

D.10.1 La LAR differisce dalla LAA solo per il fatto che il punto di arrivo non è sull'aeroporto di atterraggio e può distare anche diversi chilometri.

D.10.2 Nel caso di TA remoto la DrG deve prevederne l'attraversamento al di sopra di un'altezza o altitudine minima in modo da consentire il rientro in campo in totale sicurezza degli alianti che l'hanno attraversato (la quota minima sul traguardo deve essere almeno pari alla quota necessaria per rientrare in campo con efficienza uguale a 20).

D.10.3 Il concorrente che attraversa la LAR al di sotto della quota minima prevista, è penalizzato con l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.11 Cerchio di arrivo (CA)

D.11.1 Può essere previsto come traguardo di arrivo un cerchio di raggio predefinito dal DrG centrato sull'aeroporto di atterraggio, oppure su un altro punto compreso nel database dei punti di virata, se ritenuto più conveniente per motivi di sicurezza.

D.11.2 La DrG indica sul foglio del tema di giornata l'altitudine minima, espressa in QNH, per l'attraversamento del CA in modo da consentire il rientro in campo in totale sicurezza degli alianti che l'hanno attraversato (la quota minima sul traguardo deve essere almeno pari alla quota necessaria per rientrare in campo con efficienza uguale a 20).

D.11.3 Il concorrente che attraversa il cerchio di arrivo al di sotto della quota minima prevista, viene penalizzato con l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C.

D.12 Atterraggio

D.12.1 Dopo l'attraversamento del TA gli alianti devono atterrare senza indugio. Le procedure di atterraggio sono definite nel RPG. Il DrG o il Direttore di Linea possono autorizzare il singolo aliante a rimanere in volo dopo l'attraversamento del TA se le condizioni meteo, la densità di traffico, o eventuali problemi tecnici rendono tale decisione opportuna ai fini della sicurezza.

D.12.2 Manovre pericolose dopo l'attraversamento del TA e nella fase di avvicinamento all'aeroporto sono penalizzate.

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

D.13 Atterraggio fuori campo

D.13.1 In caso di atterraggio fuori campo il pilota deve informare immediatamente la DrG. Eventuali ritardi nella segnalazione del fuoricampo superiori a 30 minuti sono penalizzati dal DrG.

D.13.2 In caso di atterraggio fuori campo, l'aliante può essere recuperato via terra oppure per via aerea.

D.13.3 I recuperi per via aerea devono essere autorizzati dalla DrG, che utilizza gli aerei da traino da essa gestiti o consente l'impiego di altri mezzi.

D.13.4 Nel caso in cui più piloti chiedano il recupero per via aerea dallo stesso aeroporto, essi saranno recuperati seguendo l'ordine con cui sono atterrati. I recuperi per via aerea devono essere pagati immediatamente.

D.13.5 La posizione dell'aliante dopo l'atterraggio fuori campo sarà quella calcolata dal software di scoring in uso per tutta la gara, normalmente See You Competition.

D.14 Atterraggio virtuale


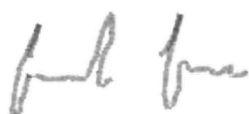
Per ridurre il rischio dei fuori campo, è consentito concludere un volo nel punto più favorevole al concorrente ai fini della distanza valida che verrà rilevata dall'FR. Se la distanza valida fino a quel punto è maggiore di quella relativa al punto di atterraggio, quella maggiore sarà utilizzata per la classifica.

D.15 Area di gara e limite massimo di quota

D.15.1 La DrG definisce con coordinate geografiche l'area della competizione, altrimenti detta territorio di gara, e gli eventuali volumi di spazio aereo sportivamente vietati.

D.15.2 La DrG definisce l'altitudine massima consentita per ciascuna prova. Il superamento della quota massima consentita è penalizzato come da ALLEGATO C.

D.15.3 Nessuna penalità viene comminata in caso di sfioramento orizzontale dell'area di gara, ma il concorrente è penalizzato per il superamento degli spazi aerei vigenti nella zona interessata. Eventuali violazioni degli



spazi aerei al di fuori dell'area di gara saranno considerate ai fini dell'applicazione delle penalità come violazione degli spazi aerei vietati all'interno dell'area di gara.

D.16 Spazi aerei sportivamente vietati

D.16.1 La valutazione dell'ingresso negli spazi aerei sportivamente vietati viene effettuata esclusivamente con il software di scoring in uso per tutta la gara, normalmente See You Competition.

D.16.2 L'ingresso negli spazi aerei verticali e/o orizzontali vietati ai fini sportivi viene penalizzato in accordo con le indicazioni previste nell'ALLEGATO C. Eventuali reiterazioni delle violazioni sono sanzionate dal DrG applicando proporzionalità in riferimento alla gravità di ogni singolo evento. A titolo di esempio, brevi violazioni seguite da deviazione correttiva possono far propendere il DrG per la sanzione minima; mentre percorrere deliberatamente spazi non autorizzati per diversi minuti, senza eseguire manovre di mitigazione o correzione possono dar luogo alle squalifiche di giornata, o dalla gara.

D.16.3 Le penalità per la violazione degli spazi aerei si applicano in tutte le fasi del volo (quindi non solo durante lo svolgimento del tema di gara), anche al di fuori dell'area di gara e in tutti i voli fatti dai concorrenti nelle diverse giornate di gara e nella giornata di allenamento ufficiale. A titolo esemplificativo, la violazione dello spazio aereo commessa prima di una partenza valida, invalida la prova di giornata del concorrente anche nel caso in cui il pilota, accortosi della violazione, riatterri e riparta per un altro volo.

D.16.4 In caso di ingresso in spazi aerei vietati è consentito al concorrente fornire alla DzG il FR secondario, purché regolarmente dichiarato, al fine di verificare la correttezza della registrazione del FR primario. In caso di discrepanza tra le due registrazioni, sarà considerata solo una registrazione di volo, quella più favorevole per il concorrente nella sua interezza.

D.17 Consegna dei file IGC di volo

D.17.1 Entro 45 minuti dall'atterraggio definitivo in aeroporto di ogni giornata di gara (compresa la giornata di allenamento ufficiale), i concorrenti **devono** far pervenire alla DrG, seguendo le modalità indicate nel RPG, i file in formato IGC **di tutti i voli effettuati nella giornata**. Eventuali ritardi saranno sanzionati con l'applicazione delle penalità di cui all'ALLEGATO C.

D.17.2 La mancata consegna dei file IGC contenenti la registrazione completa di tutti i voli di giornata impedisce alla DrG l'accertamento dell'eventuale violazione degli spazi aerei e comporta pertanto per il concorrente la squalifica di giornata.

-

SEZIONE E CLASSIFICHE

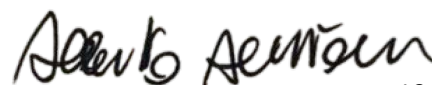
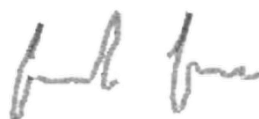

E.1 Classifiche di giornata: preliminare, non ufficiale, ufficiale

E.1.1 Le classifiche delle singole prove si distinguono in:

- a) **preliminare**,
- b) **non ufficiale**,
- c) **ufficiale**.

E.1.2 E' "**preliminare**" la classifica della singola prova pubblicata prima della completa analisi di tutti i dati dei voli effettuati dai concorrenti. Essa riporta la definizione "classifica preliminare", la data e l'ora della pubblicazione, la firma del responsabile della classifica (chief scorer). La classifica preliminare non riporta le eventuali penalità attribuibili dal DrG, ma può contenere quelle assegnabili dal chief scorer.

E.1.3 E' "**non ufficiale**" la classifica della singola prova pubblicata dopo che sono stati analizzati tutti i dati dei voli effettuati dai concorrenti. Essa riporta la definizione "classifica non ufficiale", la data e l'ora della pubblicazione, la firma del DrG. La classifica non ufficiale riporta le penalità applicate in automatico dal Chief Scorer e quelle autonomamente irrogate dal DrG. I concorrenti sono tenuti a controllare la classifica non ufficiale. La DrG può pubblicare successive versioni della classifica "non ufficiale" nelle 24 ore successive alla pubblicazione della precedente.



E.1.4 E' "ufficiale" la classifica della singola prova pubblicata 24 ore dopo l'ultima classifica "non ufficiale", oppure dopo che tutte le controversie sono state risolte, ossia dopo quella delle due condizioni che si verifica per ultima. Essa riporta la definizione "classifica ufficiale", la data e l'ora della pubblicazione, la firma del DrG. Con la classifica ufficiale il DrG irroga le penalità definitive.

E.1.5 Tutti gli intervalli di tempo previsti per la pubblicazione delle classifiche sono ridotti a 1/3 per l'ultima prova.

E.2 Classifiche generali: provvisoria, definitiva

E.2.1 La classifica generale riporta i concorrenti in ordine decrescente di punteggio, determinato dalla somma dei punteggi ottenuti in tutte le prove valide della gara.

E.2.2 La "classifica generale provvisoria" tiene conto dei risultati di tutte le classifiche di giornata, anche se non ufficiali.

E.2.3 La "classifica generale definitiva" tiene conto esclusivamente dei risultati delle classifiche di giornata ufficiali e pertanto viene pubblicata 24 ore dopo la pubblicazione dell'ultima classifica ufficiale di giornata, oppure dopo che tutte le controversie sono state risolte, ossia dopo quale delle due condizioni che si verifica per ultima.

E.2.4 Per quanto riguarda il primo posto, in caso di parità tra due o più concorrenti, il vincitore è il pilota che ha vinto più prove. Se vi è ancora parità, il vincitore è il concorrente che avrà ottenuto il maggior numero di secondi posti, e così via finché vi sia un pareggio.

- SEZIONE F

PENALITA', C.S.O. E CONTENZIOSO

F.1 Penalità e squalifiche

F.1.1 Nel caso di infrazione o inosservanza delle regole contenute del presente regolamento ovvero degli atti normativi da esso richiamati, il Direttore di Gara può infliggere ai concorrenti penalità, consistenti in:

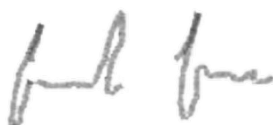
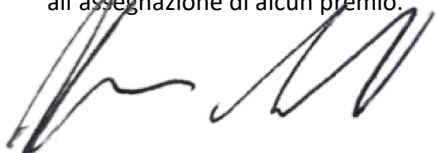
- a) Avvertimento (Warning),
- b) Detrazione di punti,
- c) Squalifica per la prova di giornata,
- d) Squalifica per l'intera competizione (squalifica definitiva).

La lista delle infrazioni e delle relative penalità è contenuta nell'ALLEGATO C che costituisce parte integrante del presente Regolamento. Per le infrazioni al presente Regolamento per le quali non sono contemplate specifiche penalità, il DrG dovrà attenersi a criteri di analogia ed equità.

F.1.2 Oltre ai casi espressamente disciplinati nell'ALLEGATO C, la squalifica per l'intera competizione deve essere comminata nel caso di comportamento sleale (cheating) e/o antisportivo, anche se realizzati nei giorni di allenamento o riposo o negli orari non occupati da attività ufficiale di competizione, come:

- a) Uso di aeromobili, apparati o strumenti non rispondenti alle prescrizioni del presente Regolamento e del Regolamento Sportivo Nazionale;
- b) Danneggiamento volontario di aeromobili od apparecchi di altri concorrenti;
- c) Comportamenti pericolosi o spericolati da cui sia ragionevole ipotizzare un concreto rischio di serie conseguenze alle cose o persone;
- d) Deliberato intralcio del regolare svolgimento della competizione, anche attraverso comportamenti antisportivi o deliberato inganno delle persone indicate nell'organigramma della gara, o falsificazione, o doping, o condotta del volo sotto l'effetto di sostanze non consentite;
- e) Gravi atti di indisciplina sportiva, con particolare riguardo a comportamento sleale, aggressione fisica in prima istanza, o prolungata/reiterata aggressione verbale sia in presenza sia a mezzo di comunicazioni radio, nei confronti di altri concorrenti o di Ufficiali della manifestazione.

Il concorrente squalificato non potrà richiedere il rimborso della quota di iscrizione e non avrà diritto all'assegnazione di alcun premio.



F.1.2.1 Il comportamento sleale (*cheating*) si definisce come un tentativo cosciente e premeditato da parte di un concorrente, in prima persona o tramite azioni dei propri aiutanti, di aggirare i Regolamenti in vigore o le istruzioni del DrG, compiuto al fine di guadagnare un vantaggio competitivo.

F.1.3 Ogni penalità inflitta nel corso della competizione ai sensi del presente Regolamento, con la relativa motivazione dettagliata, deve essere portata a conoscenza di tutti i concorrenti ed evidenziata nella relazione di omologazione della competizione, con il parere della CSO e del Direttore di Gara circa l'applicazione di eventuali ulteriori penalità.

F.1.4 In nessun caso un concorrente può sporgere reclamo contro le norme del presente Regolamento, del RSN e del RPG. All'atto dell'iscrizione, i suddetti regolamenti si intendono implicitamente accettati dai concorrenti.

F.2 Commissione Sportiva Operante (CSO)

F.2.1 Tutte le gare iscritte a calendario nazionale sportivo devono svolgersi sotto il controllo di una Commissione Sportiva Operante, costituita di almeno tre membri **in possesso della tessera di giudice sportivo in corso di validità**, di cui uno solo può essere appartenente all'EO. Tra i tre membri uno deve essere nominato Presidente. La nomina della CSO è di competenza dell'Aero Club organizzatore ed è soggetta all'approvazione da parte della CCSA, approvazione che si intende rilasciata con l'approvazione del Regolamento particolare di gara. La CSO può essere sostituita da un giudice nominato dall'IGC, se la gara si svolge con un regolamento particolare imposto dall'IGC. Il ruolo di DrG, di Direttore di linea, di task setter, di responsabile della classifica (chief scorer) e ovviamente di concorrente è incompatibile con quello di componente della CSO. I membri della CSO non possono in nessun caso avere rapporti di parentela o di lavoro con i concorrenti o con il DrG.

F.2.2 La CSO deve:

- a) Dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del RSN, del Regolamento Nazionale gare di velocità e del RPG, adottando le relative decisioni;
- b) Prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai Regolamenti suddetti;
- c) Prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami.

F.3 Esposto

F.3.1 Con l'esposto il concorrente rappresenta al DrG: violazioni al regolamento della competizione, oppure comportamenti antisportivi e/o pericolosi tenuti da altri concorrenti della propria o anche di altre classi della competizione.

F.3.2 L'esposto deve essere redatto in forma scritta a pena di irricevibilità entro il termine perentorio di 24 ore dal fatto denunciato.

F.3.3 Il DrG non può prendere in considerazione esposti verbali, ovvero esposti presentati fuori termine.

F.4 Lagnanza

F.4.1 E' ammessa la presentazione della lagnanza:

- a) Avverso ogni provvedimento del DrG, entro 24 ore dal momento in cui esso è stato comunicato;
- b) Avverso le risultanze della classifica preliminare di giornata, fino alla pubblicazione della classifica non ufficiale;
- c) Avverso le risultanze della classifica non ufficiale di giornata, entro 24 ore dal momento della sua pubblicazione.

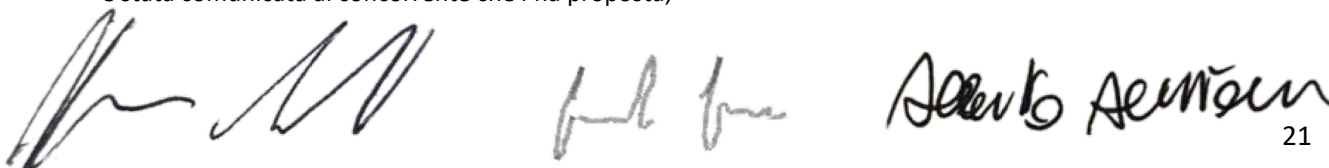
F.4.2 La lagnanza è verbale e viene rivolta al DrG dal concorrente o da un suo delegato senza alcuna formalità.

F.4.3 Della lagnanza il DrG redige un breve verbale e decide immediatamente, oppure dopo aver espletato la necessaria sommaria istruttoria.

F.5 Reclamo

F.5.1 La presentazione del reclamo è ammessa:

- a) Avverso la decisione con la quale il DrG ha risposto alla lagnanza verbale, entro 24 ore dal momento in cui è stata comunicata al concorrente che l'ha proposta;



b) Avverso le risultanze della classifica non ufficiale di giornata, entro 24 ore dal momento della sua pubblicazione;

c) Avverso le risultanze della classifica generale provvisoria, entro 24 ore dalla sua pubblicazione.

F.5.2 Il reclamo deve essere redatto per iscritto, presentato al DrG o ad un membro della CSO e deve essere accompagnato da una cauzione di € 100,00.

F.5.3 Sul reclamo decide la Commissione Sportiva Operante.

F.5.4 Il reclamo deve essere esaminato prontamente, e comunque deve essere deciso, e la relativa decisione comunicata al ricorrente, entro le ore 20.00 del giorno successivo a quello in cui è stato presentato.

F.5.5 La CSO, svolte le opportune indagini e assunte tutte le informazioni che ritenga rilevanti, decide sul reclamo con decisione motivata di “**accolto**” o “**non accolto**”. La decisione della CSO dovrà essere immediatamente comunicata al reclamante e resa pubblica nel corso del primo briefing utile di giornata.

F.5.6 In caso di accoglimento del reclamo, deve provvedersi immediatamente alla restituzione della relativa cauzione.

F.5.7 Copie di ogni reclamo presentato e delle relative decisioni adottate dalla CSO, devono essere allegate al fascicolo di omologazione della competizione.

F.6 Appello alla CCSA

F.6.1 Avverso le decisioni della CSO è ammesso **appello** alla CCSA nel termine perentorio di giorni 15 dalla data di pubblicazione della decisione.

F.6.2 L'appello deve essere presentato a mezzo raccomandata R.R. indirizzato alla CCSA presso la sede dell'AeCI.

F.7 Ricorso al Consiglio Federale dell'AeCI

F.7.1 Avverso le decisioni della CCSA è ammesso ricorso al Consiglio Federale dell'AeCI, entro il termine perentorio di 60 giorni dalla comunicazione della decisione della CCSA.

F.7.2 Il Consiglio Federale giudica con l'astensione del Presidente della CCSA.

F.8 Omologazione della competizione

F.8.1 Entro 15 giorni dalla pubblicazione della classifica generale definitiva, l'ente organizzatore deve trasmettere alla CCSA la relazione di omologazione comprendente:

a) Regolamento completo, con copia di ogni comunicazione ufficiale distribuita o portata a conoscenza dei concorrenti;

b) Classifiche complete, con i risultati delle varie prove, sottoscritte dal Presidente della CSO o dal DrG, secondo quanto previsto nelle Sezioni di specialità del R.S.N.;

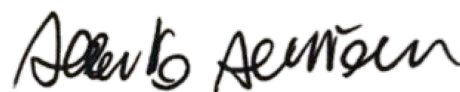
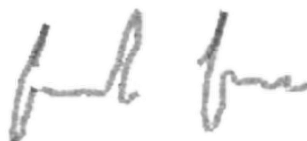
c) Dichiarazione che la manifestazione ha avuto regolare svolgimento sportivo, sottoscritta dal Presidente della CSO o dal DrG, con allegate copie degli eventuali reclami presentati dai concorrenti e delle decisioni prese dalla CSO al riguardo, nonché delle penalità comminate;

d) Dichiarazione che la manifestazione ha avuto regolare svolgimento organizzativo, conformemente al relativo Regolamento, sottoscritta dal Presidente dell'ente organizzatore;

e) Ogni altro documento che sia ritenuto utile ai fini dell'omologazione, o che venga richiesto dalla CCSA a tali fini.

F.8.2 La CCSA provvede quanto prima all'omologazione della competizione.

F.8.3 Entro 15 giorni dalla conclusione della gara, L'EO/DrG deve trasmettere all'IGC Ranking System Administrator le classifiche definitive secondo quanto riportato su <http://igcrankings.fai.org/>



SEZIONE G

PROCEDURE PER LA VALUTAZIONE DEI VOLI

G.1 Strumenti di controllo

G.1.1 Ogni aliante deve essere dotato di almeno un'unità FR (registratore di volo) omologata dall'IGC, del cui corretto funzionamento sarà responsabile il pilota.

G.1.2 Può essere utilizzato come back-up solo un secondo FR, omologato dall'IGC.

G.1.3 Nel modulo di iscrizione alla competizione, o al più tardi entro il termine del briefing del primo giorno di gara, il concorrente deve comunicare alla DrG marca e codice di identificazione del FR primario e dell'eventuale FR secondario. Prima dell'inizio della competizione, il concorrente deve in particolare fornire alla DrG un file di volo generato dal FR primario e un file generato dall'eventuale FR secondario che intende utilizzare nel corso della competizione.

G.1.4 In caso di malfunzionamento del FR primario o secondario il concorrente potrà utilizzare un FR sostitutivo dalla prova di gara successiva alla relativa comunicazione di sostituzione inoltrata alla DrG. Al di fuori del caso sopra menzionato, La DrG non potrà prendere in considerazione, neppure come registrazione di back-up, FR che non siano stati segnalati come indicato nel punto G.1.3.

G.1.5 Il FR primario e l'eventuale FR secondario devono essere impostati per registrare un fix ogni massimo 5 secondi. Eventuali frequenze di registrazione minori verranno sanzionate come da ALLEGATO C.

G.1.6 Per le gare di qualificazione Grand Prix, il software ufficiale per il calcolo dei punteggi è esclusivamente quello fornito dall'IGC. Per tutte le altre gare, il software ufficiale per la valutazione dei voli dei concorrenti è SeeYou Competition della società Naviter, con gli script ufficiali per l'anno in corso approvati dall'AeCI e forniti alla DrG. L'adozione di altri software per le funzioni di valutazione dei voli è soggetta a precisa motivazione sottoposta dal DrG alla STS, la quale decide in autonomia se autorizzarne l'uso soltanto nel caso che il software ufficiale abbia dimostrato malfunzionamento o inadeguatezza non correggibile con modifiche e/o assistenza della casa.

-

SEZIONE H

NORME DI SICUREZZA

H.1 Navigabilità e manovre

H.1.1 L'aliante deve essere utilizzato entro i limiti del suo Certificato di Navigabilità o Permit to Fly.

H.1.2 Deve essere evitata ogni manovra pericolosa per gli altri concorrenti. Sono proibite le manovre acrobatiche.

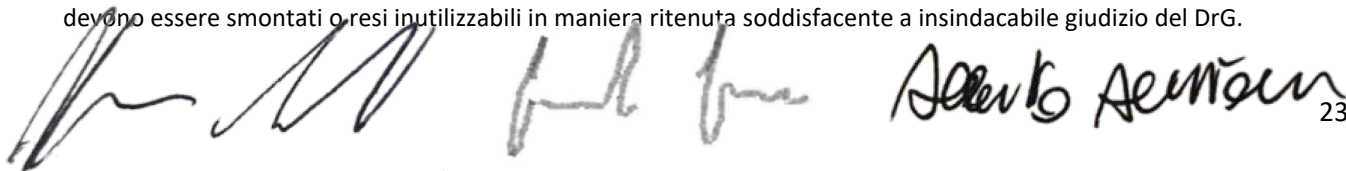
H.2 Volo in prossimità di altri aeromobili

H.2.1 Ogni pilota deve rispettare le Norme dell'Aria per il volo in VFR, con particolare richiamo a prevenire le collisioni applicando sempre il principio "Vedi ed Evita" (*See and Avoid*) esercitando la dovuta diligenza e prudenza in tutte le fasi di volo, anche, ma non soltanto, quando:

- a) condivide o intende condividere la stessa termica (rispettando il senso di virata imposto da chi è già in spirale);
- b) esegue manovre di centraggio dell'ascendenza (mantenendo un comportamento prevedibile che non generi giustificato e immediato allarme negli altri concorrenti);
- c) si avvicina ad altri aeromobili da direzione opposta (applicando le norme di precedenza e di evitamento);
- d) si presenta in circuito o finale per l'atterraggio (evitando cambi di direzione non autorizzati);
- e) intende procedere in volo rettilineo in prossimità di altri aeromobili più lenti e/o impegnati su rotte non parallele (evitando di attraversare la rotta o la termica, e programmando un eventuale "sorpasso" con adeguati margini di sicurezza).

H.2 Volo in nube

È proibito il volo in nube. Gli strumenti giroscopici o altri che consentano il volo senza riferimento visivo al suolo devono essere smontati o resi inutilizzabili in maniera ritenuta soddisfacente a insindacabile giudizio del DrG.



H.3 Incidente di volo

H.3.1 In caso di incidente grave, il concorrente che ne venga a conoscenza deve comunicarlo immediatamente al DrG, direttamente o tramite altri concorrenti, e mettere in atto ogni accorgimento utile al soccorso.

H.3.2 Il DrG, nel caso sia stato informato di un incidente grave, comunica senza ritardo per radio l'annullamento della prova.

H.3.3 Un concorrente coinvolto in una collisione non può continuare il volo se è in dubbio l'integrità strutturale del suo aliante.

H.4 Comunicazioni radio

H.4.1 Salvo casi particolari, la DrG comunicherà due canali (frequenze) radio ufficiali per lo svolgimento della gara: la frequenza per le operazioni di decollo e atterraggio (canale aeroporto) e la frequenza per le altre fasi del volo (canale di gara).

H.4.2 Tutti i piloti devono essere sempre in ascolto **attivo** sul canale radio ufficiale corrispondente alla fase del volo in cui si trovano: sul canale aeroporto (Ground) dallo schieramento fino allo sgancio e dalla comunicazione di arrivo imminente fino al parcheggio dell'aliante a terra; sul canale di gara (Competition) in tutte le altre fasi del volo. L'uso di radio dotate della funzione di monitoraggio di due canali, quando il canale ufficiale sia impostato come "secondario", **non assolve all'obbligo indicato nel presente articolo**: infatti tali apparati monitorano il canale secondario soltanto quando il canale "primario" non è impegnato da ricezione o trasmissione di comunicazioni.

H.4.2.1 In particolare, tutti i piloti devono rimanere in ascolto sul canale di gara usando la modalità "canale primario" dopo lo sgancio e fino al momento del proprio effettivo taglio valido della linea di partenza. È proibito comunicare su canali non ufficiali dal momento del decollo fino alla definitiva partenza valida. Le comunicazioni eventualmente effettuate su canali non ufficialmente assegnati possono costituire comportamento antisportivo.

H.4.3 Sui due canali ufficiali sono vietate comunicazioni fra i concorrenti in volo, se non per ragioni di sicurezza.

H.4.4 Le comunicazioni radio fra i concorrenti e altri piloti in volo che non partecipano alla gara sono consentite solo per ragioni di sicurezza. È in particolare vietato ai concorrenti ottenere da piloti in volo non concorrenti qualunque tipo di aiuto, se non per ragioni di sicurezza.

H.4.5 La DrG può prevedere uno o più "appelli" durante lo svolgimento della gara per ragioni di sicurezza.

H.4.6 La DrG può effettuare durante le prove di gara controlli a campione per verificare che tutti i concorrenti rispettino le norme della sezione H.4. L'infrazione alle norme della sezione H.4 deve essere valutata dal DrG con particolare attenzione quando siano emerse implicazioni suscettibili di compromettere la sicurezza del volo.

H.5 Penalità per comportamento pericoloso

H.5.1 Il DrG può assegnare discrezionalmente una penalità ai piloti che si rendessero responsabili di comportamenti suscettibili di compromettere la loro stessa sicurezza o quella di altri piloti o di altre persone.

H.5.2: Il DrG ad ogni briefing di giornata potrà mostrare attraverso l'uso di un Software dedicato (SquadronNG o similari) eventuali comportamenti pericolosi durante la giornata di gara del giorno precedente. In caso tali comportamenti vengano ripetuti nelle giornate successive, il DrG ha la facoltà di squalificare il concorrente dalla competizione.

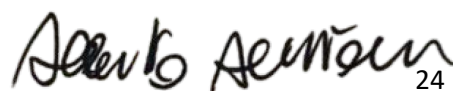
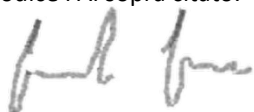
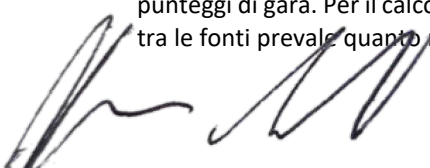
H.6 Uso del paracadute

Per tutte le competizioni organizzate sul territorio nazionale ed iscritte a calendario, i piloti hanno l'obbligo di indossare un paracadute personale con certificazione valida. Quest'obbligo viene meno nel caso di utilizzo di un aliante dotato di paracadute balistico

SEZIONE I

CALCOLO DEI PUNTEGGI

Si riporta per comodità una traduzione sintetica di quanto contenuto nella Parte 8 del codice FAI *Annex A to Section 3 – Gliding*, al quale si rimanda per una trattazione completa e aggiornata del sistema di calcolo e di attribuzioni dei punteggi di gara. Per il calcolo dei punteggi si utilizzano gli script di SeeYou citati nel punto G.1.6. In caso di contrasto tra le fonti prevale quanto riportato nel codice FAI sopra citato.



I.1 Generalità

I.1.1 A eccezione delle gare nella formula FAI Gran Prix, le gare di velocità vengono valutate con il *Sistema dei 1000 Punti*, nel quale il punteggio massimo assegnabile per la singola giornata di gara è pari appunto a 1000 punti.

I.1.2 Una prova di una gara/classe è valida se a tutti i suoi concorrenti è stata data un'opportunità di decollo in tempo utile e se almeno il 25% dei concorrenti decollati quel giorno ha percorso una distanza valida Dh almeno pari a Dm (dopo che ogni handicap è stato applicato). Dh e Dm sono definiti al successivo punto I.2.1.

I.1.3 A ogni concorrente deve essere dato un Punteggio di giornata in base alla sua prestazione per ogni prova valida. Il Punteggio assegnato a ogni concorrente deve essere arrotondato al più vicino numero intero, il valore di 0,5 viene arrotondato per eccesso.

I.1.4 Gli handicap si applicano solo alle gare di Classe Club (Allegato B), al Campionato Italiano 20 m biposto (Allegato A) e alle gare in classe Unica ad handicap (Allegato A).

I.1.5 Ai voli penalizzati con la squalifica sono attribuiti zero punti, ma essi sono considerati nei calcoli dei punteggi. I punti di penalizzazione sono dedotti dopo il calcolo dei punteggi di ogni prova. Le penalità che riducono la prestazione di un concorrente (ad esempio: fuoricampo al punto di ingresso nello spazio aereo) devono essere applicate prima del calcolo dei punteggi di giornata. La penalità appropriata deve essere applicata ogni volta che un'infrazione si verifica (ad esempio: il superamento dell'altitudine massima permessa viene penalizzato per ogni infrazione). Se il punteggio di giornata di un concorrente, dopo la deduzione di ogni penalità, è minore di zero, deve essere considerato pari a zero (questo non vale in presenza di eventuali penalità per condotta di volo pericolosa).

I.1.6 I punteggi finali di ogni concorrente si ottengono sommando tutti i suoi punteggi di giornata.

I.2 Parametri per il calcolo dei punteggi

I.2.1 I parametri usati per il punteggio di giornata sono:

Dt: Distanza del Tema (usato solo nei Racing Task).

Td: Tempo minimo per il Tema (per il AAT, Td viene specificato al Briefing; per il RT, Td = 0).

D1: Distanza minima per i 1000 punti. Per le gare di classe unica ad handicap così come per le gare di classe 13,5 m e Club D1 = 250 km; per le gare di classe Standard, 15 m, 20 m biposto D1 = 300 km; per le gare di classe 18 m e Libera D1 = 350 km

Dm: Distanza minima per validare la prova di giornata. Per le gare di classe unica ad handicap così come per le gare di classe 13,5 m e Club Dm = 100 km; per le gare di classe Standard, 15 m, 20 m biposto Dm = 120 km; per le gare di classe 18 m e Libera Dm = 140 km.

n1: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm.

n2: Numero di concorrenti che hanno chiuso il tema (concorrenti arrivati) la cui velocità media corretta con handicap (Vh) eccede i 2/3 della più alta velocità corretta con handicap della giornata (Vo).

n3: Numero di arrivati, indipendentemente dalla loro velocità.

n4: Numero di concorrenti la cui Distanza corretta con handicap (Dh) è almeno pari a Dm/2.

N: Numero di concorrenti che quel giorno hanno effettuato almeno un decollo.

Ho: Handicap (H) più basso di tutti i concorrenti.

Do: Distanza corretta con handicap (Dh) più alta del giorno.

Vo: Velocità corretta con handicap (Vh) più alta tra i concorrenti arrivati del giorno.

To: Tempo (T) impiegato dal concorrente la cui Vh = Vo. In caso di parità di Vo, vale il T più basso.

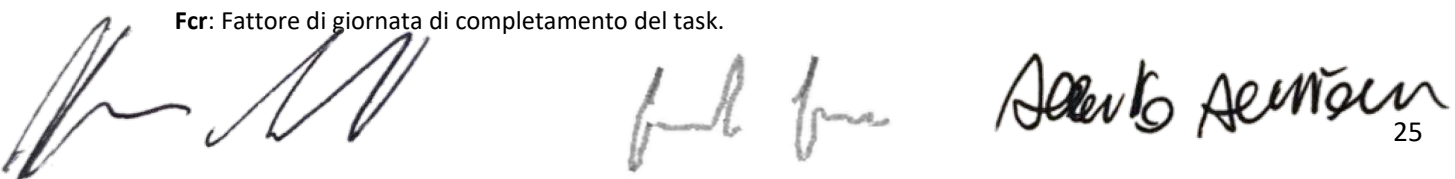
Pm: Massimo Punteggio assegnabile per la Giornata, prima dell'applicazione di F e di Fcr.

Pdm: Massimo Punteggio per la Distanza assegnabile per la Giornata, prima dell'applicazione di F e di Fcr.

Pvm: Massimo Punteggio per la Velocità assegnabile per la Giornata, prima dell'applicazione di F e di Fcr.

F: Fattore di Giornata.

Fcr: Fattore di giornata di completamento del task.



I.2.2. I parametri usati per il punteggio di ogni Concorrente sono:

D: Distanza valida percorsa dal concorrente.

H: Handicap del concorrente (se la gara è ad handicap; altrimenti $H = 1$).

Dh: Distanza corretta con handicap del concorrente ($Dh = D \times Ho / H$).

T: Tempo impiegato dal concorrente che ha chiuso il tema.

Pd: Punti per la Distanza del Concorrente.

V: Velocità media sul tema conseguita dal concorrente arrivato ($V = D / T$).

Vh: Velocità corretta con handicap del concorrente arrivato ($Vh = D / T \times Ho / H$).

Pv: Punti per la Velocità del concorrente arrivato.

S: Punteggio del Concorrente per la Giornata, espresso in punti.

Note per valutatori: *al fine di mantenere i risultati preliminari rappresentativi, prima della chiusura del traguardo di arrivo i concorrenti i cui file non sono ancora pervenuti allo scoring si devono considerare come arrivati con*

$Dh \geq Dm$ e $Vh = Vo$, ma questi non devono apparire nella classifica.

I.3 Calcolo dei punteggi di giornata

I.3.1 Parametri di Giornata:

Pm è uguale al minore dei seguenti tre valori: 1000; $1250 \times (Do/D1) - 250$; $(400 \times To) - 200$.

F è uguale al più piccolo tra 1 e $(1.25 \times n1 / N)$.

Fcr è uguale al più piccolo tra 1 e $(1.2 \times (n2/n1) + 0,6)$.

Pvm = $2/3 (n2 / N) \times Pm$

Pdm = $Pm - Pvm$

I.3.2 Punteggio del Concorrente:

(i) Per ogni concorrente che ha chiuso il tema:

Pv = $Pvm \times (Vh - 2/3 Vo) / (1/3 Vo)$

Pd = Pdm

Eccetto il caso in cui $Vh < 2/3 Vo$, in tal caso $Pv = 0$

(ii) Per ogni concorrente che non ha chiuso il tema:

Pv = 0

Pd = $Pdm \times (Dh / Do)$

(iii) **S** = $F \times Fcr \times (Pv + Pd)$

-

SEZIONE L NORME DI RINVIO

L.1 Rinvio ad altre fonti normative

Per tutto quanto non espressamente definito o disciplinato nel presente regolamento si rinvia ai Codici Sportivi FAI sezione 3 – Gliding (in particolare all'Annex A e al documento IGC Procedures For Handicapped Classes), ai Criteri per la Formazione delle Rappresentative Italiane, e al RSN dell'AeCI.

-(fine del documento)

