



*Fédération  
Aéronautique  
Internationale*

---

# Sezione 3 - Volo a vela

## CLASSI D E DM

**Edizione 2022**

valido dal 1° ottobre 2022

*Maison du Sport International  
Av. de Rhodanie 54  
CH-1007 Lausanne  
(Switzerland)  
Tél. +41 (0)21 345 10 70  
Fax +41 (0)21 345 10 77  
E-mail: [sec@fai.org](mailto:sec@fai.org)  
Web: [www.fai.org](http://www.fai.org)*

**Il Codice Sportivo completo per il volo a vela è  
costituito dalla Sezione Generale e dalla  
Sezione 3 combinate.**

# FEDERAZIONE AERONAUTICA INTERNAZIONALE

## MSI - Avenue de Rhodanie 54 - CH-1007 Losanna - Svizzera

Copyright 2022

Tutti i diritti riservati. Il copyright di questo documento è di proprietà della Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Chiunque agisca per conto della FAI o di uno dei suoi membri è autorizzato a copiare, stampare e distribuire questo documento, alle seguenti condizioni:

- 1. Il documento può essere utilizzato solo a titolo informativo e non può essere sfruttato a fini commerciali.**
- 2. Qualsiasi copia di questo documento o parte di esso deve includere questa nota di copyright.**
- 3. Sono riservate in ogni caso le norme di diritto aereo, di traffico aereo e di controllo dei Paesi di riserva. Esse devono essere rispettate e, se del caso, hanno la precedenza su qualsiasi regolamento sportivo.**

Si noti che qualsiasi prodotto, processo o tecnologia descritto nel documento può essere oggetto di altri diritti di proprietà intellettuale riservati dalla Fédération Aéronautique Internationale o da altre entità e non è oggetto di licenza in questo documento.

### **Modifiche di rilievo nel Codice sportivo 2022**

1. Chiarimento del testo in 2.2.6 riguardo alle prove di volo.
2. "Se l'aliante non ha MoP" è un'aggiunta necessaria al punto 2.4.1 perché l'uso del MoP potrebbe non essere osservabile da terra dall'OO.
3. Secondo la proposta approvata per l'Anno 2 alla Plenaria 2022, il paragrafo 3.1.10 aggiunto per coprire il potenziale problema di un margine insufficiente tra le richieste di registrazione per voli effettuati entro 24 ore l'uno dall'altro.
4. Chiarimento del testo in 3.3 riguardo alle prove di volo.
5. Nuovo 3.3.3a rispecchia 2.4.3a che è richiesto un certificato di taratura.
6. Il chiarimento del testo al punto 4.1b lascia al CNA di controllo la discrezionalità su quale sia la giurisdizione in cui viene elaborata una richiesta di risarcimento.
7. Chiarimento del testo al punto 4.2.3b, secondo cui un OO deve ottenere l'approvazione scritta preventiva del proprio NAC per agire per un volo record.
8. Chiarimento testuale in 4.3.1 che un FR installato nel quadro strumenti può essere considerato "sigillato".

*Le modifiche più recenti alle regole e le modifiche editoriali significative sono indicate da una linea verticale a destra di ogni paragrafo modificato. Le semplici modifiche editoriali di carattere grammaticale o di maggiore chiarezza non sono indicate in questo modo.*

## Diritti sugli eventi sportivi internazionali della FAI

Tutti gli eventi sportivi internazionali organizzati in tutto o in parte secondo le regole del Codice Sportivo della Fédération Aéronautique Internationale (FAI)<sup>1</sup> sono definiti *Eventi Sportivi Internazionali*<sup>FAI2</sup>. Ai sensi dello Statuto<sup>FAI3</sup>, la FAI possiede e controlla tutti i diritti relativi alle Manifestazioni Sportive Internazionali FAI. I Membri<sup>FAI4</sup> devono, nei loro territori nazionali<sup>5</sup>, far valere la proprietà FAI degli Eventi Sportivi Internazionali FAI e richiedere la loro registrazione nel Calendario Sportivo FAI<sup>6</sup>.

L'organizzatore di un evento che intenda sfruttare i diritti di qualsiasi attività commerciale nell'ambito di tali eventi deve chiedere un accordo preventivo con la FAI. I diritti di proprietà della FAI che possono, previo accordo, essere trasferiti agli organizzatori di eventi includono, ma non sono limitati alla pubblicità in o per gli eventi FAI, all'uso del nome o del logo dell'evento per scopi di merchandising e all'uso di qualsiasi suono, immagine, programma e/o dato, registrato elettronicamente o in altro modo o trasmesso in tempo reale. Ciò include in particolare tutti i diritti all'uso di qualsiasi materiale, elettronico o di altro tipo, compreso il software che fa parte di qualsiasi metodo o sistema di giudizio, punteggio, valutazione delle prestazioni o informazione utilizzato in qualsiasi evento sportivo internazionale<sup>FAI7</sup>.

Ciascuna Commissione FAI per gli Sport Aerei<sup>8</sup> può negoziare accordi, con i Membri FAI o con altri enti autorizzati dal Membro FAI competente, per il trasferimento di tutti o parte dei diritti di qualsiasi Evento Sportivo Internazionale FAI (ad eccezione degli eventi dei World Air Games<sup>9</sup>) nella disciplina<sup>10</sup> di cui è responsabile<sup>11</sup> o rinunciare ai diritti. Ogni accordo o rinuncia, dopo l'approvazione del Presidente della Commissione Sport Aerei competente, deve essere firmato dai Funzionari<sup>FAI12</sup>.

Qualsiasi persona fisica o giuridica che si assuma la responsabilità dell'organizzazione di un Evento sportivo FAI, con o senza accordo scritto, accetta anche i diritti di proprietà della FAI come sopra indicato. Nel caso in cui non sia stato concordato per iscritto un trasferimento di diritti, la FAI manterrà tutti i diritti sull'evento. Independentemente da qualsiasi accordo o trasferimento di diritti, il FAI avrà pieno accesso, a titolo gratuito, per il proprio uso archivistico e/o promozionale, a tutte le immagini sonore e/o visive di qualsiasi Evento Sportivo FAI. Il FAI si riserva inoltre il diritto di organizzare a proprie spese la registrazione di qualsiasi parte di un evento.

- 
- 1 Statuti FAI, .....Capitolo 1, .....par. 1.6
  - 2 Codice Sportivo FAI, Sezione Generale, .....Capitolo 4,.....paragrafo 4.1.2
  - 3 Statuti FAI, .....Capitolo 1, .....paragrafo 1.8.1
  - 4 Statuti FAI, .....Capitolo 2, .....para 2.1.1; 2.4.2; 2. 5.2 e 2.7.2
  - 5 Regolamento FAI, .....Capitolo 1, .....paragrafo 1.2.1
  - 6 Statuti FAI, .....Capitolo 2, .....paragrafo 2.4.2.2.5
  - 7 Regolamento FAI, .....Capitolo 1, .....paragrafi da 1. 2.2 a 1.2.5
  - 8 Statuti FAI, .....Capitolo 5, .....paragrafi 5.1.1, 5.2, 5. 2.3 e 5.2.3.3
  - 9 Codice Sportivo FAI, Sezione Generale, .....Capitolo 4,.....paragrafo 4.1.5
  - 10 Codice Sportivo FAI, Sezione Generale, .....Capitolo 2,.....paragrafo 2.2
  - 11 Statuti FAI, .....Capitolo 5, .....paragrafo 5.2.3.3.7
  - 12 Statuti FAI, .....Capitolo 6, .....paragrafo 6.1.2.1.3

## INDICE DEI CONTENUTI

<b>Capitolo 1 Regole generali e definizioni</b>	
12.0	Introduzione ..... 1
12.1	Definizioni generali..... 1
12.2	Definizione dei termini di volo ..... 2
12.3	Definizione dei termini di misurazione dell'impennata ..... 2
12.4	Requisiti per i badge e i registri ..... 3
<b>Capitolo 2 Badge e procedure per i badge</b>	
2.0	Generale ..... 5
2.1	Design del badge ..... 5
2.2	Requisiti per il badge ..... 5
2.3	Requisiti per la dichiarazione ..... 6
2.4	Requisiti delle prove di volo ..... 6
2.5	Utilizzo di registratori di posizione ..... 7
<b>Capitolo 3 Registrazioni e procedure di registrazione</b>	
3.0	Generale ..... 8
3.1	Categoria, classe e tipo di record ..... 8
3.2	Requisiti per la dichiarazione ..... 9
3.3	Requisiti delle prove di volo ..... 9
3.4	Moduli di richiesta di registrazione FAI..... 10
3.5	Limiti di tempo per le richieste di risarcimento ..... 11
<b>Capitolo 4 Osservatori ufficiali e certificazione</b>	
4.1	Controllo Nazionale del Trasporto Aereo ..... 12
4.2	Requisiti OO ..... 12
4.3	Controllo del volo ..... 13
4.4	Certificati ..... 14
<b>Capitolo 5 Classi di scorrimento</b>	
5.1	Periodo di tempo per il cambio di classe ..... 15
5.2	Definizioni di classe ..... 15
5.3	Misura dell'apertura alare..... 15
<b>Indice..... 16</b>	

# Capitolo 1

## DEFINIZIONI e NORME GENERALI

### 1.0 INTRODUZIONE

1.0.1 La Sezione Generale (GS) del Codice Sportivo contiene le definizioni e le regole che si applicano a tutti gli sport aerei. La Sezione 3 (SC3) specifica le regole che si applicano ai distintivi FAI e ai voli record in alianti e motoalianti. Un aliante è un velivolo ad ala fissa in grado di effettuare un volo sostenuto senza mezzi di propulsione (MoP). Un motoaliante è un velivolo ad ala fissa equipaggiato con un MoP, in grado di effettuare un volo veleggiato prolungato senza la spinta del MoP. L'SC3 comprende i seguenti allegati:

- a. Allegato A Regole per le competizioni mondiali e continentali di volo a vela. Alcune regole di gara sono contenute anche nella Sezione Generale del Codice Sportivo.
- b. Allegato B Requisiti per le apparecchiature utilizzate per la convalida del volo.
- c. Allegato C Guida non regolamentare, metodi e calcoli esemplificativi per aiutare gli Osservatori ufficiali e i piloti a conformarsi ai requisiti SC3
- d. Allegato D Regole per la classifica mondiale dei piloti nelle competizioni sanzionate dalla CIG.

Il documento FAI "*Specifiche tecniche per i registratori di volo GNSS approvati dall'IGC*" fornisce informazioni per i produttori di FR.

1.0.2 I termini, le regole e i requisiti dell'SC3 sono definiti prima nel loro senso più generale, e una parola o una frase in lettere maiuscole in questo capitolo indica che ha una definizione distinta nel Codice. Quando esiste un'eccezione a una regola generale, viene descritta nel Codice in cui si verifica l'eccezione. All'interno del Codice, il termine "record" può essere applicato sia ai record mondiali che a quelli continentali, a seconda del contesto. Il testo *in corsivo* del Codice è informativo, non normativo.

1.0.3 Una proposta di modifica del Codice Sportivo o dei suoi allegati deve essere presentata all'Ufficio di Presidenza della CIG almeno sei mesi prima della successiva riunione plenaria della CIG. La proposta deve fare riferimento ai paragrafi interessati e motivare la modifica. È preferibile che la proposta di modifica sia redatta nel formato del Codice.

Qualsiasi modifica sostanziale entra in vigore il 1° ottobre successivo alla riunione della CIG in cui viene approvata, tranne nel caso in cui abbia implicazioni per la sicurezza del volo, il Bureau può approvarla prima della riunione della CIG. Un semplice chiarimento al Codice entra in vigore il 1° ottobre successivo all'approvazione del Bureau. In entrambi i casi, il Codice modificato viene pubblicato sul sito web della FAI all'indirizzo <http://www.fai.org/igc-documents> - quindi cliccare su *Codice sportivo - Sezione 3: Volo a vela* e su *Codice sportivo vigente per il volo a vela* per vedere il Codice e le varie appendici.

### 1.1 DEFINIZIONI GENERALI

**SPORT AEREO NAZIONALE**  
sportiva di una nazione.  
**CONTROLLO (NAC)**

1.1.1 L'organizzazione che ha la responsabilità amministrativa delle attività di aviazione

I compiti di un NAC in relazione al volo a vela sono definiti al punto 4.1.

**OSSERVATORE**  
**UFFICIALE**

1.1.2 Un Osservatore Ufficiale (OO) è la persona autorizzata da un NAC a controllare i voli intrapresi per un distintivo FAI o un tentativo di record e di controllare i dati raccolti per dimostrare il SOARING PRESTAZIONI.

**ID GLIDER**

1.1.3 L'ID di registrazione dell'aliante assegnato dallo Stato o l'ID di gara assegnato dalla NAC che identifica in modo univoco un aliante in un badge o in una richiesta di record.

**DICHIARAZIONE**

1.1.4 La registrazione pre-volo del nome del pilota, dell'ID GLIDER e delle coordinate del WAY POINT richieste da una determinata PRESTAZIONE DI VOLO.

**GNSS / GPS**

- 1.1.5 Un sistema globale di navigazione satellitare, come il Global Positioning System (GPS), utilizza più satelliti che operano con ricevitori per registrare i dati relativi alla posizione e all'ora.

**FLIGHT RECORDER 1** 1.1.6 Un dispositivo approvato dall'IGC per registrare l'altitudine della pressione e la posizione e l'altitudine GPS. Il livello di approvazione di un determinato FLIGHT RECORDER (FR) ne specifica l'uso per le richieste di badge e record.

**POSITION RECORDER** 1.1.7 Un POSITION RECORDER (PR) è un dispositivo approvato dalla NAC per registrare i dati GPS solo per le richieste di badge Silver o Gold.

**MEZZI DI PROPULSIONE (MoP) REGISTRATORE** 1.1.8 Dispositivo che registra il livello di rumore o altri dati del sensore per indicare l'uso di un MoP.

## 1.2 DEFINIZIONE DEI TERMINI DI VOLO

### **ALLIEVO PRESTAZIONI**

1.2. 1La porzione di volo in aliante dal PUNTO DI PARTENZA al PUNTO DI ARRIVO.

### **PUNTO DI VIA1**

.2.2 Un punto specificato da una serie di coordinate. Un punto di passaggio può essere un punto di partenza, un punto di svolta o un punto di arrivo.

### **LEG**

1.2. 3La linea retta tra due punti di passaggio successivi.

### **CORSO**

1.2. 4Tutte le gambe di una performance di volo.

### **PUNTO DI GIRO**

1.2.5Punto di passaggio tra due gambe successive.

### **ZONA DI OSSERVAZIONE** dichiarato. Si tratta di:

- 1.2. 6Lo spazio aereo in cui un aliante deve entrare per raggiungere un PUNTO DI GIRO
- un CILINDRO con raggio di 500 m e altezza illimitata, centrato sul PUNTO DI GIRO, oppure
  - un SETTORE, un quadrante di raggio e altezza illimitati, con il vertice nel PUNTO DI GIRO e orientato in modo simmetrico e distante dalla bisettrice delle GAMBE in entrata e in uscita.

### **FISSO**

1.2.7 Una singola riga di dati registrati da un FLIGHT RECORDER o da un POSITION RECORDER contenente l'ora, la posizione e l'altitudine dell'aliante. La fonte dei dati sull'altitudine può essere la pressione atmosferica o l'altezza GPS, a seconda del dispositivo. Un FIX non ha una ZONA DI OSSERVAZIONE.

### **PUNTO DI RILASCIO**

1.2. 8Il PUNTO DI RILASCIO in cui l'aliante rilascia o cessa di utilizzare un PdM.

### **PUNTO DI INIZIO**

- 1.2. 9Il PUNTO DI PARTENZA che segna l'inizio di una PRESTAZIONE DI SALITA in uno dei due punti:
- il PUNTO DI RILASCIO, oppure
  - coordinate START dichiarate, oppure
  - un FIX selezionato dopo il volo.

### **PUNTO FINALE**

- 1.2.10 Il PUNTO DI RAGGIUNGIMENTO che segna la fine di una prestazione di volo a scelta tra:
- dove l'aliante si ferma all'atterraggio, oppure
  - coordinate dichiarate FINISH, oppure
  - un FIX selezionato dopo il volo, oppure
  - un FIX stabilito dall'avvio di un MoP.

### **CORSO CHIUSO** siano identiche.

1.2.11 Un percorso che richiede che le coordinate del PUNTO DI PARTENZA e del PUNTO DI ARRIVO

### **LINEE DI PARTENZA E DI ARRIVO**

1.2.12 Una linea di 1 chilometro centrata sul PUNTO DI PARTENZA o di ARRIVO. In tutti i casi, una LINEA DI INIZIO è perpendicolare alla prima TAPPA e una LINEA DI FINALE è perpendicolare all'ultima TAPPA. Per un percorso libero chiuso che utilizza un punto di partenza, la linea di arrivo è centrata sul punto di partenza.

## 1.3 DEFINIZIONE DEI TERMINI DI MISURA DELL'ALBERO

### **TEMPO DI INIZIO e ALTITUDINE**

1.3.1 L'ora e l'altitudine (MSL) in cui inizia una PRESTAZIONE DI VOLO, entrambe determinate da il tipo di PRESTAZIONE IN SALITA e il tipo di PUNTO DI PARTENZA richiesto:

- Quando viene richiesto un PUNTO DI PARTENZA dichiarato, l'ORA DI PARTENZA e l'ALTITUDINE

vengono rilevate sulla LINEA DI PARTENZA mentre l'aliante attraversa la direzione della prima tappa.

- b. Quando non viene richiesto un PUNTO DI INIZIO dichiarato, l'ORA DI INIZIO e l'ALTITUDINE vengono prese al punto di partenza.  
PUNTO DI RILASCIO o alternativamente, per le richieste di DURATA e DISTANZA LIBERA, ad un FIX selezionato.  
dopo il volo.

**TEMPO DI ARRIVO e ALTITUDINE**

- 1.3.2 Il tempo e l'altitudine (MSL) in cui termina una prestazione di volo, entrambi determinati dal tipo di prestazione di volo e dal tipo di FINISH POINT richiesto:
- a. Per un arrivo all'atterraggio, FINISH TIME è l'ora dell'atterraggio e FINISH ALTITUDE è l'ora dell'atterraggio.  
quota MSL del sito.
- b. Quando è richiesto un PUNTO D'ARRIVO dichiarato, e per qualsiasi CORSA CHIUSA libera, il TEMPO D'ARRIVO e l'ALTITUDINE viene presa alla LINEA DI FINESTRA mentre l'aliante attraversa in direzione dell'ultima tratta.
- c. Quando non è richiesto un PUNTO D'ARRIVO dichiarato, il TEMPO D'ARRIVO e l'ALTITUDINE possono essere presi a l'inizio di un MoP, un FIX selezionato come FINISH POINT, o al momento dell'atterraggio, a seconda di quale dei due sia il più importante.  
si verifica per prima.

**DURATA**

- 1.3.3 Il tempo trascorso tra l'ORA DI INIZIO e l'ORA DI FINE.

**PERDITA DI ALTEZZA**

- 1.3.4 L'ALTITUDINE DI INIZIO meno l'ALTITUDINE DI FINE. Data una perdita di altezza in eccesso, vedere 2.4.4 per le richieste di badge e 3.1.5 per le richieste di record.

**GUADAGNO DI ALTEZZA**

- 1.3.5 La differenza di altitudine registrata tra un punto alto e un punto basso precedente.

**CORREZIONE OZ**

- 1.3.6 Per ogni PUNTO DI GIRAZIONE ottenuto solo utilizzando la ZONA DI OSSERVAZIONE DEL CILINDRO (OZ), il valore di La DISTANZA UFFICIALE sarà diminuita di 1 chilometro.

**DISTANZA UFFICIALE**

- 1.3.7 La distanza del percorso, meno qualsiasi correzione di OZ e/o perdita di altezza.  
Le distanze sono misurate in base all'ellissoide WGS84.

**1.4 REQUISITI PER IL GADGE E LA REGISTRAZIONE**

- 1.4.1 **Generale** Sono richiesti i dati di volo elettronici e una DICHIARAZIONE, tranne nei casi specifici in cui esente. Le prestazioni specifiche di SOARING pongono dei limiti a determinati CORSI, in quanto individuali.  
definiti al punto 2.2 per i badge e ai punti 3.1.5 e 3.1.6 per le registrazioni.

**1.4.2 Tipi di prestazioni in salita**

- a. **GUADAGNO DI ALTEZZA** Una PRESTAZIONE DI SALITA condotta in base al punto 1.3.5 per una data  
(cfr. 2.2.1c, 2.2.2c e 2.2.3c) o una registrazione (cfr. 3.1.7a).
- b. **ALTITUDINE ASSOLUTA** Una prestazione di volo per l'altitudine massima (vedere 3.1.7b).
- c. **DURATA** Una prestazione di spicco richiesta per il distintivo d'argento (2.2.1b) o il distintivo d'oro (2.2.2b).
- d. **DISTANZA DIRETTA** Un percorso senza punti di svolta a partire dal RILASCIO o da una dichiarato PUNTO DI INIZIO.
- e. **DISTANZA DELL'OBIETTIVO** Un percorso senza punti di svolta da un punto di partenza dichiarato a un punto di arrivo dichiarato.
- f. **3 DIST. DEL PUNTO DI VIRATA** Un percorso da un PUNTO DI RILASCIO o da un PUNTO DI INIZIO dichiarato.  
a qualsiasi tipo di PUNTO DI RIFINITURA, attraverso uno, due o tre punti dichiarati.  
PUNTI DI GIRO, che possono essere eseguiti in qualsiasi ordine.

- g. **USCITA E RITORNO** Un percorso chiuso con un solo punto di svolta dichiarato.
- h. **TRIANGOLO** Un PERCORSO CHIUSO con 2 o 3 PUNTI DI GIRO dichiarati in volo la sequenza dichiarata. Quando si utilizzano 3 PUNTI DI GIRO, la distanza della CORSA è la somma delle distanze delle gambe tra i PUNTI DI GIRO.
- i. **DISTANZA LIBERA** Un percorso da qualsiasi punto di partenza a qualsiasi punto di arrivo.
- j. **DISTANZA LIBERA 3TP** Un volo a 3 PUNTI DI GIRO che presenta FISSI per alcuni o per tutti i punti. PUNTI DI RAGGIUNGIMENTO.

- k. **ANDATA E RITORNO LIBERO** Un volo di andata e ritorno con FISSI per alcuni o per tutti i VAGGI PUNTI.
- l. **TRIANGOLO LIBERO** Un volo a TRIANGOLO che ha FISSI per alcuni o tutti i PUNTI DI RAGGIUNGIMENTO.
- 1.4.3 **Uso multiplo dei way pointSe** un WAY POINT deve essere usato due volte, deve essere elencato due volte nella dichiarazione. Un punto di svolta può avere le stesse coordinate del punto di partenza o di arrivo.

#### 1.4.4 Tabella dei requisiti dei badge e dei registri

Prestazioni elevate	SC3	Utilizzo	Dichiarazione	Numero massimo di TP		Alternative di partenza			Alternative di finitura		
				dichiarato	rivendicato	Rilascio	Fissare	Linea di partenza	Terreno	Fissare	Linea d'arrivo
Guadagno di altezza	1.4.2a	Distintivo / Record	Sì, vedere 1.1.4	n/a		OK	n/a	n/a	OK		
Altitudine assoluta	1.4.2b	Solo record		n/a		OK	n/a	n/a	OK		
Durata	1.4.2c	Solo badge	vedere 2.4.1	n/a		OK			OK		
Distanza rettilinea <sup>(1)</sup>	1.4.2d	Distintivo o scheda	Sì, vedere 1.1.4  <b>con le coordinate per ogni punto di passaggio dichiarato</b>	3	0	OK	No	OK	OK		
Distanza dall'obiettivo	1.4.2e			0	0	No	No	richiesto	No	No	richiesto
Distanza 3TP	1.4.2f			3	3	OK	No	OK	OK		
Distanza O&R <sup>(2)</sup>	1.4.2g			1	1	No	No	richiesto	No	No	richiesto
Triangolo (2TP) Dist. <sup>(2)</sup>	1.4.2h			2	2						
Triangolo (3TP) Dist. <sup>(2)</sup>		3	3								
Distanza libera	1.4.2i	Solo record	Sì, vedere 1.1.4  punti di passaggio dichiarati facoltativi	n/a	0	OK			OK		
Distanza libera 3TP	1.4.2j				3						
Distanza O&R gratuita	1.4.2k				1	OK			No	No	richiesto <sup>(3)</sup>
Distanza del triangolo libero	1.4.2l				3						

(1) Il punto di partenza e le sue coordinate devono essere elencati nella dichiarazione, a meno che non si utilizzi il rilascio.

(2) Tutti i requisiti sono ugualmente applicabili ai record di velocità di andata e ritorno e di triangolo.

(3) Quando si richiede la partenza di un percorso chiuso libero in un punto di partenza, tale punto diventa il centro della linea di arrivo.

#### NOTE

- n/a - indica un requisito non applicabile a questa prestazione di volo.

- *Le dichiarazioni via Internet sono possibili solo per le richieste di badge Argento e Oro.*
- *La distanza Silver richiede un fix di arrivo ad almeno 50 km dal rilascio e dal punto di lancio, e può essere effettuata come parte di QUALSIASI performance di volo.*

# Capitolo 2

## Distintivi e procedure per i distintivi

Si veda l'Allegato C per esempi di modalità e strumenti di verifica dei badge, come il calcolo delle distanze e i metodi di analisi dei dati FR o PR.

### 2.0 GENERALE

- I voli con distintivo FAI Silver, Gold e Diamond e i voli di Diploma sono una serie di standard internazionali di volo in quota. Sono assegnati da ogni NAC, che mantiene un registro dei voli convalidati, conservando il nome del pilota, la sua nazionalità, le date e i dettagli di ogni prestazione di volo.
- Indipendentemente dal numero di registratori di volo e/o di posizione presenti nell'aliante, solo quelli selezionati dal pilota prima del decollo e ispezionati (cioè controllati) da un Osservatore Ufficiale (OO) possono essere utilizzati per le prove di rivendicazione del volo. Tutti gli ulteriori riferimenti a FR o PR nei Capitoli 2 e 4 per le richieste di distintivo si applicano a quelli così controllati.
- Per rivendicare un distintivo ottenuto durante un volo di gara, i requisiti del Codice devono essere soddisfatti indipendentemente dal regolamento della competizione.
- Per tutti i voli del distintivo, il pilota deve essere da solo nell'aliante.

### 2.1 BADGE DESIGN



Distintivo d'argento



oroTre



diamanti750+ km Distintivi

(1,2 Diamanti simili)



1000 km indicati,  
altri simili

### 2.2 REQUISITI DEL BADGE

Un determinato volo può qualificarsi per ogni prestazione di volo a vela che soddisfi i requisiti definiti.

- 2.2.1 **Distintivo d'argento** Il distintivo d'argento si ottiene portando a termine queste esibizioni in volo:
- SILVER DISTANCE** Un volo a distanza rettilinea da una partenza allo sgancio a un fix di arrivo situato ad almeno 50 km dallo sgancio e ad almeno 50 km dal fix registrato all'inizio della rullata di decollo.  
*Nota: la distanza Silver deve essere percorsa senza la guida di un altro pilota. Vedere SC3C-2.3.*
  - DURATA ARGENTO** Un volo della durata di almeno 5 ore.
  - ALTEZZA D'ARGENTO** Un dislivello di almeno 1000 metri.
- 2.2.2 **Distintivo d'oro** Il distintivo d'oro si ottiene completando queste esibizioni in salita:
- DISTANZA ORO** Un volo di distanza di almeno 300 chilometri come definito in 1.4.2d a 1.4.2h.
  - DURATA ORO** Un volo della durata di almeno 5 ore.
  - ALTEZZA ORO** Un dislivello di almeno 3000 metri.
- 2.2.3 **Diamanti** Ci sono tre incarichi Diamante, ognuno dei quali si ottiene completando uno dei seguenti compiti
- prestazioni in salita in basso:
- OBIETTIVO DIAMOND** Volo di distanza di almeno 300 chilometri su un percorso di andata e ritorno (1.4.2g) o a triangolo (1.4.2h). La geometria del triangolo non è limitata.
  - DISTANZA A DIAMANTE** Un volo di distanza di almeno 500 chilometri come definito in 1.4.2d a 1.4.2h.

c. ALTEZZA DEL DIAMANTE Un dislivello di almeno 5000 metri.

- 2.2.4 **Volì di diploma FAI** I volì di diploma FAI iniziano con una distanza minima di 750 km e aumentano con incrementi di 250 km. Possono utilizzare qualsiasi percorso definito da 1.4.2d a 1.4.2h. Il Diploma viene assegnato una sola volta per la distanza incrementale immediatamente inferiore alla distanza percorsa.
- 2.2.5 **Registrazione dei distintivi Diamante e Diploma AI** completamento di tutti e tre i volì Diamante o di qualsiasi volo di Diploma, il NAC fornirà alla FAI le informazioni contenute nel proprio registro nazionale di cui al punto 2.0a all'indirizzo record@fai.org. A sua volta, la FAI inserirà il nome del pilota in un registro internazionale e gli assegnerà un Diploma come riconoscimento di questi volì.
- 2.2.6 **Controllo e uso consentito di FR e PR Un** OO provvede al controllo (2.0b) annotando il tipo e l'ID di serie di ogni FR e PR e ne ispeziona l'installazione come descritto nel documento di approvazione. Questi dati devono essere messi a disposizione dell'OO presente durante il trasferimento dei dati dopo l'atterraggio (4.3.3) e dell'analista dei dati (4.3.4). Inoltre:
- Le richieste di risarcimento Silver o Gold devono essere registrate da un FR approvato ai livelli 1, 2 o 3, oppure da un RP approvato dal "NAC controllante" come indicato al punto 2.6.
  - Le richieste di risarcimento per i diamanti richiedono una FR approvata da GFAC ai livelli 1, 2 o 3.
  - I volì di diploma richiedono un FR approvato dal GFAC per i livelli 1 o 2.

### 2.3 DICHIARAZIONE REQUISITI

Tutte le richieste di badge registrate da FR o PR richiedono una dichiarazione ai sensi del punto 1.1.4, ad eccezione del volo della durata di 5 ore per i volì Silver/Gold (si riferisce al punto 4.3.2). Per qualsiasi richiesta di distanza diversa dalla distanza rettilinea dal rilascio, la dichiarazione deve includere anche un elenco di coordinate dei way point. La dichiarazione deve essere identica in ogni FR e/o PR utilizzato, con l'eccezione di cui al punto 2.3b.

- Una dichiarazione via Internet, se approvata dal NAC, è un'opzione per i volì Silver o Gold registrati da un PR approvato dal NAC o da un FR approvato dall'IGC, e sostituisce qualsiasi precedente dichiarazione registrata da FR o PR. Oltre al contenuto specificato al punto 1.1.4, deve includere il nome dell'OO e il tipo e l'ID di serie di ogni FR o PR utilizzato. Una copia cartacea di tutte le dichiarazioni via Internet effettuate per un determinato volo deve essere presentata insieme al materiale di richiesta.
- Qualsiasi errore nella dichiarazione invaliderà una richiesta di Diamante o di Diploma. Se il file dei dati di un volo Silver o Gold registrato da un FR o PR omette o riporta il nome del pilota o l'ID dell'aliante non corretti, è possibile presentare un certificato di correzione OO (4.4.2c).
- I volì Diamond e Diploma richiedono una dichiarazione generata da un FR e, se vengono utilizzati più FR, la dichiarazione in ogni FR deve essere identica perché la richiesta sia valida.

*Il paragrafo SC3C-2.6 contiene note generali sulle dichiarazioni e il paragrafo SC3C-6.4 sul formato della dichiarazione come appare in un file di testo.*

*.igc. Consultare il manuale d'uso del FR per conoscere il metodo utilizzato da un FR per registrare la data e l'ora della dichiarazione.*

### 2.4 REQUISITI PER LE PROVE DI VOLO

L'OO che certifica la richiesta di azione NAC deve seguire i punti da 4.3.1 a 4.3.5 e 4.4.1.

- Per le richieste di Altitude Gain, Silver/Gold Duration e Silver/Gold Distance, è possibile selezionare per l'analisi un file .igc da un FR o PR controllato, integrato dal file di un altro dispositivo se si riscontrano lacune sostanziali nella registrazione. Se per un volo sono stati utilizzati sia un FR che un PR, i file FR devono essere utilizzati per l'analisi per primi.
- Se è stata utilizzata una dichiarazione via Internet (quando consentito da un CNA di controllo), una copia deve essere allegata alla richiesta di risarcimento.
- Per le richieste di Diamond Goal, Diamond Distance e Diploma, devono essere presentati i file .igc di ogni FR utilizzato.

2.4.1 **La** frequenza di campionamento dei dati in ogni FR o PR utilizzato deve essere impostata su almeno una volta al minuto. Se l'aliante non ha un MoP, la task della durata di 5 ore può essere volata senza FR o PR se è sotto l'attenzione continua di un OO, che deve controllare il volo come indicato al punto 4.3.2.

2.4.2 **Prove di posizione** I dati sulla posizione possono essere registrati da un FR o da un PR per i volì dei distintivi Silver o Gold. Per i volì Diamond e Diploma è necessario utilizzare un FR.

- a. PUNTO DI RILASCIO Il punto di rilascio (o stop MoP) deve essere ricavato dai dati registrati in volo. Se non si utilizza un MoP, appena possibile dopo il rilascio il pilota deve scendere o effettuare una virata ripida in modo che i dati indichino chiaramente il punto di rilascio. Il punto di sgancio deve essere rilevato all'inizio di questa discesa o virata (vedere SC3C-10.8b).

- b. LINEA DI INIZIO/FINE Quando è richiesta una linea di partenza e/o di arrivo, i dati di posizione di un FR o di un PR devono mostrare che l'aliante l'ha attraversata come richiesto al punto 1.3.1.
  - c. PUNTI DI GIRO RAGGIUNTI Le prove di posizione di un FR o PR devono dimostrare che un fix è stato registrato all'interno della OZ o che una linea retta tra fix consecutivi passa attraverso la OZ.
  - d. PUNTO D'ARRIVO La posizione di un punto di arrivo deve essere ricavata dai dati GPS.
- 2.4.3 **Evidenza dell'altitudine** Le altitudini GPS utilizzano l'ellissoide WGS84 come datum zero dell'altitudine GPS.
- a. Una copia del certificato di calibrazione di ogni FR utilizzato deve essere presentata con la richiesta di risarcimento. La prova dell'altitudine della pressione deve essere corretta utilizzando i dati della tabella di calibrazione quando l'altitudine precisa è fondamentale per la richiesta di risarcimento (vedere 4.3.4c).
  - b. L'altitudine alla quale un aliante attraversa una linea di partenza o di arrivo è determinata per interpolazione lineare tra l'altitudine dell'ultimo fix prima dell'attraversamento e il primo fix dopo l'attraversamento.
  - c. Se i dati barometrici PR non sono disponibili o il periodo di calibrazione FR è scaduto, i dati di altezza GPS possono essere utilizzati per le indicazioni Silver e Gold, a condizione che venga applicato un margine di errore di 100 metri a tutti i requisiti di altezza di pressione del Codice (esempio: il guadagno di altezza è di almeno 1100 metri per le indicazioni Silver). *Un esempio è fornito in SC3C-3.3.*
- 2.4.4 **Limiti di perdita di quota** Per distanze superiori a 100 chilometri, se il LoH supera i 1000 m utilizzando i dati barometrici o i 900 m utilizzando i dati altimetrici GPS, un aggiustamento pari a 100 volte il LoH in eccesso deve essere sottratto dalla lunghezza della rotta. Per distanze pari o inferiori a 100 chilometri, il volo non è valido se il LoH supera l'1% della distanza utilizzando i dati barometrici o [1% della distanza della rotta meno 100m] utilizzando i dati di altezza GPS.
- 2.4.5 **Continuità del volo** I dati FR o PR devono dimostrare che non c'è stato alcun atterraggio intermedio da parte dell'aliante e che non è stato utilizzato un MoP durante l'impennata. Un'interruzione dei dati relativi all'altitudine non compromette la prova della continuità del volo, a condizione che l'OO e il NAC siano convinti che non manchino dati critici e che la prova rimanga indiscutibile. La prova della continuità del volo può essere valutata anche da un grafico temporale dei dati di quota GPS.
- 2.4.6 **Periodo di calibrazione barometrica** La funzione di registrazione barometrica di un FR, o di un PR (se incorporato), deve essere calibrata entro 5 anni prima del volo o entro 2 mesi dopo il volo.
- 2.4.7 **Prove di MoP** L'OO deve consultare il documento di approvazione di ciascun dispositivo che registra i dati di MoP e certificare i mezzi utilizzati per determinare che non è stato utilizzato un MoP durante l'impennata.

## 2.5 L'USO DI REGISTRATORI DI POSIZIONE

- a. Molti dispositivi GPS possono registrare le coordinate della loro posizione. Se questi dati possono essere trasferiti nel formato di un file .igc, i CNA possono consentire l'uso di questi registratori di posizione (PR) per convalidare la posizione orizzontale dell'aliante per i voli Silver o Gold badge. Anche le prove di altitudine possono essere certificate, con le limitazioni indicate al punto 2.4.
- b. I CNA devono approvare i tipi specifici di RP da utilizzare nella loro area di responsabilità e mantenerne un elenco aggiornato. Un modello di documento di approvazione delle RP è disponibile sul sito web dell'IGC e dovrebbe essere utilizzato come base, modificato in base alle caratteristiche della RP in questione. I documenti di approvazione delle RP conformi al Codice Sportivo saranno pubblicati sul sito web del CIG dalla GFAC.
- c. I CNA devono consultare il GFAC prima di iniziare il processo di approvazione di un determinato PR, poiché potrebbero esserci problemi noti o potrebbe essere stato riscontrato che non è conforme alle regole e alle procedure IGC. Le linee guida sul funzionamento delle RP e sul processo di approvazione sono contenute nelle SC3C-6.2 e 6.3.
- d. I registratori di volo che hanno perso l'approvazione IGC possono, con l'approvazione del NAC, essere utilizzati come PR se sono soddisfatti i requisiti di cui ai punti 2.5e e 2.5f.
- e. Qualsiasi PR in grado di produrre fix stimati facendo una media o una previsione basata sui fix

passati è accettabile solo se la funzione di stima è disabilitata. L'OO deve supervisionare il processo di disabilitazione o verificare che sia stato completato prima del volo e certificare che ciò è avvenuto.

- f. I dati trasferiti dal PR devono essere convertiti il più possibile nel formato .igc. Qualsiasi programma di trasferimento e conversione deve essere approvato dal NAC e includere un mezzo per identificare qualsiasi modifica apportata al file .igc dopo il trasferimento iniziale.

# Capitolo 3

## REGISTRI e PROCEDURE DI REGISTRO

*Questo capitolo definisce i tipi di record e le prove, le misurazioni e i calcoli necessari per verificarli. L'Allegato C fornisce esempi di modalità di verifica.*

### 3.0 GENERALE

- a. Il pilota deve essere in possesso di una licenza sportiva FAI valida, rilasciata dal proprio CNA o dalla FAI (GS-3.1).
- b. Una richiesta di record mondiale o continentale deve essere esaminata dal CNA organizzatore per verificare che sia conforme al Codice Sportivo prima di essere inoltrata alla FAI. *Nota: i record nazionali sono controllati da ciascun CNA e possono differire o aggiungersi ai record mondiali o continentali.*
- c. Saranno utilizzate le regioni continentali definite in GS-2.5, con l'eccezione che la parte della Russia a est del meridiano di 61 gradi sarà assegnata all'Asia. Un volo che attraversa il confine tra regioni continentali sarà accreditato alla regione in cui il volo è iniziato.
- d. Indipendentemente dal numero di FR a bordo, solo quelli approvati per la registrazione e selezionati dal pilota prima del decollo e ispezionati (cioè controllati) da un OO devono essere utilizzati per le prove di volo di cui ai capitoli 3 e 4. Tutti gli ulteriori riferimenti agli FR in questo capitolo si applicano a quelli così controllati. Tutti gli ulteriori riferimenti agli FR in questo capitolo si applicano a quelli così controllati.
- e. Per rivendicare un record ottenuto durante un volo di gara, i requisiti del Codice devono essere soddisfatti indipendentemente dal regolamento della competizione.
- f. Una richiesta di record fallirà se una persona coinvolta nella richiesta altera, nasconde o in qualsiasi altro modo falsa le prove con l'intento di ingannare. La FAI ritirerà le licenze sportive di coloro che si sono resi colpevoli di frode e potrà cancellare definitivamente o per un periodo di tempo qualsiasi altro riconoscimento, record, titolo, ecc. da essa conferito. Al CNA può essere chiesto di annullare la nomina dell'OO coinvolto, se del caso (vedi 4.2.2).

### 3.1 CATEGORIA DI REGISTRO, CLASSE e TIPO

La categoria di record si riferisce al pilota, la classe di record all'aliante utilizzato e il tipo di record alla prestazione velica dichiarata. Quando viene creata una nuova classe o un nuovo tipo di record, l'IGC può stabilire un livello minimo di prestazioni e pubblicarlo sul sito web della FAI.

**3.1.1 Categoria piloti** La categoria generale comprende qualsiasi pilota. Nella categoria Femminile, tutte le persone a bordo dell'aliante devono essere di sesso femminile.

**3.1.2 Classe di recordL'** OO deve certificare che l'aliante utilizzato per un volo di record è conforme ai requisiti delle regole di classe della classificazione del record in questione e deve certificare qualsiasi misura di apertura alare richiesta al punto 5.3. I record di aliante FAI di Classe D sono nelle seguenti classi:

- a. APRIRE (FARE) qualsiasi aliante.
- b. 15 METRI (D15) qualsiasi aliante con apertura alare non superiore a 15.000 mm.
- c. 13,5 METRI (D13) qualsiasi aliante con un'apertura alare non superiore a 13.500 mm.
- d. ULTRALEGGERO (DU) qualsiasi aliante con una massa al decollo non superiore a 220 kg.  
(Un aliante MICROLIFT è un ULTRALEGGERO con un carico alare non superiore a 18 kg/m<sup>2</sup>. Non ha registri separati).

### 3.1.3 Alianti multiposto

- a. Quando si utilizza un aliante multiposto, tutti gli equipaggi di volo devono essere identificati nella dichiarazione, devono essere nominati per intero sul modulo di richiesta e devono avere almeno 14 anni. Solo l'equipaggio di volo in possesso di una Licenza Sportiva valida sarà nominato nel registro FAI.
- b. Quando il pilota e l'equipaggio di volo rivendicano un record mondiale o continentale utilizzando un aliante multiposto, possono agire come una squadra. Ogni membro dell'equipaggio deve essere in

possesso di una licenza sportiva e la richiesta di record sarà registrata al nome del pilota in comando.

- 3.1.4 **Designazione dei record** I record degli alianti sono designati da lettere di codice che iniziano con la lettera di codice FAI per gli alianti (D), poi la classe dell'aliante e infine la categoria del pilota (generale o femminile):
- Record di aliante di classe Open designati con l'aggiunta della lettera O
  - Record di aliante della classe 15m designati con l'aggiunta del numero 15
  - Record di aliante di classe 13.5m, designati con l'aggiunta del numero 13.
  - Record di aliante di classe Ultraleggero designati con l'aggiunta della lettera U
  - Categoria di pilota generale designata dalla lettera G
  - Categoria di pilota femminile designata dalla lettera F
- Esempio: *D13F* Volò a vela, classe 13,5 metri, femminile
- 3.1.5 **Record di distanza** Un nuovo record deve superare di 1 km il valore attuale. Se la perdita di quota (LoH) tra il punto di partenza e il punto di arrivo è superiore a 1000 metri, la distanza raggiunta deve essere ridotta di *100 (LoH - 1000m)* metri per ottenere la distanza ufficiale.
- Distanza obiettivo Punto di partenza e di arrivo dichiarato senza punti di svolta (TP).
  - Distanza libera Qualsiasi punto di partenza e di arrivo senza TP.
  - Distanza di andata e ritorno Corso chiuso con partenza/arrivo dichiarati e solo 1 TP dichiarato.
  - Distanza libera di andata e ritorno. Rotta chiusa con 1 TP selezionato da un fix di posizione.
  - 3 TP distance Rilascio o punto di partenza dichiarato a qualsiasi arrivo, attraverso 1 o 3 TP dichiarati.
  - Distanza libera 3 TP Inizio, fine e da 1 a 3 TP selezionati da posizioni fisse.
  - Distanza del triangolo Corso chiuso, partenza/arrivo dichiarati con 2 o 3 TP dichiarati.
  - Distanza del triangolo libero Corso chiuso con 2 o 3 TP selezionati dai fix di posizione.
- 3.1.6 **Record di velocità** Un nuovo record deve superare di 1 km/h il valore attuale. Una perdita di quota tra il punto di partenza e quello di arrivo superiore a 1000 metri invaliderà la richiesta.
- Velocità di andata e ritorno Corso come in 3.1.5c con una distanza di 500 km o multipli di 500 km.
  - Velocità del triangolo Corso come in 3.1.5g con distanze di 100, 300, 500, 750, 1250 km o multipli di 500 km. Si può richiedere un record per il percorso dichiarato e per qualsiasi triangolo più corto in conformità con i requisiti di geometria triangolare applicabili di cui al punto 3.1.8.
- 3.1.7 **Record di altitudine** Un nuovo record deve superare il valore attuale dell'1% per l'altitudine utilizzando i dati di pressione o di 150 m utilizzando i dati GPS. I record di altitudine sono limitati agli alianti di classe Open.
- Guadagno di altezza Vedi 1.3.5.
  - Altitudine assoluta Un dislivello di almeno 5000 m rispetto all'altitudine di partenza.
- 3.1.8 **Geometria dei triangoli** Per i percorsi a triangolo e a triangolo libero inferiori a 750 km, nessuna tappa può avere una lunghezza inferiore al 28% della distanza del percorso. Per percorsi di 750 km o più, la lunghezza di ogni tappa deve essere compresa tra il 25% e il 45% della distanza del percorso.
- 3.1.9 **Record simultanei** È possibile registrare un record congiunto (secondo la Sezione Generale 7.6) se più di un partecipante, dopo aver dichiarato la stessa task con una distanza ufficiale identica (SC3-1.3.7), ottiene esattamente la stessa prestazione di volo. Questo vale solo per i record di Goal Distance (SC3-3.1.5a), Out-and-Return Distance (SC3-3.1.5c) e Triangle Distance (SC3-3.1.5g).
- 3.1.10 **Se** più di una richiesta valida per un particolare record deriva da voli effettuati entro 24 ore l'uno dall'altro, come indicato dagli orari di atterraggio, il record sarà assegnato per la migliore prestazione tra queste, senza tenere conto della differenza marginale minima richiesta da 3.1.5, 3.1.6 o 3.1.7, a seconda dei casi.

## 3.2 DICHIARAZIONE REQUISITI

I voli record richiedono una dichiarazione registrata in un FR di livello 1 "tutti i voli" secondo il punto 1.1.4; qualsiasi errore nella dichiarazione invaliderà la richiesta di rimborso. La dichiarazione di un aliante multiposto deve includere il nome del copilota. Quando si utilizzano più FR, le dichiarazioni in ciascuno di essi devono essere identiche affinché la richiesta di risarcimento sia valida.

*Nota: SC3C-2.6 contiene note generali sulle dichiarazioni e 6.4 sul formato della dichiarazione così come appare in un file di testo.*

*.igc. Consultare il manuale d'uso del FR per conoscere il metodo utilizzato da un FR per registrare la data e l'ora della dichiarazione.*

### 3.3 REQUISITI PER LE PROVE DI VOLO

L'OO che certifica la richiesta di risarcimento deve essere approvato dal NAC in base al punto 4.2.3b e deve seguire i punti da 4.3.1 a 4.3.5, e

4.4.1. Il file .igc di tutti gli FR utilizzati deve essere presentato con la richiesta di risarcimento (vedere anche 3.3.3b per le richieste di risarcimento ad alta quota). L'OO deve controllare (3.0d) ogni FR annotandone il tipo e l'ID di serie e ispezionarne l'installazione come descritto nel documento di approvazione di ciascun FR. Questi dati devono essere messi a disposizione dell'OO presente durante il trasferimento dei dati dopo l'atterraggio (4.3.3) e dell'analista dei dati (4.3.4).

**3.3.1 Prove di posizione** Le prove di posizione devono essere ricavate dal file .igc.

- a. **PUNTO DI RILASCIO** I dati relativi alla posizione devono indicare chiaramente il punto di rilascio (o fermata MoP). Se non si utilizza un MoP, il pilota deve scendere o effettuare una virata ripida il prima possibile. Il punto di sgancio deve essere rilevato all'inizio di questa virata o discesa. *Vedere SC3C-10.8b.*
- b. **LINEA DI INIZIO/FINE** Quando è richiesta una linea di partenza e/o di arrivo, i dati di posizione devono mostrare che l'aliante l'ha attraversata nella direzione corretta secondo i punti 1.3.1 e 1.3.2.
- c. **PUNTI DI SVOLTA RAGGIUNTI** Per i punti di virata dichiarati, i dati di posizione devono mostrare che un fix è stato registrato all'interno della OZ o che una linea retta tra fix validi consecutivi passa attraverso la OZ. Quando non è necessario dichiarare un punto di virata, il fix viene selezionato dopo il volo.

**3.3.2 Prove temporali** L'ora di partenza o di arrivo è determinata dall'interpolazione lineare tra l'ultimo fix prima dell'attraversamento e il primo fix dopo l'attraversamento della linea di partenza o di arrivo. La frequenza di campionamento dei dati in ogni FR deve essere impostata su almeno una volta al minuto.

**3.3.3 Prove di altitudine** Le altitudini GPS utilizzano l'ellissoide WGS84 come dato di altitudine zero.

- a. Una copia del certificato di calibrazione di ciascun FR utilizzato deve essere presentata insieme alla richiesta di risarcimento.
- b. Fino a 15.000 metri, devono essere utilizzati i dati di pressione registrati da un FR. Al di sopra dei 15.000 metri, devono essere utilizzati i dati di altitudine GPS di un registratore di volo ad alta quota (HAFR) approvato dall'IGC.

*Per maggiori dettagli sugli HAFR, si veda la Specifica tecnica per i registratori di volo approvati dall'IGC, allegato B (SC3B) e allegato C (SC3C).*

- c. Per i voli in quota, devono essere registrate sia l'altitudine GPS che quella di pressione. I profili risultanti delle altitudini GPS e di pressione devono corrispondere per garantire che non vi siano anomalie nelle prove.
- d. Per un record di guadagno di quota con un punto alto sopra i 15.000 metri, la prova del punto basso deve provenire anche da dati di altitudine GPS.
- e. L'altitudine di partenza o di arrivo è determinata per interpolazione lineare tra l'ultimo fix prima dell'attraversamento e il primo fix dopo l'attraversamento della linea di partenza o di arrivo.

**3.3.4 Continuità del volo**

- a. I dati di volo devono dimostrare che non c'è stato alcun atterraggio intermedio da parte dell'aliante e che non è stato utilizzato un MoP durante l'impennata.
- b. Un'interruzione dei dati barometrici non invalida la prova della continuità del volo, a condizione che l'OO e il NAC siano convinti che non manchino dati critici e che la prova rimanga indiscutibile. Per l'uso di più FR, si applica il punto 4.3.4 se esistono discrepanze di dati tra i file .igc utilizzati per la richiesta.

*L'evidenza della continuità del volo può essere valutata anche da un grafico temporale dei dati di altezza GPS.*

**3.3.5 Periodo di calibrazione barometrica** Per le registrazioni di distanza e velocità, la funzione barometrica di ciascun FR utilizzato per la registrazione deve essere calibrata entro 5 anni prima del volo o entro 2 mesi dopo il volo. Entrambe le calibrazioni sono richieste per le registrazioni di altitudine e di guadagno di quota, e la meno favorevole delle due viene utilizzata per effettuare i calcoli. L'altitudine di pressione deve essere corretta utilizzando i dati della carta di calibrazione (vedere 4.3.4c).

3.3.6 **Prove dei mezzi di propulsione e procedure del registratore MoP** L'OO deve certificare nel modulo di registrazione D (vedere 3.4) i mezzi utilizzati per determinare il corretto funzionamento del registratore MoP.

#### **3.4 MODULI PER LE RICHIESTE DI RISARCIMENTO DEL FAI**

Per le richieste di risarcimento presentate alla FAI, è necessario utilizzare gli attuali moduli di richiesta di risarcimento FAI approvati dall'IGC. I moduli sono disponibili sul sito web dell'IGC all'indirizzo <https://www.fai.org/igc-documents> - poi cliccare su *Records* e su *Record Claim Forms*. Sono anche disponibili in formato cartaceo presso l'ufficio FAI e i CNA. Per i record nazionali, il CNA può emettere i propri moduli simili alle versioni FAI.

*Nota: fare riferimento a SC3-1.7 sull'accuratezza e la precisione dei valori di registrazione dichiarati.*

- a. **Modulo A** Record di altitudine assoluta o di guadagno di quota (solo per la classe Open)
- b. **Modulo B** Registrazione della distanza
- c. **Modulo C** Record di velocità
- d. **Modulo D** Documentazione relativa all'aliante a motore. Il modulo va ad aggiungersi agli altri moduli, se appropriato per la richiesta di risarcimento.
- e. **Modulo E** Da compilare da parte di tutti i CNA coinvolti. Il modulo deve essere allegato alla pratica di sinistro.

### **3.5 LIMITE DI TEMPO PER LE RICHIESTE DI RISARCIMENTO**

La notifica di una richiesta di record deve essere inoltrata a [record@fai.org](mailto:record@fai.org) dal CNA controllante, dal CNA organizzatore o dall'OO, e la FAI deve ricevere la notifica entro sette giorni dal volo. In circostanze eccezionali, il presidente della CIG può concedere una proroga. Sono accettabili notifiche telefoniche, via fax, via e-mail e simili. Il CNA organizzatore deve inviare la documentazione completa di reclamo alla FAI entro 120 giorni dalla data del volo, a meno che il presidente della CIG non abbia autorizzato una proroga (GS-7.8.1).

# Capitolo 4

## OSSERVATORI UFFICIALI e CERTIFICAZIONE

### 4.1 CONTROLLO NAZIONALE DELLO SPORT AEREO

Il Controllo Nazionale dello Sport Aereo (NAC) ha la responsabilità amministrativa delle attività di aviazione sportiva di una nazione, come il rilascio delle licenze sportive. La verifica dei record nazionali e altre responsabilità sono spesso delegate all'ente nazionale di volo a vela. Nella SC3 e nella SC3C, il termine NAC si riferisce all'uno o all'altro organismo. Vedere SC3C-1.2 e

1.3 per le pratiche raccomandate dai CNA.

- a. **NAZIONE ORGANIZZATRICE** La nazionalità o la residenza del pilota determina la NAC responsabile del rilascio della Licenza Sportiva, della certificazione del risultato ottenuto dal pilota e, nel caso di un record mondiale o continentale, dell'invio del dossier di rivendicazione del record alla FAI, indipendentemente dal luogo in cui si è svolto il tentativo di record.

- b. **Quando** un volo record o un distintivo ha origine in un Paese diverso da quello della CNA organizzatrice, la CNA del Paese ospitante deve controllare e analizzare il volo.

Gli OO in visita possono essere nominati (prima del volo) dalla NAC di controllo per agire a suo nome.

A discrezione della NAC controllante, la richiesta di rimborso compilata può essere presentata alla NAC organizzatrice dopo che un OO della NAC controllante ha esaminato i dati di volo e confermato alla NAC organizzatrice che il volo è stato effettuato legalmente.

- c. Se in un Paese non esiste o è inattivo un CNA di controllo, il CNA organizzatore può controllare un volo record o un distintivo in quel Paese. Se il CNA organizzatore non è sicuro dell'attuale status FAI di un Paese, deve contattare [members@fai.org](mailto:members@fai.org) o <https://www.fai.org/members> per ottenere l'elenco aggiornato dei CNA.

### 4.2 OO REQUISITI

- 4.2.1 **Nomina e giurisdizione** Gli OO sono nominati dalla CNA organizzatrice e agiscono nell'ambito della sua giurisdizione. Gli OO possono anche operare nell'ambito della giurisdizione di un CNA controllante, se autorizzati da quest'ultimo (cfr. 4.1b).

I direttori di competizioni sanzionate dalla FAI o da un NAC possono agire come OO per i voli di distinzione o di registrazione effettuati durante una competizione.

- 4.2.2 **Compiti** In qualità di rappresentante della FAI, l'OO supervisiona i tentativi di rilascio del distintivo e del record FAI e qualsiasi altra prestazione di volo in quota che il NAC può definire nell'ambito della sua autorità. In caso di violazione dei doveri da parte di un OO, la nomina dell'OO viene revocata.

#### 4.2.3 Competenza

- a. Gli OO devono avere familiarità con il Codice e con i regolamenti aerei pertinenti al volo e possedere l'integrità e la competenza necessarie per controllare e certificare il volo.

*SC3C-1.3 fornisce le pratiche raccomandate per l'amministrazione del NAC e la formazione degli OO.*

- b. Gli OO devono essere preventivamente autorizzati per iscritto dal proprio CNA ad operare per i voli di record mondiali o continentali e devono essere inclusi nella parte 1 del modulo E di registrazione FAI per queste richieste. Una precedente esperienza soddisfacente come OO per i badge o i record nazionali dovrebbe essere un prerequisito.
- c. Gli OO devono avere familiarità con i problemi di valutazione come indicato nel documento SC3C-10.8. L'OO deve conoscere, o avere a disposizione dal pilota, i documenti di approvazione GFAC di qualsiasi FR utilizzato, e/o il documento di approvazione NAC di controllo per qualsiasi PR utilizzato.

#### 4.2.4 Conflitto di interessi

Tutte le persone coinvolte nella verifica dei dati e nell'approvazione dei reclami devono conformarsi al Codice etico della FAI, valutando il reclamo in modo obiettivo secondo le regole e le procedure del Codice. Pertanto, nessuno dei soggetti coinvolti in una richiesta di record mondiale o

continentale può avere un interesse personale particolare nel risultato di tale richiesta, e gli OO non possono agire per nessun tentativo di record o di distintivo in cui abbiano un interesse finanziario o in cui siano piloti o passeggeri.

*Nota: la proprietà dell'aliante non è considerata un "interesse finanziario". In sostanza, un guadagno monetario o di altro tipo non deve dipendere dall'esito positivo della certificazione del reclamo da parte delle OO o di altre persone interessate.*

### 4.3 CONTROLLO DEL VOLO

- 4.3.1 **Azioni di controllo pre-volo** Se presente al decollo, un OO deve confermare il nome del pilota e il tipo di aliante e l'immatricolazione. Se ciò non è possibile, l'OO deve sigillare ogni FR (o PR) all'aliante. Un FR montato permanentemente in un pannello strumenti con cavi e tubi pitot/statici collegati dietro il pannello e inaccessibili al pilota in volo, può essere considerato sigillato alla cellula. In entrambi i casi, e per ogni FR o PR, un OO deve eseguire le azioni di controllo richieste e, per i motoalianti, verificare i mezzi utilizzati per rilevare l'uso di MoP. *Rif. documenti di approvazione FR e SC3C-7.3a.*
- 4.3.2 **Prove indipendenti** È richiesta una prova indipendente da qualsiasi FR/PR che confermi l'ora e il luogo del decollo, il nome del pilota e l'ID dell'aliante. Per un volo di durata Silver/Gold controllato dall'attenzione continua di un OO, questo OO deve anche testimoniare e certificare i tempi di sgancio e atterraggio (vedi 4.4.2d certificato).
- 4.3.3 **Azioni di controllo post-volo** Per ogni FR (o PR), un OO deve ispezionare tutti i sigilli applicati prima del decollo ed eseguire o supervisionare il trasferimento dei dati. La presentazione della richiesta di rimborso deve essere effettuata da tale OO o da un'altra persona qualificata che la presenterà:
- I dati originali sul dispositivo di memoria non appena possibile dopo l'atterraggio. Questo deve includere il file .igc e il file del dispositivo nel suo formato originale (se diverso). La richiesta deve includere una copia del certificato di calibrazione per ogni file .igc presentato per l'analisi.
  - Il/i modulo/i di richiesta di rimborso appropriato/i, compresa la prova dell'OO che gli orari e le località registrati manualmente per il volo corrispondono ai dati equivalenti dell'FR/PR.
- 4.3.4 **Analista dei dati** Una persona approvata dal CNA eseguirà l'analisi dei dati come segue:
- a. I file .igc per i voli rivendicati devono essere quelli originariamente trasferiti dall'FR o dal PR. Il file .igc di qualsiasi dispositivo di registrazione che non ha un livello di approvazione sufficiente per la richiesta di risarcimento.  
in corso di realizzazione devono essere ignorati quando si esegue l'analisi dei dati. Confermare la sicurezza di ogni utilizzando il programma di convalida appropriato e verificando la continuità del volo.
  - b. Le correzioni dei way point raggiunti devono essere determinate in base alle prove FR o PR. Quando vengono utilizzati più dispositivi e ci sono discrepanze, si applica il punto 4.3.5. Qualsiasi imprecisione di misura o di calcolo relativa ai dati di volo deve essere interpretata a massimo svantaggio del pilota.  
*La guida all'analisi è contenuta nel documento SC3C-10.*
  - c. Per le richieste di record di badge e di distanza, l'altitudine di pressione deve essere corretta per l'errore dello strumento applicando i dati di calibrazione come appropriato. Quando l'altitudine assoluta deve essere determinata per una richiesta di record, anche le altitudini di pressione devono essere corrette per la pressione atmosferica non standard. Le linee guida sono fornite in SC3C 3.5 e 3.6.
- 4.3.5 **Discrepanze di file tra più dispositivi**
- a. Se esiste una discrepanza minore nei dati del pilota, deve essere allegata una dichiarazione che spieghi, ad esempio, come si sa che "J. Jones" e "James L. Jones" si riferiscono alla stessa persona.
  - b. Quando nel file .igc generato da un dispositivo esiste un vuoto di dati superiore a 1 minuto o numerosi vuoti più piccoli, per confermare la continuità del volo si utilizzano i dati di un altro dispositivo.
  - c. Quando l'accuratezza del dispositivo in termini di tempo, posizione o altitudine porta a risultati finali diversi, si utilizzerà il risultato meno vantaggioso per la richiesta.
  - d. Se i dati di una FR/PR mostrano che un punto di passaggio non è stato raggiunto, ma i dati di un'altra FR/PR mostrano che è stato raggiunto correttamente, il punto di passaggio si considera raggiunto.
  - e. Quando si utilizzano più FR, le differenze di coordinate memorizzate derivanti dalla progettazione

del dispositivo devono essere al massimo di +/- 0,001 minuti per ciascun punto di passaggio.

#### **4.4 CERTIFICATI**

Un certificato è una dichiarazione scritta firmata da una persona che sa di prima mano che lo stato è vero. Sia che faccia parte di un modulo di richiesta di risarcimento prestampato o che venga fornito come allegato, qualsiasi certificato richiesto deve riferirsi chiaramente al volo, contenere le informazioni richieste ed essere firmato dalla persona o dalle persone appropriate. Le certificazioni negligenti o le false dichiarazioni intenzionali sono motivo di azione disciplinare da parte del NAC interessato.

**4.4.1 Certificazione da parte di OO** Più di un OO può essere coinvolto in un reclamo di volo. I singoli certificati relativi a porzioni di prove di volo devono essere verificati dall'OO coinvolto. Un "OO certificatore" raccoglierà i certificati richiesti da tutti gli OO coinvolti nel reclamo e completerà e verificherà le informazioni nel/i modulo/i di reclamo del record FAI o nel/i modulo/i di reclamo del distintivo specificato dal NAC. Fatta eccezione per i certificati di calibrazione, chiunque firmi un certificato deve fornire anche il proprio nome, indirizzo e, se possibile, numero di telefono o indirizzo e-mail. Come minimo, l'OO certificatore deve:

- a. rivedere la dichiarazione pre-volo.
- b. verificare le prove fisiche della richiesta di risarcimento, come indicato al punto 4.3.4.
- c. valutare i dati di volo sul file .igc.
- d. confermare che tutte le azioni di controllo OO applicabili di cui al punto 4.3 sono state eseguite.
- e. ottenere i certificati richiesti elencati in 4.4.2 e controfirmare quelli completi e coerenti con la richiesta.

#### **4.4.2 Certificati**

a. CERTIFICATO DEL PILOTA DI CONFORMITA' ALLE NORMATIVE Il pilota certifica che il volo è stato effettuato in conformità al Codice Sportivo e nel rispetto di tutte le limitazioni operative nazionali e del produttore di alianti e delle norme di volo nazionali (spazio aereo, volo notturno, ecc.).

*Per i registri, questo certificato è riportato sui moduli di registrazione CIG A, B e C.*

- b. CERTIFICATO OO Per tutti i reclami, questo certificato elenca le azioni di controllo applicabili eseguite e, per ciascuna di esse, la data, la firma e il numero OO dell'OO che le ha eseguite. I certificati possono provenire da più di un OO per una determinata richiesta.
- c. CERTIFICATO DI CORREZIONE OO. Questo certificato identifica l'aliante e il pilota quando questi dati sono stati inseriti o memorizzati in modo errato in un FR o PR. Può essere utilizzato solo per la richiesta di un distintivo d'argento o d'oro.
- d. Questo certificato indica l'ora e il luogo di decollo e, per un volo di durata senza FR/PR a bordo, anche l'ora di atterraggio.
- e. CERTIFICATO DI CALIBRAZIONE L'errore dello strumento a intervalli su tutto l'intervallo FR o PR sarà elencato in un certificato di calibrazione aggiornato che includa il logo o il nome del laboratorio. Il certificato deve includere:
  - Modello e numero di serie di FR o PR e gamma del trasduttore di pressione.
  - data di calibrazione
  - Tabella di calibrazione
  - data, nome e firma del funzionario del laboratorio di taratura.
- f. CERTIFICATO DEL REGISTRATORE DI POSIZIONE Questo certificato deve indicare che il PR utilizzato non è in grado di registrare fix stimati sul volo richiesto, se il PR dispone di questa opzione di registrazione. Vedere 2.5e.

# Capitolo 5

## CLASSI DI GLIDE

### 5.1 PERIODO DI TEMPO PER LE MODIFICHE ALLE DEFINIZIONI DI CLASSE

Il periodo minimo che intercorre tra l'annuncio e l'implementazione di una nuova classe di gara o di record o di una modifica importante alle regole di una classe esistente non deve essere di norma inferiore a quattro anni. Le modifiche minori che non richiedono cambiamenti di progetto avranno di norma un preavviso di due anni. Il CIG può ridurre il periodo di preavviso per motivi speciali.

### 5.2 CLASSI DEFINIZIONI

5.2.1 **Classe aperta** Nessuna limitazione.

5.2.2 **Classe 20 metri a più posti** Le uniche limitazioni sono una luce massima di 20.000 mm. e deve essere trasportato un equipaggio di due persone.

5.2.3 **Classe 18 metri** L'unica limitazione è una luce massima di 18.000 mm.

5.2.4 **Classe 15 metri** L'unica limitazione è una luce massima di 15.000 mm.

5.2.5 **Classe 13,5 metri** L'unica limitazione è una luce massima di 13.500 mm.

#### 5.2.6 Classe standard

- a. ALI L'apertura non deve superare i 15.000 mm. È vietato qualsiasi metodo di modifica del profilo alare diverso dal normale utilizzo degli alettoni. Sono vietati i dispositivi di aumento della portanza, anche se inutilizzabili.
- b. Freni ad aria L'aliante deve essere dotato di freni ad aria che non possono essere utilizzati per aumentare le prestazioni. Sono vietati i paracadute di trascinamento.
- c. RUOTA Il carrello può essere fisso o retrattile. Il ruotino di atterraggio principale deve avere un diametro minimo di 300 mm e una larghezza di 100 mm.

5.2.7 **Classe Club** L'aliante deve figurare in una lista di handicap approvata.

### 5.3 MISURAZIONE DELLA SPALLA DELL'ALARE

L'apertura alare, ai fini della conformità con le regole di gara e di classe, è la massima distanza tra i due piani tangenti alle estremità alari e paralleli al piano di simmetria della vela e il peso di ogni ala supportato per consentire all'ala di corrispondere alla sua forma a vuoto.

*Nota: la forma a vuoto dipende dal progetto della vela, ma in genere significa che tutte le sezioni del bordo d'uscita lungo la lunghezza dell'ala sono diritte.*

## INDICE

### A

registrazione della pressione dell'aria	
certificato di taratura .....	4.4.2f
periodo di calibrazione .....	2.4.6, 3.3.5
altitudine	
assoluto.....	1.4.2b
prove .....	2.4.3, 3.3.3
categorie di record .....	3.1.7

### B

badge	
registro .....	2.0a
requisiti .....	2.0d, 2.2

### C

calibrazione	
correzione dell'altitudine.....	3.3.6
Uso fuori calibrazione .....	2.4.3c
periodo per FRs.....	2.4.6, 3.3.5
presentazione .....	2.4.3a, 3.3.3a, 3.3.5
certificati	
aeronavigabilità .....	5.1.6
calibrazione della registrazione della pressione dell'aria.....	4.4.2f conformità normativa da parte del pilota.....
certificazione delle azioni delle OO .....	4.4.2b
reclami	
moduli per i registri FAI .....	3.4
richieste di risarcimento in giornata .....	3.1.10
presentazione .....	3.5
classi, definizioni FAI .....	3.1.2, 5.2
corso chiuso, definizione.....	1.2.11
conflitto di interessi .....	4.2.4
continuità del volo .....	2.4.5, 3.3.4
coordinate dei punti di passaggio .....	1.1.4

### D

analisi dei dati	
registratore di volo.....	4.3.4
più di un FR utilizzato.....	2.5.3c, 3.3, 4.3.4
tasso di campionamento dei dati.....	2.4.1, 3.3.1
contenuto della	
dichiarazione.....	1.1.4, 2.3, 3.2
internet .....	2.3a
più FR.....	2.3, 3.2
errore dei dati del pilota/velivolo .....	2.3b, 4.4.2c
Diamanti	
livello di approvazione per .....	2.2.6b
registrazione .....	2.2.5
requisiti per .....	2.2.3
Diploma, requisiti per.....	2.2.4
durata	
nessuna dichiarazione richiesta.....	2.4.1

posizione.....	2.4.2, 3.3.2
time.....	2.4.1, 3.3.1

### F

finitura	
altitudine e tempo .....	1.3.2, 2.4.3a linea.....
punto .....	1.2.12 1.2.10

### fissare

definizione .....	1.2.7
punto di arrivo .....	1.2.10c / 10d
punto di partenza .....	1.2.9c / 9d
controllo da parte di OO .....	4.3.2

### E

modello geodetico terrestre.....	1.3.7
prove	
altitudine.....	2.4.3, 3.3.3
falsificazione di .....	3.0e, 4.4
mezzi di propulsione.....	2.4.2, 3.3.6, 4.3.1

continuità del volo.....	2.4.5, 3.3.4
registratore di volo	
documenti di approvazione ....	2.2.6,
2.4, 3.3, 3.3.3b controllo di OO	
.....	2.0b
, 3.0d	
copilota nominato.....	3.1.3
analisi dei dati .....	2. 4.8,
3.3.8	
discrepanze tra i FR ....	2.4, 3.3, 4.3.5
livelli di utilizzo .....	2. 2.6,
3.2	
più di uno usato .....	2.0b, 2.4, 3.4
prove di posizione .....	2. 4.2,
3.3.2	
sigillatura .....	4. 3.1,
4.3.3	
verifica del record mondiale.....	3.0b

## G

guadagno di altezza, definizione	
.....	1.3.5, 1.4.2a Parte generale del
Codice sportivo.....	1.0.1
datum geodetico, WGS84.....	1.3.7
Requisiti del distintivo d'oro .....	2.2.2
GPS	
definizione.....	1.1.5
registrazione dell'altezza sopra i 15.000	
m.....	3.3.3b altezza utilizzando i dati PR
.....	2.4.3b

## H

altezza	
regolazione, calcolo...	2.4.4, 3. 1.5/6, 3.3.6
guadagno, definizione .....	1.3.5
perdita, definizione.....	1.3.4
margine utilizzando i dati PR.....	
2.4.3b	

## L

correzione della lunghezza delle gambe.....	1.3.7
limiti	
tempo di calibrazione .....	2.
4.6, 3.3.5	
presentazione di una richiesta di risarcimento	
su supporto cartaceo .....	3.5
perdita di altezza	
definizione.....	1.3.4
record di distanza .....	3.1.5
limiti.....	2.4.4
record di velocità.....	3.1.6

## M

Mezzi di propulsione	
controllo, con registratore MoP .....	2. 4.7,
3.3.6	
registratore, definizione.....	1.1.8
più FR utilizzati.....	2.0b, 3.0d
alianti multiposto .....	3. 1.3, 3.2

**N**

Compiti del Controllo Nazionale Aerospaziale (CNA) .....4.1

**O**

zona di osservazione (cilindro) .....  
1.2.6a  
zona di osservazione (settore) .....  
1.2.6b  
correzione della zona di osservazione .....1.3.6  
distanza ufficiale..... 1. 3.7,  
3.1.5  
Osservatore ufficiale (OO)  
nomina e giurisdizione .....4.2.1  
competenza .....4.2.3  
conflitto di interessi .....4.2.4  
compiti .....  
4.2.2  
ratifica del registro internazionale .....  
4.2.3b violazione del  
dovere..... 4. 2.2, 4.4  
Record di distanza O&R ..... 1.4.2g /2k, 3.1.5c  
/d sbarco, certificazione di..... 4.4.2e

**P**

prove di posizione  
media (prevista) .....2.6.2  
analisi dei dati del registratore di volo..... 2  
4.8, 3.3.8  
registratori di posizione  
definizione.....1.1.7  
utilizzo delle RP .....2.5  
limiti delle RP ..... 2.3a

**R**

record  
categorie, classi, tipi.....3.1  
moduli di richiesta di risarcimento .....3.4  
designazione .....3.1.4

marginale richiesto per l'altitudine .....  
3.1.7  
marginale richiesto per la distanza.....  
3.1.5  
marginale richiesto per la velocità .....  
3.1.6  
requisiti per più luoghi ..... 3.1.3  
registrazioni in giornata ..... 3.1.10  
simultaneo ..... 3.1.9  
limiti temporali di presentazione .....3.5  
conformità normativa ..... 4.4.2a  
punto di rilascio  
definizione .....1.2.8  
evidenza della posizione..... 2.4.2a,  
3.3.2a

**S**

frequenza di campionamento dei dati FR  
..... 2. 4.1, 3.3.1  
prestazioni in volo, tipi di .....1.4.2  
licenza sportiva .....3.0a  
definizioni di partenza  
altitudine e tempo ..... Linea  
1.3.1, 2.4.3a..... 1.2.12  
punto .....1.2.9

**T**

prove temporali ..... 2. 4.1, 3.3.1  
geometria dei triangoli per i record .....3.1.8  
punti di svolta, uso multiplo .....1.4.3

**W**

punti di passaggio  
coordinate.....1.1.4  
numero massimo consentito  
.....1.4.2 tabella uso multiplo di  
.....1.4.3