorizzato a manipolare il registratore di volo in qualsiasi modo, pena la squalifica. Particolari dubbi o problemi riguardanti l'utilizzo del registratore di volo devono essere risolti durante il briefing.

A.4 PENALITÀ

A.4.2 **Prova di puntualità a tempo su CP:**

Sorvolo al tempo teorico +/- 5 sec.	0 penalità
Ogni secondo di anticipo / ritardo oltre i 5 sec.	3 penalità
Sorvolo di un CP fuori dal cancello	100 penalità
massimo	100 penalità

A.4.3 **Prova di ricognizione a vista:**

Foto/obiettivi di tela a terra tra CP:

Per ogni identificazione corretta della posizione (tolleranza 0,5 nm)	0 penalità
Identificazione corretta con errore di posizione compreso tra 0,51 nm e 1,0 nm	15 penalità
Non osservato	30 penalità
Non corretto o con errore di posizione oltre 1,0 nm	50 penalità

A.4.4	a) Non rilevato al passaggio di un cancello (CP)	100 penalità
	b) Violazione delle norme di sicurezza e di volo(ogni volta)	600 penalità
	c) Volo al di sotto della minima altezza(ogni volta)	200 penalità
	d) Violazione delle istruzioni impartite(ogni volta)	200 penalità
	e) Apertura della busta di sicurezza	300 penalità
	f) Trasporto di equipaggiamenti elettronici non autorizzati	squalifica
A.4.5	virata maggiore di 90 ° dalla rotta per oltre 5 secondi (tra SP e FP)(ogni volta)	200 penalità
A.4.6	Presentazione in ritardo della busta di gara	300 penalità
A.4.7	Mancato ascolto sulla frequenza di gara(ogni volta)	200 penalità

A.4.8 Ogni equipaggio che per qualsiasi ragione atterri in un aeroporto diverso da quello pianificato e non continui la gara sarà considerato ritirato. Nel caso in cui continui la gara non saranno fatti abbuoni sui tempi rilevati.

A.5 SQUALIFICA

A.5.1 La squalifica di un equipaggio può derivare da:

a) qualsiasi comportamento scorretto a terra o in volo,
b) condotta di volo pericolosa che possa mettere in pericolo persone e/o cose,
c) atteggiamenti di protesta rivolti direttamente ad altri concorrenti,
d) mancato rispetto delle norme e dei regolamenti di gara,
e) violazione delle norme anti-doping FAI,
f) manomissione del sistema di registrazione del volo,
g) trasporto di apparecchiature elettroniche non autorizzate,
h) qualsiasi tipo di inganno.

A.5.2 La decisione di squalificare un equipaggio compete al Direttore di Gara dopo aver consultato la Commissione Sportiva Operante.

A.6 ISCRIZIONI

A.6.1 Ogni equipaggio deve essere composto da un pilota titolare e da un navigatore. Nessun passeggero può essere imbarcato durante la gara. Il cambio di un membro dell'equipaggio potrà essere richiesto per iscritto al Direttore di Gara fino a 5 minuti prima della partenza del primo equipaggio. Le infrazioni a quanto previsto da questo articolo comportano l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.

A.6.2 Il pilota deve essere in possesso di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che piloterà in gara. L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento ed il regolamento particolare di gara che accetta incondizionatamente all'atto dell'iscrizione alla gara e deve essere in grado di applicarli.

A.6.3 Tutti i membri dell'equipaggio devono essere in possesso di una valida licenza sportiva FAI, rilasciata dall'Aero Club d'Italia, e di un documento di riconoscimento da esibire al momento dell'iscrizione.

A.6.4 In occasione di ogni gara si terrà un briefing al quale dovranno partecipare obbligatoriamente i piloti titolari dell'iscrizione. Possono partecipare anche i navigatori ed i capisquadra ma non come rappresentanti dei titolari. Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza.

A.6.5 Gli equipaggi devono presentarsi alla Direzione di gara entro l'orario stabilito dall'organizzatore. Il briefing sarà considerato quale inizio dell'evento che terminerà dopo la cerimonia di chiusura (premiazione). I concorrenti che si assenteranno durante questo periodo senza formale autorizzazione del Direttore di Gara saranno considerati ritirati dalla gara.

A.6.6 Gli organizzatori non assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possonoderivare agli equipaggi, agli aa/mm, a terzi ed alle cose, in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.6.7 E' facoltà dell'organizzatore della gara limitare il numero dei partecipanti.

A.7 **AEREI**

A.7.1 Sono ammessi alla competizione i seguenti aeromobili:

a) gli aeromobili motoelica con motore a pistoni, anche con compressore, e turboelica rientranti nelle sottoclassi C-1 (a, b, c, d) e C-3 (a, b, c) previste dal FAI Sporting Code, Sezione 2 con numero di posti non superiore a sei;

b) i motoalianti con motore non retrattile montato integralmente alla cellula e carrello convenzionale a tre ruote come previsto dal FAI Sporting Code Section 3;

c) gli aerei autocostruiti immatricolati con un Permesso di Volo;

d) gli ULM Avanzati.

A.7.2 La velocità minima di gara ammessa è di 65Kts.
La velocità di gara, sarà scelta dall'equipaggio, dovrà essere un multiplo di 5Kt e non potrà essere inferiore al 60% della velocità indicata nella tabella ufficiale emessa dalla Commissione Sportiva Centrale Aeronautica (Allegato 1).

A.7.3 Gli aeromobili devono avere un'autonomia almeno pari al tempo necessario a volare l'intero percorso di gara (da decollo ad atterraggio) alla velocità di gara, maggiorata del 10% e con la riserva di carburante come richiesto dalle regole VFR.

A.7.4 Tutti gli aeromobili devono essere dotati di stazione ricetrasmittente in VHF.

A.7.5 Ogni aeromobile deve essere munito dei documenti prescritti dal Codice di Navigazione Aerea e previsti da ENAC. Ogni aeromobile deve essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti dalla Legge con estensione della garanzia alle gare non acrobatiche iscritte nel calendario sportivo dell'Aero Club d'Italia e della FAI.

A.7.6 Qualora gli aeromobili siano parcheggiati all'aperto, ogni equipaggio deve provvedere personalmenteall'ancoraggio con proprio materiale.

A.8 LAGNANZE E RECLAMI

A.8.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro da versare all'Ente organizzatore. In caso di rigetto del reclamo tale somma sarà incamerata dalla C.C.S.A.

A.9 RISULTATI FINALI

A.9.1 Affinché la gara sia considerata valida ed omologabile ai fini del Campionato Italiano di Specialità, il totale complessivo delle penalità risultanti dall'applicazione alle prove di gara delle penalità di cui ai §§ A.4.1, A.4.2, A.4.3) non potrà essere inferiore a 1500 penalità (decollo + 10 crono + 8 foto in rotta/obiettivi in tela).
Ai fini del conteggio dovranno essere considerate le penalità massime previste per ogni singola prova di puntualità a tempo su CP e per le prove di ricognizione visiva, dovranno essere considerate le penalità corrispondenti a "Non osservato" ed eventuali penalità previste per la prova di atterraggio.

A.9.2 Ai fini della classifica di gara nonché della classifica del Campionato Italiano di specialità, ad ogni equipaggio sarà assegnato un "VOTO" derivante dalla applicazione della seguente formula, tenuto conto della somma teorica delle massima penalità di gara e delle penalità assegnate:

COEFFICIENTE - PENALITA'

_____ X 10

COEFFICIENTE

Dove i parametri sono dati da:

a) Coefficiente (K) = Totale massimo teorico delle penalità di gara calcolato ai sensi del § A.9.1;

b) Penalità = Totale delle penalità accumulate da ogni equipaggio. Il risultato dovrà essere preciso al 2° decimale (0,00). Nel caso in cui il valore di "Penalità" sarà superiore al valore di "K", il "VOTO" sarà uguale a 0,00.

A.9.3 Quando, per causa di forza maggiore, sono annullate una o più prove ed è quindi ridotto il "K" della gara, ai fini del calcolo del voto, il "K" sarà ridotto di conseguenza prima del voto. In questo caso non si terrà conto del coefficiente minimo previsto (§ A.9.1).

A.9.4 Risulterà vincitore l'equipaggio che, all'arrivo, avrà conseguito il voto più alto secondo la formula indicata al§A.9.2. La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni equipaggio. Nel caso di parità precederà l'equipaggio con minor penalità nelle prove di puntualità. Nel caso di ulteriore parità sarà classificato primo l'equipaggio il cui aereo ha maggior velocità di gara.

A.9.7 Il titolo italiano nelle specialità Rally – Idro sarà assegnato al Pilota ed al Navigatore che avranno ottenuto il punteggio più alto.

A.10 PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI

A.10.1 fino al 3° classificato per ogni categoria una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore. L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della CCSA.

A.10.2 Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

oooOOOooo

Appendice 1 FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.

CANVAS TARGET INFORMATION

Canvas targets shall be white and made of strips 0.5 meters wide and the total overall size between 3 and 4 meters.
Permitted signs:



The shapes of the signs should be sketched by the crew on his answer sheet, as seen.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 2 FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.

AERO CLUB di _____

SCHEDA DI GARA

MARCHE: _____ **EQUIPAGGIO:** _____

FOTO IN ROTTA			
	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (da evadere alla gara)
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
L			
M			
N			
P			
R			
S			
T			
U			

TELI A TERRA			
FORMA	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (da evadere alla gara)

FIRMA DEL PILOTA O DEL NAVIGATORE _____

Non verranno valutate le schede senza firma e con i campi "MARCHE" ed "EQUIPAGGIO" non compilati.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 3 FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.

Denominazione GARA

Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dati NAVIGATORE Pilota ☐ Allievo Pilota ☐ Altro ☐ .....

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

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

e-mail _____ oppure fax nr _____

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

Dati VELIVOLO Marche _____ Modello _____

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

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

L'equipaggio chiede l'iscrizione alla Gara di Rally ☐ Velocità ☐ e dichiara di conoscere

ed accettare il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Ed. _____ ed il Regolamento Particolare.

Compilare in ogni parte ed inviare a _____

Le schede non complete non potranno essere prese in considerazione.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 5 TABELLA VELOCITA' MASSIME.

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 1 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	**280**	**151**
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	**290**	**156**
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	**252**	**136**
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	**180**	**97**
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	**248**	**133**
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	**298**	**160**
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	**282**	**152**
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	**327**	**176**
BEECH	BONANZA A 36	304	**310**	**167**
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	**315**	**170**
BEECH	BONANZA F 33	289	**320**	**172**
BEECH	BONANZA V 35	289	**285**	**153**
BEECH	DEBONNAIR	225	**260**	**140**
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	**225**	**121**
C.A.A.R.P.	CAP 1O B	183	**265**	**143**
C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	**260**	**140**
CESSNA	150 STANDARD	102	**198**	**106**
CESSNA	152 AEROBAT	130	**200**	**107**
CESSNA	172 M	162	**220**	**118**
CESSNA	172 N - P	162	**227**	**122**
CESSNA	172 RG II	200	**275**	**148**
CESSNA	172 RG.	182	**260**	**140**
CESSNA	172 STANDARD	152	**216**	**116**
CESSNA	182 N	233	**250**	**134**
CESSNA	208	300	**270**	**145**
CESSNA	310 (N421N)	520	**352**	**190**
CESSNA	337	426	**307**	**165**
CESSNA	C 152	130	**200**	**107**

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 2 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
CESSNA	C 172 FG	152	216	116
CESSNA	C 182 Q	233	258	139
CESSNA	CARDINAL RG	203	286	154
CESSNA	CENTURION	304	300	161
CESSNA	CENTURION TURBO	314	304	164
CESSNA	ROCKET	210	246	132
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	215	116
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	328	177
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	284	153
MOONEY	M 20 K	203	305	164
MOONEY	M 201	203	295	159
MOONEY	M 262	203	307	165
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	285	153
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	230	124
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	215	116
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	208	112
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	212	114
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	305	164
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	330	178
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	370	199
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	340	183
PARTENAVIA	P92	100	195	105
PIPER	ATZECH	507	305	164
PIPER	COMANCHE 250	263	288	155
PIPER	COMANCHE 260	263	292	157
PIPER	PA 18 SUPER	152	200	107
PIPER	PA 23 APACHE	480	305	164
PIPER	PA 28 150	152	215	116

PIPER	PA 28 160	162	217	117

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 3 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
PIPER	PA 28 ARCHER	180	225	121
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	225	121
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	272	146
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	265	143
PIPER	PA 30		310	167
PIPER	PA 32 LANCE	304	290	156
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	315	170
PIPER	PA 34 SENECA I	406	300	161
PIPER	PA 34 SENECA II	406	305	164
PIPER	PA 34 SENECA III	406	310	167
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	266	143
PIPER	TWIN COMANCHE	324	290	156
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	246	132
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	245	132
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	270	145
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	205	110
ROCWELL	114	264	290	156
S M	210	406	298	160
SA GARDAN	GO HORIZON	162	220	118
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	200	107
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	202	109
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	205	110
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	210	113
SIAI MARCHETTI	S 208	284	245	132
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	310	167
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	275	148
SIAI MARCHETTI	SM 1019 UTILITY	317	285	153
SOCATA	MS 892	162	208	112
SOCATA	MS 893	183	215	116

SOCATA	MS 894	223	**225**	**121**

TABELLA VELOCITA' MASSIME VELIVOLI IDRO

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
AEROFAB	LA 250	270	**270**	**146**
CESSNA	C 206	300	**206**	**140**
CESSNA	R 172 K	195	**222**	**120**
CESSNA	C 172	160	**197**	**106**
CESSNA	C 305 C	213	**185**	**100**
MAULE	M 7	235	**197**	**106**
PIPER	PA 18 S	180	**210**	**113**

Appendice 6 REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.

Regolamento particolare

1. L'Aeroclub di _____ organizza per il giorno _____ la gara di Rally Idro denominata_____, competizione/i riservata/e ad aerei a motore come da regolamento sportivo nazionale dell'AeCI.

2. Il regolamento sportivo di riferimento è il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Aereo/Idro.

3. Durante tutte le fasi delle gare il pilota sarà responsabile della sicurezza nelle operazioni di volo nel rispetto delle norme VFR, in particolar modo i piloti devono rispettare le quote minime di volo, ovvero 500ft sul terreno o 1000ft sui centri abitati.

4. Per gravi infrazioni alla disciplina di volo ed alle norme di sicurezza sarà adottato il provvedimento della squalifica dalla/e gara/e.

5. Ogni volo di prova dovrà essere autorizzato ed è vietata ogni manovra acrobatica sul campo.

6. Queste disposizioni hanno forza di regolamento.

7. La pista preferenziale per i decolli sarà la _____.

8. Lo spazio aereo interessato dalla/e gara/e è _____ e l'ente preposto a fornire il servizio FIS è _____ sulla frequenza _____.

9. Aeroporti alternati consigliati, previa verifica, sono _____ e _____.

Iscrizione e partecipazione alle gare

10. Le iscrizioni si apriranno 30 giorni prima dell'effettuazione della gara.
Le schede di iscrizione, complete in ogni parte, dovranno pervenire tassativamente all'Aeroclub di _____ almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara.

11. In via del tutto eccezionale e a giudizio insindacabile del Direttore di Gara potranno essere accettate con solo 5 giorni di anticipo ma con tasse di iscrizione raddoppiate.

12. I concorrenti dovranno presentarsi in campo per completare le procedure di iscrizione e il controllo documenti entro le ore _____ del giorno precedente la garaovvero del _____.

13. Il rispetto degli orari del programma è tassativo. Eventuali variazioni saranno tempestivamente comunicate dal Direttore di gara.

14. La premiazione della/e gara/e, avverrà durante il pranzo/cena/cerimonia il giorno _____ alle ore _____ presso _____.

15. Il costo di iscrizione alla/e gara/e è di_____ euro ad equipaggio e comprende il pranzo/cena/cerimonia del giorno _____ ed i trasferimenti da e per l'aeroporto

16. L'Aeroclub di _____ metterà a disposizione degli equipaggi le sue strutture nei limiti concessi dai propri regolamenti.

17. Una convenzione alberghiera è stata concordata con l'Hotel _____ al prezzo di _____ euro stanza singola e _____ euro stanza doppia. Chi fosse interessato è pregato di prenotare chiamando il numero _____ citando la convenzione "Rally aereo _____".

Programma della gara

Aeroporto/Aviosuperficie di _____.

- arrivo:data _____ dalle ore _____ alle _____

-termine perfezionamento iscrizioni: data _____ ore _____

Gara data _____

- briefing pre-gara: orario _____
- inizio consegna buste: orario _____
- inizio sequenze di decollo: orario _____
- pranzo/cena/cerimonia: orario _____
- premiazione: orario _____

Ufficiali

Direttore di gara: _____

CSO: _____

Contatti

Aeroclub di _____

Via _____, n. ____, cap_____ città _____

tel. _____

fax _____

e-mail _____

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO VOLO A MOTORE "RALLY IDRO" 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO *(Gare Rally Idro del Volo a Motore)* **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, 27 marzo 2018

I COMPONENETI DELLA STS:

(Ernesto BIONDO) _____

(Filippo PAPALE) _____

(Vittorio CUCURNIA) _____

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO
VOLO A MOTORE
RALLY AEREO
IDROVOLANTI

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

A.1	INTRODUZIONE	3
A.2	NORME GENERALI	4
A.3	DETTAGLI DELLA GARA	5
A.4	PENALITÀ	8
A.5	SQUALIFICA	9
A.6	ISCRIZIONI	9
A.7	AEREI	10
A.8	RECLAMI	10
A.9	RISULTATI FINALI	10
A.10	PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI	11
APPENDICE 1	FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA	12
APPENDICE 2	FAC SIMILE SCHEDA DI GARA	14
APPENDICE 3	FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.	16
APPENDICE 5	TABELLA VELOCITA' MASSIME	22
APPENDICE 6	REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.	25

L'Aero Club d'Italia organizza i seguenti eventi sportivi:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Idrovolanti - Sez. Piloti
Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Idrovolanti - Sez. Navigatori

delegando l'effettuazione delle gare previste Agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta. Questi ultimi si impegnano a curare la parte logistica e ad ottemperare a quanto previsto dal presente regolamento e a tutte le disposizioni emanate da questo Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

A.1.1 Le gare di rally – Idrovolanti valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara; il numero minimo di partecipanti non deve essere inferiore a quattro.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C. decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Il Direttore di Gara (D.G.) è il responsabile del percorso di gara.

A.1.4 Il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare, annullare la gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del D.G. e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno sessanta giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e massima comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara (§ A.2.8/9) nonché al controllo degli atterraggi di precisione in prossimità della griglia.

A.1.7 In occasione dell'evento agonistico l'Aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente e i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A. con la tessera di Giudice in corso di validità. La C.S.O. è disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;

b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;

c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;

d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato Italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie.

E' compito del responsabile del Centro Classifiche: 1) la pianificazione del percorso di gara; 2) il volo di prova per l'effettuazione di tutte le foto in rotta e dei CP; 3) la predisposizione dell'ordine di partenza e delle buste di gara contenenti la carta al 200.000, le foto, il road book e la scheda di gara. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. le classifiche provvisorie appena compilate evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse in sede di decodifica dei registratori di volo.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per l'effettuazione del volo di prova per la ricognizione del percorso di gara sono a carica dell'Aeroclub organizzatore.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.3 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.4 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.5 Ad ogni equipaggio sarà consegnata una carta di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche e con scala 1:200.000.

A.2.6 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare. Tra un decollo e quello successivo deve esserci una separazione in tempo di almeno 2 minuti.

A.2.7 I decolli di equipaggi di uno stesso Aero Club, se possibile, devono essere separati da un tempo minimo di 6 minuti. L'inserimento di un equipaggio estraneo annulla questa raccomandazione.

A.2.8 E' vietato l'uso di qualunque apparecchiatura elettronica e/o pilota automatico che possa facilitare la condotta di gara. Il Direttore di Gara e la C.S.O. sono preposti alla verifica dei dispositivi non consentiti che saranno sbarcati ovvero sigillati nell'ipotesi che siano integrati sul pannello strumenti. I sigilli saranno controllati al termine della gara.

A.2.9 Gli aeromobili, gli equipaggi, i bagagli personali possono essere sottoposti ad ispezione dalla C.S.O. per la ricerca di apparati non consentiti per la navigazione/comunicazione. L'ispezione deve essere completata entro i 5 minuti che precedono l'orario di consegna della busta di gara.

A.2.10 La busta di gara, contenente tutto l'occorrente per lo svolgimento della competizione, compreso il materiale per la pianificazione, fotografico e la scheda di gara (vedi appendice 2), deve essere

consegnata tra un minimo di 35 minuti ed un massimo di 45 minuti prima del decollo. Il D.G. potrà aumentare questi tempi di consegna per valide esigenze operative.

A.2.11 L'Ente organizzatore utilizzerà i dati dei registratori di volo per verificare se l'equipaggio ha eseguito il volo in conformità con le istruzioni impartite. Ad ogni errore corrisponderà una penalità (§ A.4).

A.2.12 Dopo il decollo i concorrenti dovranno portarsi allo Starting Point entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book, sufficiente a coprire l'intera distanza.

A.2.13 Dopo il Finish Point, i concorrenti, dovranno portarsi all'atterraggio di precisione, successivamente rullare fino al parcheggio e consegnare la scheda di gara entro un tempo stabilito e descritto nel Road Book, sufficiente a coprire l'intero percorso.

A.2.14 Dopo l'ammaraggio, il flottaggio verso l'ormeggio deve essere eseguito senza indugio seguendo le istruzioni impartite dalla TWR o dal personale preposto a terra.

A.2.15 raggiunta la posizione di parcheggio, gli equipaggi devono restare nei loro aerei fintanto che non avranno consegnato la scheda di gara al personale addetto e non devono comunicare con nessuno. La scheda di gara deve essere compilata e pronta per la riconsegna, unitamente al registratore di volo, entro il tempo stabilito (Punto A.2.13).

A.2.16 E' fatto divieto agli equipaggi di comunicare tra loro a partire dal momento della consegna della prima busta fino alla riconsegna della busta da parte dell'ultimo equipaggio in gara, è altresì fatto divieto a chiunque di avvicinare i concorrenti durante il tempo di pianificazione della gara e prima della riconsegna della busta di gara dopo l'arrivo al parcheggio. I giudici componenti la C.S.O. sono preposti alla verifica dell'osservanza di tale norma.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 Prova di navigazione (Navigation test)

A.3.1.1 Il test di navigazione inizia dal decollo (TO) ed il primo punto di sorvolo sarà lo starting point (SP). La gara prosegue lungo i vertici del tracciato (CP) e termina al final point (FP). La lunghezza di ogni competizione deve essere compresa tra 80 nm e 100 nm ed è calcolata dal primo punto della gara (SP) al punto finale (FP). Per motivi di sicurezza o in casi particolari legati alle condizioni meteo o per contingenti motivi di sicurezza il D.G., può modificare la lunghezza del percorso di gara o variarne la configurazione. La distanza tra un vertice ed il successivo è compresa, salvo giustificati casi di forza maggiore, tra 5 nm e 15 nm ed il numero dei vertici è compreso tra un minimo di 10 ed un massimo di 16 compreso ST e FP.

A.3.1.2 La competizione sarà composta dalle seguenti prove:

1. prova di pianificazione (Plotting test);
2. prova di puntualità a tempo (Timing Test) sui CP;
3. prova di ricognizione a vista (Observation Test):
   a) fotografie dei CP;
   b) fotografie in Rotta (minimo 8/massimo 16) e/o obiettivi di tela a terra;

A.3.1.3 Dopo il decollo il pilota deve seguire le istruzioni ricevute per raggiungere lo SP. Lo SP deve essere sorvolatocon la prua dell'aeromobile già in rotta verso il primo vertice (CP1). L'aeromobile, durante il sorvolo dei CP e del FP, deve mantenere la prua impostata per raggiungere quel punto.

A.3.1.4 Dopo aver superato il FP gli aeromobili devono seguire le istruzioni impartite per l'avvicinamento e l'ammaraggio.

A.3.1.5 I tracciati del volo e le quote mantenute durante la gara saranno verificati esaminando i dati dei registratori di volo. Non seguire le istruzioni comporta sanzioni in accordo al § A.4.

A.3.1.6 Saranno sanzionate le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta che congiunge due vertici tra lo SP ed il FP rilevate dal registratore di volo (§ A.4.5).

A.3.1.7 Dopo aver superato un vertice la virata deve essere effettuata seguendo il percorso più breve per raggiungere il vertice successivo. Queste virate non rientrano sotto la "regola più di 90°" (§ A.3.1.6) se effettuate entro 45 secondi dopo il passaggio del vertice.

A.3.1.8 Lo SP ha una "gate line" che si estende per 1 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in allontanamento. L'attraversamento in violazione di quanto previsto al punto A.3.1.3 comporta le penalità previste per le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta.

A.3.2 **Prova di pianificazione (Plotting test)**

A.3.2.1 Tutti i punti di controllo (CP) e le tratte saranno descritte in modo chiaro nelle istruzioni di volo. I vertici, lo SP, ed il FP sono punti di controllo (CP).

A.3.2.2 I CP devono essere chiaramente identificabili sul terreno, devono essere descritti nelle istruzioni di volo, devono essere definiti ed identificabili sulla carta di gara dove devono essere rappresentati con un simbolo secondo la legenda grafica convenzionale della carta stessa, devono avere una esatta posizione sul terreno e devono essere verificati a terra dal D.G. attraverso l'impiego di due GPS indipendenti che lavorano con almeno 6 satelliti e che abbiano WGS 84.

A.3.2.3 Le istruzioni sui CP possono essere date nelle seguenti forme:

a) posizione nota;

b) coordinate (latitudine e longitudine);

c) prua e distanza da o verso i CP descritti secondo le modalità dei precedenti punti a) o b).

Le informazioni fornite non devono consentire identificazioni ambigue.

A.3.2.4 I simboli degli aeroporti, del VOR, degli NDB o l'incrocio di coordinate geografiche riportate sulla carta di gara sono "posizioni note" e possono rappresentare dei CP. Possono essere dichiarati altri oggetti sulla mappa come "posizione nota". Tutte le "posizioni note" devono essere evidenziate sulla carta di gara e visualizzate sulle istruzioni di volo.

A.3.2.5 Punti noti alla Direzione di gara, ma sconosciuti agli equipaggi in gara, non sono da considerarsi "posizioni note".

A.3.2.6 Istruzioni su una tratta possono essere date come:

a) tratta realizzata dal sorvolo di una traccia a terra {da CP (x) seguire fiume fino CP (x + 1)}. In questo caso, nelle istruzioni di volo, sarà data la corretta prua per un avvicinamento diretto al CP (x+1), la lunghezza della tratta ed il tempo esatto necessario a percorrerla.

b) tratta realizzata dalla descrizione di un arco di cerchio {da CP (y) seguire l'arco fino al CP (y+1)}. Il centro dell'arco sarà una posizione nota e verrà indicata nelle istruzioni di volo (massimo tre navigazioni ad arco per ogni gara). Sarà compito dei concorrenti tracciare l'arco sulla carta.

A.3.2.7 La rotta sarà data come rotta vera.



A.3.2.8 Le distanze saranno date in miglia e decimi di miglia nautiche e/o in chilometri e decimi di chilometri.

A.3.2.9 la busta di gara conterrà una mappa con il percorso già tracciato, fornita in busta chiusa e sigillata (busta di Sicurezza). L'Apertura di detta busta sarà penalizzata in accordo al Punto A.4.4.

A.3.3 **Prova di puntualità a tempo (Timing Test)**

A.3.3.1 Il tempo ufficiale di gara sarà quello letto sul GPS. I tempi (hh: mm: ss) potranno essere espressi in ora locale, UTC o come tempo trascorso dopo l'orario assegnato per il decollo. Questi tempi saranno riportati nella scheda di gara per il decollo, il sorvolo di ogni CP. Il tempo di decollo sarà rilevato all'attraversamento di una linea di decollo ben definita.

A.3.3.2 Saranno rilevati il tempo di decollo, i tempi di sorvolo dei CP ed il tempo di riconsegna della busta di gara.

A.3.3.3 In particolare, il tempo sarà rilevato quando l'aereo attraversa il cancello che taglia il CP che si estende per 0,5 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in avvicinamento, (per lo SP perpendicolarmente alla rotta in allontanamento).

A.3.4 **Prova di ricognizione a vista(Observation Test)**

A.3.4.1 La prova di ricognizione a vista inizia dal punto di partenza (SP), continua con tutti i CP e termina sul punto finale (FP).

A.3.4.2 Saranno oggetto della prova di ricognizione a vista le fotografie dei CP, le fotografie in rotta e/o gli obiettivi in tela a terra.

A.3.4.3 Agli equipaggi saranno fornite le fotografie dei CP (min. 10, max 16) e le fotografie in rotta (min. 8, max 16).

A.3.4.4 Le fotografie dei CP sono riprese dalla direzione coincidente con la prua di avvicinamento al punto e sono tutte vere. Le fotografie sono contrassegnate con il numero del CP nella corretta sequenza di sorvolo.

A.3.4.5 Le fotografie in rotta sono contrassegnate da lettere esse sono in sequenza ed è indicato nel road book in quale tratta si trovano. L'oggetto da identificare sarà cerchiato sulla fotografia e si dovrà trovare ad una distanza massima di 300 metri dalla rotta. Le fotografie in rotta sono riprese con un angolo massimo di più o meno 45° rispetto alla rotta di avvicinamento e con un angolo compreso tra 30° e 60° rispetto al terreno ad una altezza compresa tra 1000 e 1500 piedi.

L'equipaggio dovrà indicare, nell'apposito spazio della scheda di gara, contrassegnato dalla lettera della foto trovata:

a) la sua distanza dal CP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);

A. 3.4.6 Gli obiettivi in tela a terra (massimo 5 per gara) saranno posti tra i CP e dovranno essere posizionati ad una distanza massima di 100 metri dalla rotta.

A.3.4.7 In caso di utilizzo di obiettivi in tela a terra il numero massimo di foto in rotta si ridurrà dello stesso numero degli obiettivi in tela impiegati (esempio: con 3 obiettivi in tela a terra sarà ammesso un massimo di 13 foto). L'equipaggio dovrà indicare, nell'esatto spazio della scheda di gara:

a) la forma rappresentata dagli obiettivi in tela a terra (vedi appendice1);

b) la sua distanza dal CP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);
c) il numero identificativo del CP precedente.

A.3.4.8 Non ci saranno fotografie in rotta né obiettivi di tela a terra prima dello SP, entro le prime 5 nm dopo lo SP, né un Nm prima di ogni CP, né dopo il FP.

A.3.6 **Flight Data RecordingEquipment**

A.3.6.1 Il Centro Classifiche fornirà adogni equipaggio un registratore di volo approvato.

A.3.6.2 I requisiti tecnici del registratori di volo sono quelli riportati nel FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4.

A.3.6.3 La responsabilità del funzionamento del registratore di volo, una volta imbarcato sull'aereo, è dell'equipaggio. Il data recorder diventa parte integrale dell'attrezzatura di bordo ed il suo eventuale malfunzionamento sarà considerato come una normale avaria. L'equipaggio sarà classificato solamente in base ai dati che il registratore avrà memorizzato.

A.3.6.4 Nessun concorrente è autorizzato a manipolare il registratore di volo in qualsiasi modo, pena la squalifica. Particolari dubbi o problemi riguardanti l'utilizzo del registratore di volo devono essere risolti durante il briefing.

A.4 PENALITÀ

A.4.2 **Prova di puntualità a tempo su CP:**

Sorvolo al tempo teorico +/- 5 sec.	0 penalità
Ogni secondo di anticipo / ritardo oltre i 5 sec.	3 penalità
Sorvolo di un CP fuori dal cancello	100 penalità
	massimo 100 penalità

A.4.3 **Prova di ricognizione a vista:**

Foto/obiettivi di tela a terra tra CP:

Per ogni identificazione corretta della posizione (tolleranza 0,5 nm)	0 penalità
Identificazione corretta con errore di posizione compreso tra 0,51 nm e 1,0 nm	15 penalità
Non osservato	30 penalità
Non corretto o con errore di posizione oltre 1,0 nm	50 penalità

A.4.4	a) Non rilevato al passaggio di un cancello (CP)	100 penalità
	b) Violazione delle norme di sicurezza e di volo(ogni volta)	600 penalità
	c) Volo al di sotto della minima altezza(ogni volta)	200 penalità
	d) Violazione delle istruzioni impartite(ogni volta)	200 penalità
	e) Apertura della busta di sicurezza	300 penalità
	f) Trasporto di equipaggiamenti elettronici non autorizzati	squalifica
A.4.5	virata maggiore di 90 ° dalla rotta per oltre 5 secondi (tra SP e FP)(ogni volta)	200 penalità
A.4.6	Presentazione in ritardo della busta di gara	300 penalità
A.4.7	Mancato ascolto sulla frequenza di gara(ogni volta)	200 penalità



A.4.8 Ogni equipaggio che per qualsiasi ragione atterri in un aeroporto diverso da quello pianificato e non continui la gara sarà considerato ritirato. Nel caso in cui continui la gara non saranno fatti abbuoni sui tempi rilevati.

A.5 SQUALIFICA

A.5.1 La squalifica di un equipaggio può derivare da:

a) qualsiasi comportamento scorretto a terra o in volo,
b) condotta di volo pericolosa che possa mettere in pericolo persone e/o cose,
c) atteggiamenti di protesta rivolti direttamente ad altri concorrenti,
d) mancato rispetto delle norme e dei regolamenti di gara,
e) violazione delle norme anti-doping FAI,
f) manomissione del sistema di registrazione del volo,
g) trasporto di apparecchiature elettroniche non autorizzate,
h) qualsiasi tipo di inganno.

A.5.2 La decisione di squalificare un equipaggio compete al Direttore di Gara dopo aver consultato la Commissione Sportiva Operante.

A.6 ISCRIZIONI

A.6.1 Ogni equipaggio deve essere composto da un pilota titolare e da un navigatore. Nessun passeggero può essere imbarcato durante la gara. Il cambio di un membro dell'equipaggio potrà essere richiesto per iscritto al Direttore di Gara fino a 5 minuti prima della partenza del primo equipaggio. Le infrazioni a quanto previsto da questo articolo comportano l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.

A.6.2 Il pilota deve essere in possesso di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che piloterà in gara. L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento ed il regolamento particolare di gara che accetta incondizionatamente all'atto dell'iscrizione alla gara e deve essere in grado di applicarli.

A.6.3 Tutti i membri dell'equipaggio devono essere in possesso di una valida licenza sportiva FAI, rilasciata dall'Aero Club d'Italia, e di un documento di riconoscimento da esibire al momento dell'iscrizione.

A.6.4 In occasione di ogni gara si terrà un briefing al quale dovranno partecipare obbligatoriamente i piloti titolari dell'iscrizione. Possono partecipare anche i navigatori ed i capisquadra ma non come rappresentanti dei titolari. Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza.

A.6.5 Gli equipaggi devono presentarsi alla Direzione di gara entro l'orario stabilito dall'organizzatore. Il briefing sarà considerato quale inizio dell'evento che terminerà dopo la cerimonia di chiusura (premiazione). I concorrenti che si assenteranno durante questo periodo senza formale autorizzazione del Direttore di Gara saranno considerati ritirati dalla gara.

A.6.6 Gli organizzatori non assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possonoderivare agli equipaggi, agli aa/mm, a terzi ed alle cose, in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.6.7 E' facoltà dell'organizzatore della gara limitare il numero dei partecipanti.

A.7 **AEREI**

A.7.1 Sono ammessi alla competizione i seguenti aeromobili:

a) gli aeromobili motoelica con motore a pistoni, anche con compressore, e turboelica rientranti nelle sottoclassi C-1 (a, b, c, d) e C-3 (a, b, c) previste dal FAI Sporting Code, Sezione 2 con numero di posti non superiore a sei;

b) i motoalianti con motore non retrattile montato integralmente alla cellula e carrello convenzionale a tre ruote come previsto dal FAI Sporting Code Section 3;

c) gli aerei autocostruiti immatricolati con un Permesso di Volo;

d) gli ULM Avanzati.

A.7.2 La velocità minima di gara ammessa è di 65Kts.

La velocità di gara, sarà scelta dall'equipaggio, dovrà essere un multiplo di 5Kt e non potrà essere inferiore al 60% della velocità indicata nella tabella ufficiale emessa dalla Commissione Sportiva Centrale Aeronautica (Allegato 1).

A.7.3 Gli aeromobili devono avere un'autonomia almeno pari al tempo necessario a volare l'intero percorso di gara (da decollo ad atterraggio) alla velocità di gara, maggiorata del 10% e con la riserva di carburante come richiesto dalle regole VFR.

A.7.4 Tutti gli aeromobili devono essere dotati di stazione ricetrasmittente in VHF.

A.7.5 Ogni aeromobile deve essere munito dei documenti prescritti dal Codice di Navigazione Aerea e previsti da ENAC. Ogni aeromobile deve essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti dalla Legge con estensione della garanzia alle gare non acrobatiche iscritte nel calendario sportivo dell'Aero Club d'Italia e della FAI.

A.7.6 Qualora gli aeromobili siano parcheggiati all'aperto, ogni equipaggio deve provvedere personalmenteall'ancoraggio con proprio materiale.

A.8 **LAGNANZE E RECLAMI**

A.8.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro da versare all'Ente organizzatore. In caso di rigetto del reclamo tale somma sarà incamerata dalla C.C.S.A.

A.9 **RISULTATI FINALI**

A.9.1 Affinché la gara sia considerata valida ed omologabile ai fini del Campionato Italiano di Specialità, il totale complessivo delle penalità risultanti dall'applicazione alle prove di gara delle penalità di cui ai §§ A.4.1, A.4.2, A.4.3) non potrà essere inferiore a 1500 penalità (decollo + 10 crono + 8 foto in rotta/obiettivi in tela).

Ai fini del conteggio dovranno essere considerate le penalità massime previste per ogni singola prova di puntualità a tempo su CP e per le prove di ricognizione visiva, dovranno essere considerate le penalità corrispondenti a "Non osservato" ed eventuali penalità previste per la prova di atterraggio.

A.9.2 Ai fini della classifica di gara nonché della classifica del Campionato Italiano di specialità, ad ogni equipaggio sarà assegnato un "VOTO" derivante dalla applicazione della seguente formula, tenuto conto della somma teorica delle massima penalità di gara e delle penalità assegnate:

$$\frac{\text{COEFFICIENTE - PENALITA'}}{\text{COEFFICIENTE}} \times 10$$

Dove i parametri sono dati da:

a) Coefficiente (K) = Totale massimo teorico delle penalità di gara calcolato ai sensi del § A.9.1;

b) Penalità = Totale delle penalità accumulate da ogni equipaggio. Il risultato dovrà essere preciso al 2° decimale (0,00). Nel caso in cui il valore di "Penalità" sarà superiore al valore di "K", il "VOTO" sarà uguale a 0,00.

A.9.3 Quando, per causa di forza maggiore, sono annullate una o più prove ed è quindi ridotto il "K" della gara, ai fini del calcolo del voto, il "K" sarà ridotto di conseguenza prima del voto. In questo caso non si terrà conto del coefficiente minimo previsto (§ A.9.1).

A.9.4 Risulterà vincitore l'equipaggio che, all'arrivo, avrà conseguito il voto più alto secondo la formula indicata al§A.9.2. La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni equipaggio. Nel caso di parità precederà l'equipaggio con minor penalità nelle prove di puntualità. Nel caso di ulteriore parità sarà classificato primo l'equipaggio il cui aereo ha maggior velocità di gara.

A.9.7 Il titolo italiano nelle specialità Rally – Idro sarà assegnato al Pilota ed al Navigatore che avranno ottenuto il punteggio più alto.

A.10 PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI

A.10.1 fino al 3° classificato per ogni categoria una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore. L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della CCSA.

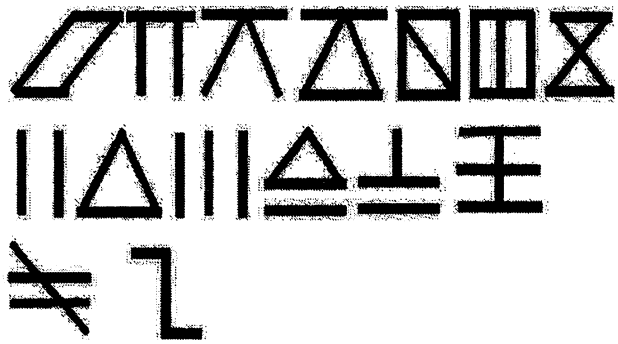
A.10.2 Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

oooOOOooo

Appendice 1 FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.

CANVAS TARGET INFORMATION

Canvas targets shall be white and made of strips 0.5 meters wide and the total overall size between 3 and 4 meters.
Permitted signs:



The shapes of the signs should be sketched by the crew on his answer sheet, as seen.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 2 FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.

AERO CLUB di _____

SCHEDA DI GARA

MARCHE: ..... **EQUIPAGGIO:** .....

FOTO IN ROTTA			
	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (riservato alla giuria)
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
L			
M			
N			
P			
R			
S			
T			
U			

TELI A TERRA			
FORMA	DISTANZA CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	N O T E (riservato alla giuria)

FIRMA DEL PILOTA O DEL NAVIGATORE _____

Non verranno valutate le schede senza firma e con i campi "MARCHE" ed "EQUIPAGGIO" non compilati.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 3 FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.

Denominazione GARA

Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dati NAVIGATORE Pilota ☐ Allievo Pilota ☐ Altro ☐ .....

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

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

e-mail _____ oppure fax nr _____

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

Dati VELIVOLO Marche _____ Modello _____

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

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

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

Compilare in ogni parte ed inviare a _____
Le schede non complete non potranno essere prese in considerazione.

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO

Appendice 5 TABELLA VELOCITA' MASSIME.

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 1 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	280	151
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	243	131
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	243	131
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	290	156
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	252	136
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	180	97
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	248	133
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	298	160
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	282	152
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	327	176
BEECH	BONANZA A 36	304	310	167
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	315	170
BEECH	BONANZA F 33	289	320	172
BEECH	BONANZA V 35	289	285	153
BEECH	DEBONNAIR	225	260	140
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	225	121
C.A.A.R.P.	CAP 10 B	183	265	143
C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	260	140
CESSNA	150 STANDARD	102	198	106
CESSNA	152 AEROBAT	130	200	107
CESSNA	172 M	162	220	118
CESSNA	172 N - P	162	227	122
CESSNA	172 RG II	200	275	148
CESSNA	172 RG.	182	260	140
CESSNA	172 STANDARD	152	216	116
CESSNA	182 N	233	250	134
CESSNA	208	300	270	145
CESSNA	310 (N421N)	520	352	190
CESSNA	337	426	307	165
CESSNA	C 152	130	200	107

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 2 di 3)				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
CESSNA	C 172 FG	152	216	116
CESSNA	C 182 Q	233	258	139
CESSNA	CARDINAL RG	203	286	154
CESSNA	CENTURION	304	300	161
CESSNA	CENTURION TURBO	314	304	164
CESSNA	ROCKET	210	246	132
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	215	116
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	328	177
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	284	153
MOONEY	M 20 K	203	305	164
MOONEY	M 201	203	295	159
MOONEY	M 262	203	307	165
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	285	153
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	230	124
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	215	116
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	208	112
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	212	114
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	305	164
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	330	178
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	370	199
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	340	183
PARTENAVIA	P92	100	195	105
PIPER	ATZECH	507	305	164
PIPER	COMANCHE 250	263	288	155
PIPER	COMANCHE 260	263	292	157
PIPER	PA 18 SUPER	152	200	107
PIPER	PA 23 APACHE	480	305	164
PIPER	PA 28 150	152	215	116



PIPER	PA 28 160	162	217	117

TABELLA VELOCITA' MASSIME (pagina 3 di 3)

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P.	VEL. KM	VEL. KTS
PIPER	PA 28 ARCHER	180	225	121
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	225	121
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	272	146
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	265	143
PIPER	PA 30		310	167
PIPER	PA 32 LANCE	304	290	156
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	315	170
PIPER	PA 34 SENECA I	406	300	161
PIPER	PA 34 SENECA II	406	305	164
PIPER	PA 34 SENECA III	406	310	167
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	266	143
PIPER	TWIN COMANCHE	324	290	156
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	246	132
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	245	132
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	270	145
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	205	110
ROCWELL	114	264	290	156
S M	210	406	298	160
SA GARDAN	GO HORIZON	162	220	118
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	200	107
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	202	109
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	205	110
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	210	113
SIAI MARCHETTI	S 208	284	245	132
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	310	167
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	275	148
SIAI MARCHETTI	SM 1019 UTILITY	317	285	153
SOCATA	MS 892	162	208	112
SOCATA	MS 893	183	215	116

SOCATA	MS 894	223	225	121

TABELLA VELOCITA' MASSIME VELIVOLI IDRO				
TIPO VELIVOLO	**MODELLO**	**H.P.**	**VEL. KM**	**VEL. KTS**
AEROFAB	LA 250	270	270	146
CESSNA	C 206	300	206	140
CESSNA	R 172 K	195	222	120
CESSNA	C 172	160	197	106
CESSNA	C 305 C	213	185	100
MAULE	M 7	235	197	106
PIPER	PA 18 S	180	210	113

Appendice 6 REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO.

Regolamento particolare

1. L'Aeroclub di _____ organizza per il giorno _____ la gara di Rally Idro denominata_____, competizione/i riservata/e ad aerei a motore come da regolamento sportivo nazionale dell'AeCI.

2. Il regolamento sportivo di riferimento è il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Aereo/Idro.

3. Durante tutte le fasi delle gare il pilota sarà responsabile della sicurezza nelle operazioni di volo nel rispetto delle norme VFR, in particolar modo i piloti devono rispettare le quote minime di volo, ovvero 500ft sul terreno o 1000ft sui centri abitati.

4. Per gravi infrazioni alla disciplina di volo ed alle norme di sicurezza sarà adottato il provvedimento della squalifica dalla/e gara/e.

5. Ogni volo di prova dovrà essere autorizzato ed è vietata ogni manovra acrobatica sul campo.

6. Queste disposizioni hanno forza di regolamento.

7. La pista preferenziale per i decolli sarà la _____.

8. Lo spazio aereo interessato dalla/e gara/e è _____ e l'ente preposto a fornire il servizio FIS è _____ sulla frequenza _____.

9. Aeroporti alternati consigliati, previa verifica, sono _____ e _____.

Iscrizione e partecipazione alle gare

10. Le iscrizioni si apriranno 30 giorni prima dell'effettuazione della gara.
Le schede di iscrizione, complete in ogni parte, dovranno pervenire tassativamente all'Aeroclub di _____ almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara.

11. In via del tutto eccezionale e a giudizio insindacabile del Direttore di Gara potranno essere accettate con solo 5 giorni di anticipo ma con tasse di iscrizione raddoppiate.

12. I concorrenti dovranno presentarsi in campo per completare le procedure di iscrizione e il controllo documenti entro le ore _____ del giorno precedente la garaovvero del _____.

13. Il rispetto degli orari del programma è tassativo. Eventuali variazioni saranno tempestivamente comunicate dal Direttore di gara.

14. La premiazione della/e gara/e, avverrà durante il pranzo/cena/cerimonia il giorno _____ alle ore _____ presso _____.

15. Il costo di iscrizione alla/e gara/e è di_____ euro ad equipaggio e comprende il pranzo/cena/cerimonia del giorno _____ ed i trasferimenti da e per l'aeroporto

16. L'Aeroclub di _____ metterà a disposizione degli equipaggi le sue strutture nei limiti concessi dai propri regolamenti.



17. Una convenzione alberghiera è stata concordata con l'Hotel _____ al prezzo di _____ euro stanza singola e _____ euro stanza doppia. Chi fosse interessato è pregato di prenotare chiamando il numero _____ citando la convenzione "Rally aereo _____".

Programma della gara

Aeroporto/Aviosuperficie di _____.

- arrivo: data _____ dalle ore _____ alle _____

-termine perfezionamento iscrizioni: data _____ ore _____

Gara data _____

- briefing pre-gara: orario _____
- inizio consegna buste: orario _____
- inizio sequenze di decollo: orario _____
- pranzo/cena/cerimonia: orario _____
- premiazione: orario _____

Ufficiali

Direttore di gara: _____

CSO: _____

Contatti

Aeroclub di _____

Via _____, n. ____, cap_____ città _____

tel. _____

fax _____

e-mail _____

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO VOLO A MOTORE "GARE DI VELOCITA'" 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO *(Gare di velocità del Volo a Motore)* **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, 27 marzo 2018

I COMPONENETI DELLA STS:

(Ernesto BIONDO) _____

(Filippo PAPALE) _____

(Vittorio CUCURNIA) _____

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

VOLO A MOTORE

GARE di VELOCITA'

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

A.1	INTRODUZIONE	4
A.2	NORME GENERALI	5
A.3	DETTAGLI DELLA GARA	6
A.4	EQUIPAGGI	7
A.5	LAGNANZE E RECLAMI	7
A.6	PENALITA' – INFRAZIONI/IRREGOLARITA'	8
A.7	PREMI	8
A.8	CONTRIBUTI	8
A.9	ASSEGNAZIONE TITOLO CAMPIONE ITALIANO VELOCITA'	8
Appendice 1	Scheda di iscrizione	9
Appendice 2	Regolamento Particolare	10
Appendice 3	Tabella delle velocità massime	12

L'Aero Club d'Italia organizza i seguenti eventi sportivi:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Velocità con gare in circuito chiuso o in linea

delegando l'effettuazione delle gare previste agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta. Questi ultimi si impegnano a curare la parte logistica e ad ottemperare a quanto previsto dal presente regolamento e a tutte le disposizioni emanate da questo Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

Il Campionato è aperto agli aeromobili motoelica anche con compressore e turboelica di peso inferiore a kg. 2.100 in possesso di C.N. normale o P.T. F. e agli ULM Avanzati.

A.1.1 Le gare di velocità valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara. Il volo deve essere condotto in accordo alle regole di volo ed in conformità alle regole generali del volo VFR eventuali infrazioni al codice della navigazione od avere creato condizioni di pericolo comporteranno la squalifica dell'equipaggio concorrente.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C. decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Il Direttore di gara (D.G.) è il responsabile del percorso di gara.

A.1.4 il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare in tutto o in parte, annullare La gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del D.G. e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno 60 giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e piena comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara.

A.1.7 in occasione dell'evento agonistico l'Aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally/velocità. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente ed i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A.. La C.S.O. è disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;

b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;

c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;

d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie. E' compito del responsabile del Centro Classifiche la pianificazione del percorso di gara, compreso il successivo volo di prova se ritenuto necessario e la preparazione dell'ordine di partenza. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. la classifica provvisoria appena compilata evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse dalla lettura dei registratori di volo.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per il volo di prova del percorso di gara, ove necessario, sono a carico dell'Ente organizzatore.

A.1.11 E' facoltà esclusiva del D.G. concedere l'autorizzazione ad effettuare voli di prova del percorso di gara.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Ogni aeromobile dovrà essere munito dei documenti prescritti dal Codice e dal Regolamento di Navigazione Aerea. Ogni aeromobile dovrà essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti di Legge, con dichiarazione della Compagnia Assicuratrice che estende il rischio alle gare organizzate dall'Aeroclub d'Italia.

A.2.3 La gara sarà condotta in VFR, come definito dall'ICAO, e soggetta alle regole locali.

A.2.4 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.5 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.6 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.7 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare.

A.2.8 Sarà cura dei concorrenti provvedere al materiale leggero di parcheggio (sistemi di bloccaggio delle superfici di governo, tacchi copertine, picchetti, corde, martello, ecc.). Gli organizzatori non

assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possono derivare ai concorrenti, agli aeromobili e a terzi in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.2.11 I concorrenti sono obbligati all'osservanza della disciplina di volo seguendo le norme regolamentari e quelle particolari emanate dagli organizzatori e dalle autorità aeroportuali.

A.2.12 Ai concorrenti è vietato eseguire manovre acrobatiche nel corso della gara.

A.2.13 In sede di briefing sarà consegnata la cartina di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche con scala 1: 200.000, con il percorso già tracciato e le foto dei piloni da sorvolare, saranno inoltre date le informazioni riguardanti la sicurezza del volo e la sicurezza in generale. Anche dopo il passaggio sul traguardo, il concorrente continua ad essere sottoposto alla disciplina di gara. Infrazioni alla disciplina di volo o alle norme di sicurezza del volo comportano penalizzazioni sanzionate dal D.G. Tali penalizzazioni possono arrivare fino alla squalifica.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 I circuiti saranno costituiti da un minimo di tre vertici e da un massimo di quattro, con un perimetro per ogni circuito non inferiore a 20 nm ed un percorso totale non inferiore a 100 nm. Per le gare in linea il percorso non dovrà superare le 200 nm.

A.3.2 La gara si svolgerà secondo un handicap calcolato in base alle velocità assegnate nella tabella approvata dalla C.C.S.A. (Allegato 1). Partirà per primo l'equipaggio più lento ed i successivi in ordine delle velocità crescenti. Qualora due o più velivoli avessero lo stesso ordine di partenza calcolato, la Direzione di Gara provvederà a distanziarli di un handicap che sarà recuperato all'arrivo.

A.3.3 Per tutti gli aeromobili non riportati nella tabella delle velocità, la velocità potrà essere dichiarata dal concorrente. Il superamento, in qualunque punto del percorso, del 3% o maggiore della velocità dichiarata dal concorrente sarà penalizzato aumentando del 10% il tempo reale impiegato.

Qualora l'aeromobile, pur avendo una velocità tabellare assegnata, a giudizio del Direttore di Gara possa raggiungere una velocità diversa da quella tabellare, lo stesso potrà richiedere una verifica con volo su base misurata e con a bordo un membro della CSO, tale verifica può anche essere richiesta dal concorrente . Questa procedura dovrà essere sempre applicata per stabilire la velocità massima degli ULM-A in quanto privi di un manuale di volo riconosciuto dall'Autorità aeronautica.

A.3.4 Per il rilevamento del tempo e per il controllo del corretto sorvolo dei vertici saranno usati data-logger omologati dalla FAI.

A.3.5 Il Campionato Italiano di velocità è una gara di velocità ad handicap. Risulterà vincitore il concorrente che taglierà per primo il traguardo d'arrivo, tenendo conto delle eventuali variazioni riguardanti gli articoli 28 e 29 del Regolamento Generale e di eventuali recuperi.

A.3.6 Nel caso in cui risulti ostacolata la normale funzionalità di un controllo, i rilevamenti saranno ritenuti validi, a giudizio insindacabile della C.S.O. .

A.4 EQUIPAGGI

A.4.1 Ogni equipaggio e formato esclusivamente da un pilota in comando e da un navigatore, il P.I.C. è il titolare dell'iscrizione alla gara. E' vietata la presenza a bordo di passeggeri.

A.4.2 Il pilota ed il navigatore, dovranno essere muniti di documenti personali di riconoscimento.

Il pilota deve essere in possesso:

- di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che utilizza in gara;
- della licenza sportiva FAI per l'anno in corso.

Al navigatore è richiesto il possesso della licenza sportiva FAI per l'anno in corso.

Ai piloti titolari è richiesta un'esperienza di volo di almeno 200 ore come pilota in comando.

Per le gare in linea è richiesta un'esperienza di volo di 100 ore come pilota in comando.

L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento e le eventuali regole particolari di gara e deve essere in grado di applicarle.

A.4.3 Nelle gare in linea agli aeromobili equipaggiati con turbocompressore la velocità tabellare sarà aumentata dell' 8% mentre nelle gare in circuito non saranno applicate penalizzazioni.

A.4.4 Durante il volo i piloni dovranno sempre rimanere all'interno della virata.

A.4.5 Qualora più concorrenti sorvolino contemporaneamente un pilone, il sorpasso dovrà avvenire sempre e soltanto all'esterno del concorrente da superare. Nelle condizioni sopra considerate sono assolutamente vietate repentine variazione di quota.

Saranno esclusi dalla classifica i concorrenti che avranno sorvolato il controllo in modo irregolare infrangendo le norme di sicurezza.

A.5 LAGNANZE E RECLAMI

A.5.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro. In caso di rigetto del reclamo tale somma sarà incamerata dalla C.C.S.A.

A.6 PENALITA'- Infrazioni/irregolarità

A.6.1 I concorrenti non rilevati su uno o più vertici del percorso di gara, saranno penalizzati per ogni infrazione, sommando al tempo totale realmente impiegato, il tempo teorico che avrebbero impiegato percorrendo alla velocità di gara il percorso regolare fra i vertici precedente e successivo a quello non sorvolato.

A.6.2 I concorrenti rilevati che, su uno o più vertici del percorso, avranno compiuto una virata lasciando il pilone all'esterno, in modo da accorciare il percorso di gara, saranno penalizzati sommando al tempo realmente impiegato 60" per ogni infrazione.

A.7 **PREMI**

1° Equipaggio classificato coppe o targhe;

2° Equipaggio classificato coppe o targhe;

3° Equipaggio classificato coppe o targhe.

L'organizzatore può decidere di assegnare ulteriori premi.

L'elenco dei premi dovrà essere chiaramente indicato nel Regolamento Particolare.

L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della C.C.S.A..

A.8 **CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI**

Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, in questo caso l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

A.9 - ASSEGNAZIONE DEL TITOLO DI CAMPIONE ITALIANO VELOCITA'

A.9.1 Saranno assegnati i titoli di campione italiano Velocità Piloti e di campione italiano Velocità Navigatori.

Ad ogni gara di campionato, sia al pilota che al navigatore, saranno assegnati i seguenti punti:

1°	Classificato punti	10
2°	Classificato punti	8
3°	Classificato punti	6
4°	Classificato punti	5
5°	Classificato punti	4
6°	Classificato punti	3
7°	Classificato punti	2
8°	Classificato punti	1
oltre l'8°	Classificato punti	0

Nel caso di parità prevale il maggior numero di primi posti conseguiti.

Nel caso di nuova parità prevale il maggior numero di secondi posti. Nel caso di ulteriore parità il titolo verrà assegnato ex- aequo.

Denominazione GARA - Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data d' rinnovo _____

Dati NAVIGATORE

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

Recapiti dell'equipaggio prima dell'arrivo presso l'Aero Club dove si disputa la gara:

e-mail _____ oppure fax n° _____

Telefono dell'equipaggio durante il periodo presso l'Aeroclub dove si disputa la gara _____

Dati VELIVOLO

Marche _____ Modello _____ Potenza _____ hp Velocità massima _____ kts Velocità di Gara richiesta(*) _____ kts

Ass. RCT _____ Scaderza _____

Base del velivolo _____

L'equipaggio chiede l'iscrizione per la Gara di: Rally ☐ e/o Velocità ☐

e dichiara di conoscere ed accettare il Regolamento Sportivo Nazionale Rally edizione corrente ed il Regolamento Particolare di gara.

Data _____

Firma del Pilota _____ Firma del Navigatore _____

(*) come previsto dal RSN Ed. corrente

Compilare in ogni parte ed inviare a _____

Le schede non complete non saranno prese in considerazione.

REGOLAMENTO PARTICOLARE

ART. 01

Il (_____) organizzato dall'Aero Club di_____ con partenza ed arrivo dall'Aeroporto di._____.

E' una gara in linea di mn._____.

E' una gara in circuito chiuso della lunghezza di nm. _____ da ripetersi _____ volte per un totale di nm. _____.

ART. 02

L'equipaggio concorrente è composto esclusivamente dal pilota titolare dell'iscrizione e dal navigatore, è vietata la presenza a bordo di passeggeri.

La sostituzione del navigatore deve essere richiesta per iscritto al D.G. entro un'ora prima dell'inizio del Briefing.

ART. 03

Dati e precisazioni sui piloni saranno fatte in sede di briefing.

ART. 04

Il giorno _____ alle ore _____ si terrà un briefing al quale i piloti titolari dell'iscrizione devono partecipare.

Possono partecipare anche i componenti dell'equipaggio ma non come rappresentanti dei titolari.

Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza e l'orario.

ART. 05

I concorrenti dovranno presentarsi sull'aeroporto di _____ entro le ore _____ (ora locale) del giorno _____. Trascorso tale termine essi potranno essere ammessi alla competizione soltanto se l'ammissione sarà tecnicamente possibile e se saranno giustificati i motivi del ritardo, a insindacabile giudizio del Direttore di Gara.

ART. 06

La tassa di iscrizione per i concorrenti è fissata in €. _____ per ogni equipaggio.

Le tasse di iscrizione non sono rimborsabili.

Le iscrizioni dei concorrenti devono pervenire all'aero club, anche a mezzo fax o via e.mail, non oltre le ore _____ del _____.

ART. 07

Le iscrizioni dovranno essere inviate:

All'Aero Club di _____

Via _____

Città _____

fax n° _____

e.mail _____

La scheda di iscrizione dovrà essere compilata integralmente e in modo leggibile, in tutti i particolari.

La tassa d'iscrizione sarà versata al momento dell'arrivo presso l'Aero Club.

ART. 08

Contributi alle manifestazioni sportive.

Per le gare iscritte in Calendario Sportivo Nazionale saranno riconosciuti gli eventuali contributi finanziari dell'AeCI, in base alle disponibilità in bilancio.

ART. 09

Sono previsti i seguenti premi

1° Classificato _____;

2° Classificato _____;

3° Classificato _____.

APPENDICE 1 -TABELLA VELOCITA' MASSIME-

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P	VEL. KM.	VEL. KTS
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	**280**	**151**
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	**290**	**156**
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	**252**	**136**
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	**180**	**97**
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	**248**	**133**
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	**298**	**160**
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	**282**	**152**
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	**327**	**176**
BEECH	BONANZA A 36	304	**310**	**167**
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	**315**	**170**
BEECH	BONANZA F 33	289	**320**	**172**
BEECH	BONANZA V 35	289	**285**	**153**
BEECH	DEBONNAIR	225	**260**	**140**
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	**225**	**121**
C.A.A.R.P.	CAP 1O B	183	**265**	**143**

C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	**260**	**140**
CESSNA	150 STANDARD	102	**198**	**106**
CESSNA	152 AEROBAT	130	**200**	**107**
CESSNA	172 M	162	**220**	**118**
CESSNA	172 N - P	162	**227**	**122**
CESSNA	172 RG II	200	**275**	**148**
CESSNA	172 RG.	182	**260**	**140**
CESSNA	172 STANDARD	152	**216**	**116**
CESSNA	182 N	233	**250**	**134**
CESSNA	208	300	**270**	**145**
CESSNA	310 (N421N)	520	**319**	**172**
CESSNA	337	426	**307**	**165**
CESSNA	C 152	130	**200**	**107**
CESSNA	C 172 FG	152	**216**	**116**
CESSNA	C 182 Q	233	**258**	**139**
CESSNA	CARDINAL RG	203	**286**	**154**
CESSNA	CENTURION	304	**300**	**161**
CESSNA	CENTURION TURBO	314	**304**	**164**
CESSNA	ROCKET	210	**246**	**132**
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	**215**	**116**
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	**328**	**177**
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	**284**	**153**

MOONEY	M 20 K	203	**305**	**164**
MOONEY	M 201	203	**295**	**159**
MOONEY	M 262	203	**307**	**165**
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	**285**	**153**
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	**230**	**124**
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	**215**	**116**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	**208**	**112**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	**212**	**114**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	**305**	**164**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	**330**	**178**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	**370**	**199**
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	**340**	**183**
PARTENAVIA	P92	100	**195**	**105**
PIPER	ATZECH	507	**305**	**164**
PIPER	COMANCHE 250	263	**288**	**155**
PIPER	COMANCHE 260	263	**292**	**157**
PIPER	PA 18 SUPER	152	**200**	**107**
PIPER	PA 23 APACHE	480	**305**	**164**
PIPER	PA 28 150	152	**215**	**116**
PIPER	PA 28 160	162	**217**	**117**

PIPER	PA 28 ARCHER	180	**225**	**121**
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	**225**	**121**
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	**272**	**146**
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	**265**	**143**
PIPER	PA 30		**310**	**167**
PIPER	PA 32 LANCE	304	**290**	**156**
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	**315**	**170**
PIPER	PA 34 SENECA I	406	**300**	**161**
PIPER	PA 34 SENECA II	406	**305**	**164**
PIPER	PA 34 SENECA III	406	**310**	**167**
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	**266**	**143**
PIPER	TWIN COMANCHE	324	**290**	**156**
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	**246**	**132**
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	**245**	**132**
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	**270**	**145**
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	**205**	**110**
ROCWELL	114	264	**290**	**156**
S M	210	406	**298**	**160**
SA GARDAN	GO HORIZON	162	**220**	**118**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	**200**	**107**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	**202**	**109**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	**205**	**110**

SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	**210**	**113**
SIAI MARCHETTI	S 208	284	**245**	**132**
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	**310**	**167**
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	**275**	**148**
SOCATA	MS 892	162	**208**	**112**
SOCATA	MS 893	183	**215**	**116**
SOCATA	MS 894	223	**225**	**121**
SOCATA	RALLY 880 B (I – SISO)	100	**158**	**85**
TECNAM	P 92 JS	100	**181**	**98**

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO VOLO A MOTORE "GARE DI VELOCITA'" 2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO *(Gare di velocità del Volo a Motore)* **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, 27 marzo 2018

I COMPONENETI DELLA STS:

(Ernesto BIONDO) _____

(Filippo PAPALE) _____

(Vittorio CUCURNIA) _____

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

VOLO A MOTORE

GARE di VELOCITA'

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

A.1	INTRODUZIONE	4
A.2	NORME GENERALI	5
A.3	DETTAGLI DELLA GARA	6
A.4	EQUIPAGGI	7
A.5	LAGNANZE E RECLAMI	7
A.6	PENALITA' – INFRAZIONI/IRREGOLARITA'	8
A.7	PREMI	8
A.8	CONTRIBUTI	8
A.9	ASSEGNAZIONE TITOLO CAMPIONE ITALIANO VELOCITA'	8
Appendice 1	Scheda di iscrizione	9
Appendice 2	Regolamento Particolare	10
Appendice 3	Tabella delle velocità massime	12

L'Aero Club d'Italia organizza i seguenti eventi sportivi:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Velocità con gare in circuito chiuso o in linea

delegando l'effettuazione delle gare previste agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta. Questi ultimi si impegnano a curare la parte logistica e ad ottemperare a quanto previsto dal presente regolamento e a tutte le disposizioni emanate da questo Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

Il Campionato è aperto agli aeromobili motoelica anche con compressore e turboelica di peso inferiore a kg. 2.100 in possesso di C.N. normale o P.T. F. e agli ULM Avanzati.

A.1.1 Le gare di velocità valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara. Il volo deve essere condotto in accordo alle regole di volo ed in conformità alle regole generali del volo VFR eventuali infrazioni al codice della navigazione od avere creato condizioni di pericolo comporteranno la squalifica dell'equipaggio concorrente.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C. decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Il Direttore di gara (D.G.) è il responsabile del percorso di gara.

A.1.4 il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare in tutto o in parte, annullare La gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del D.G. e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno 60 giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e piena comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara.

A.1.7 In occasione dell'evento agonistico l'Aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally/velocità. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente ed i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A.. La C.S.O. è disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;

b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;

c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;

d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato Italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie. E' compito del responsabile del Centro Classifiche la pianificazione del percorso di gara, compreso il successivo volo di prova se ritenuto necessario e la preparazione dell'ordine di partenza. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. la classifica provvisoria appena compilata evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse dalla lettura dei registratori di volo.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per il volo di prova del percorso di gara, ove necessario, sono a carico dell'Ente organizzatore.

A.1.11 E' facoltà esclusiva del D.G. concedere l'autorizzazione ad effettuare voli di prova del percorso di gara.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Ogni aeromobile dovrà essere munito dei documenti prescritti dal Codice e dal Regolamento di Navigazione Aerea. Ogni aeromobile dovrà essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti di Legge, con dichiarazione della Compagnia Assicuratrice che estende il rischio alle gare organizzate dall'Aeroclub d'Italia.

A.2.3 La gara sarà condotta in VFR, come definito dall'ICAO, e soggetta alle regole locali.

A.2.4 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.5 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.6 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.7 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare.

A.2.8 Sarà cura dei concorrenti provvedere al materiale leggero di parcheggio (sistemi di bloccaggio delle superfici di governo, tacchi copertine, picchetti, corde, martello, ecc.). Gli organizzatori non

assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possono derivare ai concorrenti, agli aeromobili e a terzi in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.2.11 I concorrenti sono obbligati all'osservanza della disciplina di volo seguendo le norme regolamentari e quelle particolari emanate dagli organizzatori e dalle autorità aeroportuali.

A.2.12 Ai concorrenti è vietato eseguire manovre acrobatiche nel corso della gara.

A.2.13 In sede di briefing sarà consegnata la cartina di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche con scala 1: 200.000, con il percorso già tracciato e le foto dei piloni da sorvolare, saranno inoltre date le informazioni riguardanti la sicurezza del volo e la sicurezza in generale. Anche dopo il passaggio sul traguardo, il concorrente continua ad essere sottoposto alla disciplina di gara. Infrazioni alla disciplina di volo o alle norme di sicurezza del volo comportano penalizzazioni sanzionate dal D.G. Tali penalizzazioni possono arrivare fino alla squalifica.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 I circuiti saranno costituiti da un minimo di tre vertici e da un massimo di quattro, con un perimetro per ogni circuito non inferiore a 20 nm ed un percorso totale non inferiore a 100 nm. Per le gare in linea il percorso non dovrà superare le 200 nm.

A.3.2 La gara si svolgerà secondo un handicap calcolato in base alle velocità assegnate nella tabella approvata dalla C.C.S.A. (Allegato 1). Partirà per primo l'equipaggio più lento ed i successivi in ordine delle velocità crescenti. Qualora due o più velivoli avessero lo stesso ordine di partenza calcolato, la Direzione di Gara provvederà a distanziarli di un handicap che sarà recuperato all'arrivo.

A.3.3 Per tutti gli aeromobili non riportati nella tabella delle velocità, la velocità potrà essere dichiarata dal concorrente. Il superamento, in qualunque punto del percorso, del 3% o maggiore della velocità dichiarata dal concorrente sarà penalizzato aumentando del 10% il tempo reale impiegato.

Qualora l'aeromobile, pur avendo una velocità tabellare assegnata, a giudizio del Direttore di Gara possa raggiungere una velocità diversa da quella tabellare, lo stesso potrà richiedere una verifica con volo su base misurata e con a bordo un membro della CSO, tale verifica può anche essere richiesta dal concorrente . Questa procedura dovrà essere sempre applicata per stabilire la velocità massima degli ULM-A in quanto privi di un manuale di volo riconosciuto dall'Autorità aeronautica.

A.3.4 Per il rilevamento del tempo e per il controllo del corretto sorvolo dei vertici saranno usati data-logger omologati dalla FAI.

A.3.5 Il Campionato Italiano di velocità è una gara di velocità ad handicap. Risulterà vincitore il concorrente che taglierà per primo il traguardo d'arrivo, tenendo conto delle eventuali variazioni riguardanti gli articoli 28 e 29 del Regolamento Generale e di eventuali recuperi.

A.3.6 Nel caso in cui risulti ostacolata la normale funzionalità di un controllo, i rilevamenti saranno ritenuti validi, a giudizio insindacabile della C.S.O. .

A.4 EQUIPAGGI

A.4.1 Ogni equipaggio e formato esclusivamente da un pilota in comando e da un navigatore, il P.I.C. è il titolare dell'iscrizione alla gara. E' vietata la presenza a bordo di passeggeri.

A.4.2 Il pilota ed il navigatore, dovranno essere muniti di documenti personali di riconoscimento.

Il pilota deve essere in possesso:

- di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che utilizza in gara;
- della licenza sportiva FAI per l'anno in corso.

Al navigatore è richiesto il possesso della licenza sportiva FAI per l'anno in corso.

Ai piloti titolari è richiesta un'esperienza di volo di almeno 200 ore come pilota in comando.

Per le gare in linea è richiesta un'esperienza di volo di 100 ore come pilota in comando.

L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento e le eventuali regole particolari di gara e deve essere in grado di applicarle.

A.4.3 Nelle gare in linea agli aeromobili equipaggiati con turbocompressore la velocità tabellare sarà aumentata dell' 8% mentre nelle gare in circuito non saranno applicate penalizzazioni.

A.4.4 Durante il volo i piloni dovranno sempre rimanere all'interno della virata.

A.4.5 Qualora più concorrenti sorvolino contemporaneamente un pilone, il sorpasso dovrà avvenire sempre e soltanto all'esterno del concorrente da superare. Nelle condizioni sopra considerate sono assolutamente vietate repentine variazione di quota.

Saranno esclusi dalla classifica i concorrenti che avranno sorvolato il controllo in modo irregolare infrangendo le norme di sicurezza.

A.5 LAGNANZE E RECLAMI

A.5.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro. In caso di rigetto del reclamo tale somma sarà incamerata dalla C.C.S.A.

A.6 PENALITA'- Infrazioni/irregolarità

A.6.1 I concorrenti non rilevati su uno o più vertici del percorso di gara, saranno penalizzati per ogni infrazione, sommando al tempo totale realmente impiegato, il tempo teorico che avrebbero impiegato percorrendo alla velocità di gara il percorso regolare fra i vertici precedente e successivo a quello non sorvolato.

A.6.2 I concorrenti rilevati che, su uno o più vertici del percorso, avranno compiuto una virata lasciando il pilone all'esterno, in modo da accorciare il percorso di gara, saranno penalizzati sommando al tempo realmente impiegato 60" per ogni infrazione.

A.7 **PREMI**

1° Equipaggio classificato coppe o targhe;

2° Equipaggio classificato coppe o targhe;

3° Equipaggio classificato coppe o targhe.

L'organizzatore può decidere di assegnare ulteriori premi.

L'elenco dei premi dovrà essere chiaramente indicato nel Regolamento Particolare.

L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della C.C.S.A..

A.8 **CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI**

Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, in questo caso l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

A.9 - ASSEGNAZIONE DEL TITOLO DI CAMPIONE ITALIANO VELOCITA'

A.9.1 Saranno assegnati i titoli di campione italiano Velocità Piloti e di campione italiano Velocità Navigatori.

Ad ogni gara di campionato, sia al pilota che al navigatore, saranno assegnati i seguenti punti:

1°	Classificato punti	10
2°	Classificato punti	8
3°	Classificato punti	6
4°	Classificato punti	5
5°	Classificato punti	4
6°	Classificato punti	3
7°	Classificato punti	2
8°	Classificato punti	1
oltre l'8°	Classificato punti	0

Nel caso di parità prevale il maggior numero di primi posti conseguiti.

Nel caso di nuova parità prevale il maggior numero di secondi posti. Nel caso di ulteriore parità il titolo verrà assegnato ex- aequo.

Denominazione GARA - Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dati NAVIGATORE

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

Recapiti dell'equipaggio prima dell'arrivo presso l'Aero Club dove si disputa la gara:

e-mail _____ oppure fax n° _____

Telefono dell'equipaggio durante il periodo presso l'Aeroclub dove si disputa la gara _____

Dati VELIVOLO

Marche _____ Modello _____ Potenza _____ hp Velocità massima _____ kts Velocità di Gara richiesta(*) _____ kts

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

L'equipaggio chiede l'iscrizione per la Gara di: Rally ☐ e/o Velocità ☐

e dichiara di conoscere ed accettare il Regolamento Sportivo Nazionale Rally edizione corrente ed il Regolamento Particolare di gara.

Data _____

Firma del Pilota _____ Firma del Navigatore _____

(*) Campo previsto dal RSN (ove compilato)

Compilare in ogni parte ed inviare a _____

Le schede non complete non saranno prese in considerazione.

REGOLAMENTO PARTICOLARE

ART. 01

Il (_____) organizzato dall'Aero Club di_____ con partenza ed arrivo dall'Aeroporto di_____.

E' una gara in linea di nm._____.

E' una gara in circuito chiuso della lunghezza di nm._____ da ripetersi_____ volte per un totale di nm._____.

ART. 02

L'equipaggio concorrente è composto esclusivamente dal pilota titolare dell'iscrizione e dal navigatore, è vietata la presenza a bordo di passeggeri.

La sostituzione del navigatore deve essere richiesta per iscritto al D.G. entro un'ora prima dell'inizio del Briefing.

ART. 03

Dati e precisazioni sui piloni saranno fatte in sede di briefing.

ART. 04

Il giorno _____ alle ore _____ si terrà un briefing al quale i piloti titolari dell'iscrizione devono partecipare.

Possono partecipare anche i componenti dell'equipaggio ma non come rappresentanti dei titolari.

Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza e l'orario.

ART. 05

I concorrenti dovranno presentarsi sull'aeroporto di _____ entro le ore _____ (ora locale) del giorno _____. Trascorso tale termine essi potranno essere ammessi alla competizione soltanto se l'ammissione sarà tecnicamente possibile e se saranno giustificati i motivi del ritardo, a insindacabile giudizio del Direttore di Gara.

ART. 06

La tassa di iscrizione per i concorrenti è fissata in €. _____ per ogni equipaggio.

Le tasse di iscrizione non sono rimborsabili.

Le iscrizioni dei concorrenti devono pervenire all'aero club, anche a mezzo fax o via e.mail, non oltre le ore _____ del _____.

ART. 07

Le iscrizioni dovranno essere inviate:

All'Aero Club di _____

Via _____

Città _____

fax n° _____

e.mail _____

La scheda di iscrizione dovrà essere compilata integralmente e in modo leggibile, in tutti i particolari.

La tassa d'iscrizione sarà versata al momento dell'arrivo presso l'Aero Club.

ART. 08

Contributi alle manifestazioni sportive.

Per le gare iscritte in Calendario Sportivo Nazionale saranno riconosciuti gli eventuali contributi finanziari dell'AeCI, in base alle disponibilità in bilancio.

ART. 09

Sono previsti i seguenti premi

1° Classificato _____;

2° Classificato _____;

3° Classificato _____.

APPENDICE 1 -TABELLA VELOCITA' MASSIME-

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P	VEL. KM.	VEL. KTS
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	280	151
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	243	131
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	243	131
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	290	156
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	252	136
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	180	97
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	248	133
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	298	160
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	282	152
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	327	176
BEECH	BONANZA A 36	304	310	167
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	315	170
BEECH	BONANZA F 33	289	320	172
BEECH	BONANZA V 35	289	285	153
BEECH	DEBONNAIR	225	260	140
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	225	121
C.A.A.R.P.	CAP 10 B	183	265	143

C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	260	140
CESSNA	150 STANDARD	102	198	106
CESSNA	152 AEROBAT	130	200	107
CESSNA	172 M	162	220	118
CESSNA	172 N - P	162	227	122
CESSNA	172 RG II	200	275	148
CESSNA	172 RG.	182	260	140
CESSNA	172 STANDARD	152	216	116
CESSNA	182 N	233	250	134
CESSNA	208	300	270	145
CESSNA	310 (N421N)	520	319	172
CESSNA	337	426	307	165
CESSNA	C 152	130	200	107
CESSNA	C 172 FG	152	216	116
CESSNA	C 182 Q	233	258	139
CESSNA	CARDINAL RG	203	286	154
CESSNA	CENTURION	304	300	161
CESSNA	CENTURION TURBO	314	304	164
CESSNA	ROCKET	210	246	132
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	215	116
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	328	177
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	284	153

MOONEY	M 20 K	203	305	164
MOONEY	M 201	203	295	159
MOONEY	M 262	203	307	165
PARTENAVIA	P 57 (1 - CORR)	182	285	153
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	230	124
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	215	116
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	208	112
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	212	114
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	305	164
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	330	178
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	370	199
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	340	183
PARTENAVIA	P92	100	195	105
PIPER	ATZECH	507	305	164
PIPER	COMANCHE 250	263	288	155
PIPER	COMANCHE 260	263	292	157
PIPER	PA 18 SUPER	152	200	107
PIPER	PA 23 APACHE	480	305	164
PIPER	PA 28 150	152	215	116
PIPER	PA 28 160	162	217	117

PIPER	PA 28 ARCHER	180	225	121
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	225	121
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	272	146
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	265	143
PIPER	PA 30		310	167
PIPER	PA 32 LANCE	304	290	156
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	315	170
PIPER	PA 34 SENECA I	406	300	161
PIPER	PA 34 SENECA II	406	305	164
PIPER	PA 34 SENECA III	406	310	167
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	266	143
PIPER	TWIN COMANCHE	324	290	156
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	246	132
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	245	132
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	270	145
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	205	110
ROCWELL	114	264	290	156
S M	210	406	298	160
SA GARDAN	GO HORIZON	162	220	118
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	200	107
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	202	109
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	205	110



SIAI MARCHETTI	S 205 -20R	203	210	113
SIAI MARCHETTI	S 208	284	245	132
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	310	167
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	275	148
SOCATA	MS 892	162	208	112
SOCATA	MS 893	183	215	116
SOCATA	MS 894	223	225	121
SOCATA	RALLY 880 B (I – SISO)	100	158	85
TECNAM	P 92 JS	100	181	98

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO SPORTIVO 2018 ALREGOLAMENTO TECNICO VOLO A MOTORE"GARE DI VELOCITA'"2017

PROPOSTE DI MODIFICA PER L'ANNO 2018 AL REGOLAMENTO TECNICO *(Gare di velocità del Volo a Motore)***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 FAlo 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, 27 marzo 2018

I COMPONENETI DELLA STS:

*(Ernesto BIONDO)*_____

*(Filippo PAPALE)*_____

(VittorioCUCURNIA) Vittorio Cucurnia

AERO CLUB D'ITALIA

REGOLAMENTO TECNICO

VOLO A MOTORE

GARE di VELOCITA'

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

A.1	INTRODUZIONE	4
A.2	NORME GENERALI	5
A.3	DETTAGLI DELLA GARA	6
A.4	EQUIPAGGI	7
A.5	LAGNANZE E RECLAMI	7
A.6	PENALITA' – INFRAZIONI/IRREGOLARITA'	8
A.7	PREMI	8
A.8	CONTRIBUTI	8
A.9	ASSEGNAZIONE TITOLO CAMPIONE ITALIANO VELOCITA'	8
Appendice 1	Scheda di iscrizione	9
Appendice 2	Regolamento Particolare	10
Appendice 3	Tabella delle velocità massime	12

L'Aero Club d'Italia organizza i seguenti eventi sportivi:

Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Velocità con gare in circuito chiuso o in linea

delegando l'effettuazione delle gare previste agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta. Questi ultimi si impegnano a curare la parte logistica e ad ottemperare a quanto previsto dal presente regolamento e a tutte le disposizioni emanate da questo Aero Club d'Italia.

REGOLAMENTO DI GARA

A.1 INTRODUZIONE

Il Campionato è aperto agli aeromobili motoelica anche con compressore e turboelica di peso inferiore a kg. 2.100 in possesso di C.N. normale o P.T. F. e agli ULM Avanzati.

A.1.1 Le gare di velocità valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara. Il volo deve essere condotto in accordo alle regole di volo ed in conformità alle regole generali del volo VFR eventuali infrazioni al codice della navigazione od avere creato condizioni di pericolo comporteranno la squalifica dell'equipaggio concorrente.

A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del P.I.C. decidere se continuare o interrompere la gara.

A.1.3 Il Direttore di gara (D.G.) è il responsabile del percorso di gara.

A.1.4 il D.G., a discrezione, può differire, sospendere, modificare in tutto o in parte, annullare La gara per motivi meteo o per qualsiasi altro giustificato motivo.

A.1.5 La nomina del D.G. e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno 60 giorni prima dell'evento.

A.1.6 Il D.G. è responsabile del briefing pre-gara obbligatorio per gli equipaggi partecipanti. Il briefing pre-gara conterrà anche le parti riguardanti la sicurezza, esso dovrà essere reso anche in forma scritta e dovrà essere controfirmato dal P.I.C. per presa visione e piena comprensione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara.

A.1.7 in occasione dell'evento agonistico l'Aeroclub organizzatore dovrà sottoscrivere apposita polizza RC comprendente la copertura della tutela legale del Direttore di Gara.

A.1.8 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally/velocità. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente ed i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A.. La C.S.O. è disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la CSO deve:

a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, adottando le relative decisioni;

b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;

c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § A.8;

d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.

A.1.9 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie. E' compito del responsabile del Centro Classifiche la pianificazione del percorso di gara, compreso il successivo volo di prova se ritenuto necessario e la preparazione dell'ordine di partenza. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. la classifica provvisoria appena compilata evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse dalla lettura dei registratori di volo.

A.1.10 L'approntamento del velivolo e le relative spese per il volo di prova del percorso di gara, ove necessario, sono a carico dell'Ente organizzatore.

A.1.11 E' facoltà esclusiva del D.G. concedere l'autorizzazione ad effettuare voli di prova del percorso di gara.

A.2 NORME GENERALI

A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.

A.2.2 Ogni aeromobile dovrà essere munito dei documenti prescritti dal Codice e dal Regolamento di Navigazione Aerea. Ogni aeromobile dovrà essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti di Legge, con dichiarazione della Compagnia Assicuratrice che estende il rischio alle gare organizzate dall'Aeroclub d'Italia.

A.2.3 La gara sarà condotta in VFR, come definito dall'ICAO, e soggetta alle regole locali.

A.2.4 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.

A.2.5 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con gli altri concorrenti. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.

A.2.6 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.

A.2.7 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare.

A.2.8 Sarà cura dei concorrenti provvedere al materiale leggero di parcheggio (sistemi di bloccaggio delle superfici di governo, tacchi copertine, picchetti, corde, martello, ecc.). Gli organizzatori non

assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possono derivare ai concorrenti, agli aeromobili e a terzi in dipendenza ed in occasione della competizione.

A.2.11 I concorrenti sono obbligati all'osservanza della disciplina di volo seguendo le norme regolamentari e quelle particolari emanate dagli organizzatori e dalle autorità aeroportuali.

A.2.12 Ai concorrenti è vietato eseguire manovre acrobatiche nel corso della gara.

A.2.13 In sede di briefing sarà consegnata la cartina di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche con scala 1: 200.000, con il percorso già tracciato e le foto dei piloni da sorvolare, saranno inoltre date le informazioni riguardanti la sicurezza del volo e la sicurezza in generale. Anche dopo il passaggio sul traguardo, il concorrente continua ad essere sottoposto alla disciplina di gara. Infrazioni alla disciplina di volo o alle norme di sicurezza del volo comportano penalizzazioni sanzionate dal D.G. Tali penalizzazioni possono arrivare fino alla squalifica.

A.3 DETTAGLI DELLA GARA

A.3.1 I circuiti saranno costituiti da un minimo di tre vertici e da un massimo di quattro, con un perimetro per ogni circuito non inferiore a 20 nm ed un percorso totale non inferiore a 100 nm. Per le gare in linea il percorso non dovrà superare le 200 nm.

A.3.2 La gara si svolgerà secondo un handicap calcolato in base alle velocità assegnate nella tabella approvata dalla C.C.S.A. (Allegato 1). Partirà per primo l'equipaggio più lento ed i successivi in ordine delle velocità crescenti. Qualora due o più velivoli avessero lo stesso ordine di partenza calcolato, la Direzione di Gara provvederà a distanziarli di un handicap che sarà recuperato all'arrivo.

A.3.3 Per tutti gli aeromobili non riportati nella tabella delle velocità, la velocità potrà essere dichiarata dal concorrente. Il superamento, in qualunque punto del percorso, del 3% o maggiore della velocità dichiarata dal concorrente sarà penalizzato aumentando del 10% il tempo reale impiegato.

Qualora l'aeromobile, pur avendo una velocità tabellare assegnata, a giudizio del Direttore di Gara possa raggiungere una velocità diversa da quella tabellare, lo stesso potrà richiedere una verifica con volo su base misurata e con a bordo un membro della CSO, tale verifica può anche essere richiesta dal concorrente . Questa procedura dovrà essere sempre applicata per stabilire la velocità massima degli ULM-A in quanto privi di un manuale di volo riconosciuto dall'Autorità aeronautica.

A.3.4 Per il rilevamento del tempo e per il controllo del corretto sorvolo dei vertici saranno usati data-logger omologati dalla FAI.

A.3.5 Il Campionato Italiano di velocità è una gara di velocità ad handicap. Risulterà vincitore il concorrente che taglierà per primo il traguardo d'arrivo, tenendo conto delle eventuali variazioni riguardanti gli articoli 28 e 29 del Regolamento Generale e di eventuali recuperi.

A.3.6 Nel caso in cui risulti ostacolata la normale funzionalità di un controllo, i rilevamenti saranno ritenuti validi, a giudizio insindacabile della C.S.O. .

A.4 EQUIPAGGI

A.4.1 Ogni equipaggio e formato esclusivamente da un pilota in comando e da un navigatore, il P.I.C. è il titolare dell'iscrizione alla gara. E' vietata la presenza a bordo di passeggeri.

A.4.2 Il pilota ed il navigatore, dovranno essere muniti di documenti personali di riconoscimento.

Il pilota deve essere in possesso:

- di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del velivolo che utilizza in gara;
- della licenza sportiva FAI per l'anno in corso.

Al navigatore è richiesto il possesso della licenza sportiva FAI per l'anno in corso.

Ai piloti titolari è richiesta un'esperienza di volo di almeno 200 ore come pilota in comando.

Per le gare in linea è richiesta un'esperienza di volo di 100 ore come pilota in comando.

L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento e le eventuali regole particolari di gara e deve essere in grado di applicarle.

A.4.3 Nelle gare in linea agli aeromobili equipaggiati con turbocompressore la velocità tabellare sarà aumentata dell' 8% mentre nelle gare in circuito non saranno applicate penalizzazioni.

A.4.4 Durante il volo i piloni dovranno sempre rimanere all'interno della virata.

A.4.5 Qualora più concorrenti sorvolino contemporaneamente un pilone, il sorpasso dovrà avvenire sempre e soltanto all'esterno del concorrente da superare. Nelle condizioni sopra considerate sono assolutamente vietate repentine variazione di quota.

Saranno esclusi dalla classifica i concorrenti che avranno sorvolato il controllo in modo irregolare infrangendo le norme di sicurezza.

A.5 LAGNANZE E RECLAMI

A.5.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro. In caso di rigetto del reclamo tale somma sarà incamerata dalla C.C.S.A.

A.6 PENALITA'- Infrazioni/irregolarità

A.6.1 I concorrenti non rilevati su uno o più vertici del percorso di gara, saranno penalizzati per ogni infrazione, sommando al tempo totale realmente impiegato, il tempo teorico che avrebbero impiegato percorrendo alla velocità di gara il percorso regolare fra i vertici precedente e successivo a quello non sorvolato.

A.6.2 I concorrenti rilevati che, su uno o più vertici del percorso, avranno compiuto una virata lasciando il pilone all'esterno, in modo da accorciare il percorso di gara, saranno penalizzati sommando al tempo realmente impiegato 60" per ogni infrazione.

A.7 **PREMI**

1° Equipaggio classificato coppe o targhe;

2° Equipaggio classificato coppe o targhe;

3° Equipaggio classificato coppe o targhe.

L'organizzatore può decidere di assegnare ulteriori premi.

L'elenco dei premi dovrà essere chiaramente indicato nel Regolamento Particolare.

L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della C.C.S.A..

A.8 **CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI**

Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, in questo caso l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

A.9 - ASSEGNAZIONE DEL TITOLO DI CAMPIONE ITALIANO VELOCITA'

A.9.1 Saranno assegnati i titoli di campione italiano Velocità Piloti e di campione italiano Velocità Navigatori.

Ad ogni gara di campionato, sia al pilota che al navigatore, saranno assegnati i seguenti punti:

1°	Classificato punti	10
2°	Classificato punti	8
3°	Classificato punti	6
4°	Classificato punti	5
5°	Classificato punti	4
6°	Classificato punti	3
7°	Classificato punti	2
8°	Classificato punti	1
oltre l'8°	Classificato punti	0

Nel caso di parità prevale il maggior numero di primi posti conseguiti.

Nel caso di nuova parità prevale il maggior numero di secondi posti. Nel caso di ulteriore parità il titolo verrà assegnato ex- aequo.

Denominazione GARA - Luogo e data

SCHEDA DI ISCRIZIONE

Dati PILOTA

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Licenza di volo n° _____ Scadenza _____

Scadenza visita medica _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Dati NAVIGATORE

Cognome _____ Nome _____

Data di nascita _____

Tessera FAI n° _____ Data di rinnovo _____

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio _____

Recapiti dell'equipaggio prima dell'arrivo presso l'Aero Club dove si disputa la gara:

e-mail _____ oppure fax n° _____

Telefono dell'equipaggio durante il periodo presso l'Aeroclub dove si disputa la gara _____

Dati VELIVOLO

Marche _____ Modello _____ Potenza _____ hp Velocità massima _____ kts Velocità di Gara richiesta[*] _____ kts

Ass. RCT _____ Scadenza _____

Base del velivolo _____

L'equipaggio chiede l'iscrizione per la Gara di: Rally ☐ e/o Velocità ☐

e dichiara di conoscere ed accettare il Regolamento Sportivo Nazionale Rally edizione corrente ed il Regolamento Particolare di gara.

Data _____

Firma del Pilota _____ Firma del Navigatore _____

[*] come previsto da RSN Ed. corrente

Compilare in ogni parte ed inviare a _____

Le schede non complete non saranno prese in considerazione.

REGOLAMENTO PARTICOLARE

ART. 01

Il (_____) organizzato dall'Aero Club di_____ con partenza ed arrivo dall'Aeroporto di._____.

E' una gara in linea di mn._____.

E' una gara in circuito chiuso della lunghezza di nm. _____ da ripetersi _____ volte per un totale di nm. _____.

ART. 02

L'equipaggio concorrente è composto esclusivamente dal pilota titolare dell'iscrizione e dal navigatore, è vietata la presenza a bordo di passeggeri.

La sostituzione del navigatore deve essere richiesta per iscritto al D.G. entro un'ora prima dell'inizio del Briefing.

ART. 03

Dati e precisazioni sui piloni saranno fatte in sede di briefing.

ART. 04

Il giorno _____ alle ore _____ si terrà un briefing al quale i piloti titolari dell'iscrizione devono partecipare.

Possono partecipare anche i componenti dell'equipaggio ma non come rappresentanti dei titolari.

Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza e l'orario.

ART. 05

I concorrenti dovranno presentarsi sull'aeroporto di _____ entro le ore _____ (ora locale) del giorno _____. Trascorso tale termine essi potranno essere ammessi alla competizione soltanto se l'ammissione sarà tecnicamente possibile e se saranno giustificati i motivi del ritardo, a insindacabile giudizio del Direttore di Gara.

ART. 06

La tassa di iscrizione per i concorrenti è fissata in €. _____ per ogni equipaggio.

Le tasse di iscrizione non sono rimborsabili.

Le iscrizioni dei concorrenti devono pervenire all'aero club, anche a mezzo fax o via e.mail, non oltre le ore _____ del _____.

ART. 07

Le iscrizioni dovranno essere inviate:

All'Aero Club di _____

Via _____

Città _____

fax n° _____

e.mail _____

La scheda di iscrizione dovrà essere compilata integralmente e in modo leggibile, in tutti i particolari.

La tassa d'iscrizione sarà versata al momento dell'arrivo presso l'Aero Club.

ART. 08

Contributi alle manifestazioni sportive.

Per le gare iscritte in Calendario Sportivo Nazionale saranno riconosciuti gli eventuali contributi finanziari dell'AeCI, in base alle disponibilità in bilancio.

ART. 09

Sono previsti i seguenti premi

1° Classificato _____;

2° Classificato _____;

3° Classificato _____.

APPENDICE 1 -TABELLA VELOCITA' MASSIME-

TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P	VEL. KM.	VEL. KTS
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	**280**	**151**
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	**243**	**131**
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	**290**	**156**
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	**252**	**136**
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	**180**	**97**
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	**248**	**133**
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	**298**	**160**
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	**282**	**152**
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	**327**	**176**
BEECH	BONANZA A 36	304	**310**	**167**
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	**315**	**170**
BEECH	BONANZA F 33	289	**320**	**172**
BEECH	BONANZA V 35	289	**285**	**153**
BEECH	DEBONNAIR	225	**260**	**140**
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	**225**	**121**
C.A.A.R.P.	CAP 10 B	183	**265**	**143**

C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	**260**	**140**
CESSNA	150 STANDARD	102	**198**	**106**
CESSNA	152 AEROBAT	130	**200**	**107**
CESSNA	172 M	162	**220**	**118**
CESSNA	172 N - P	162	**227**	**122**
CESSNA	172 RG II	200	**275**	**148**
CESSNA	172 RG.	182	**260**	**140**
CESSNA	172 STANDARD	152	**216**	**116**
CESSNA	182 N	233	**250**	**134**
CESSNA	208	300	**270**	**145**
CESSNA	310 (N421N)	520	**319**	**172**
CESSNA	337	426	**307**	**165**
CESSNA	C 152	130	**200**	**107**
CESSNA	C 172 FG	152	**216**	**116**
CESSNA	C 182 Q	233	**258**	**139**
CESSNA	CARDINAL RG	203	**286**	**154**
CESSNA	CENTURION	304	**300**	**161**
CESSNA	CENTURION TURBO	314	**304**	**164**
CESSNA	ROCKET	210	**246**	**132**
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	**215**	**116**
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	**328**	**177**
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	**284**	**153**

MOONEY	M 20 K	203	**305**	**164**
MOONEY	M 201	203	**295**	**159**
MOONEY	M 262	203	**307**	**165**
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	**285**	**153**
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	**225**	**121**
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	**230**	**124**
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	**215**	**116**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	**208**	**112**
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	**212**	**114**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	**305**	**164**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	**330**	**178**
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	**370**	**199**
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	**340**	**183**
PARTENAVIA	P92	100	**195**	**105**
PIPER	ATZECH	507	**305**	**164**
PIPER	COMANCHE 250	263	**288**	**155**
PIPER	COMANCHE 260	263	**292**	**157**
PIPER	PA 18 SUPER	152	**200**	**107**
PIPER	PA 23 APACHE	480	**305**	**164**
PIPER	PA 28 150	152	**215**	**116**
PIPER	PA 28 160	162	**217**	**117**

PIPER	PA 28 ARCHER	180	**225**	**121**
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	**225**	**121**
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	**272**	**146**
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	**265**	**143**
PIPER	PA 30		**310**	**167**
PIPER	PA 32 LANCE	304	**290**	**156**
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	**315**	**170**
PIPER	PA 34 SENECA I	406	**300**	**161**
PIPER	PA 34 SENECA II	406	**305**	**164**
PIPER	PA 34 SENECA III	406	**310**	**167**
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	**266**	**143**
PIPER	TWIN COMANCHE	324	**290**	**156**
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	**246**	**132**
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	**245**	**132**
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	**270**	**145**
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	**205**	**110**
ROCWELL	114	264	**290**	**156**
S M	210	406	**298**	**160**
SA GARDAN	GO HORIZON	162	**220**	**118**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	**200**	**107**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	**202**	**109**
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	**205**	**110**

SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	**210**	**113**
SIAI MARCHETTI	S 208	284	**245**	**132**
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	**310**	**167**
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	**275**	**148**
SOCATA	MS 892	162	**208**	**112**
SOCATA	MS 893	183	**215**	**116**
SOCATA	MS 894	223	**225**	**121**
SOCATA	RALLY 880 B (I – SISO)	100	**158**	**85**
TECNAM	P 92 JS	100	**181**	**98**