



REGOLAMENTO TECNICO VOLO A VELA PER LE GARE DI VELOCITA'

Aggiornamenti 2025:

D.5.2 Modificato
D.5.3 Aggiunto
D.5.4 a D 5.13 Rinumerati
D.6.11 Aggiunto
G.1.5: Modificato

REGOLAMENTO TECNICO VOLO A VELA PER LE GARE DI VELOCITA'

INDICE

Sezione A - TIPOLOGIA DELLE COMPETIZIONI E CLASSI DI ALIANTI

- A.1 Tipologia delle competizioni
- A.2 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali – gare di velocità
- A.3 Definizione classi Alianti
- A.4 Massa degli alianti
- A.5 Ammissione degli alianti alle competizioni riservate a classi specifiche
- A.6 Alianti motorizzati
- A.7 Alianti biposto
- A.8 Validità delle competizioni

Sezione B - ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

- B.1 Durata della gara
- B.2 Giornata di prova di riserva
- B.3 Giornata di riposo
- B.4 Giornata di allenamento
- B.5 Briefing di presentazione della gara
- B.6 Rappresentante dei piloti
- B.7 Briefing di giornata
- B.8 Norme aggiuntive ed altre disposizioni adottate dal DrG
- B.9 Premiazione
- B.10 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione
- B.11 Compiti dell'ente organizzatore e della Direzione di gara
- B.12 Iscrizioni ed eventuale cancellazione della competizione

Sezione C - REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO

- C.1 Piloti
- C.2 Alianti ed equipaggiamenti di sicurezza
- C.3 Sigle di gara
- C.4 Ispezione alianti
- C.5 Riparazioni e sostituzioni parti alianti

Sezione D - PROCEDURE DI GARA

- D.1 Temi di gara
- D.2 Informazioni sul tema di giornata
- D.3 Schieramento
- D.4 Decollo e traino
- D.5 Partenze
- D.6 Partenze simultanee
- D.7 Punti di virata
- D.8 Arrivo
- D.9 Linea di arrivo sull'aeroporto
- D.10 Linea di arrivo remota
- D.11 Cerchio di arrivo
- D.12 Atterraggio
- D.13 Atterraggio fuori campo
- D.14 Atterraggio virtuale
- D.15 Area di gara e limite massimo di quota
- D.16 Spazi aerei vietati
- D.17 Consegna dei file IGC di volo

Sezione E - CLASSIFICHE

- E.1 Classifiche di giornata: preliminare, non ufficiale, ufficiale
- E.2 Classifiche generali: provvisoria, definitiva

Sezione F - PENALITA', CSO E CONTENZIOSO

- F.1 Penalità e Squalifiche
- F.2 Commissione Sportiva Operante
- F.3 Esposto
- F.4 Lagnanza
- F.5 Reclamo
- F.6 Appello alla CCSA
- F.7 Ricorso al Consiglio Federale dell'AeCI
- F.8 Omologazione della competizione

Sezione G - PROCEDURE PER IL CONTROLLO DEL VOLO

- G.1 Strumenti di controllo

Sezione H - NORME DI SICUREZZA

- H.1 Certificato di navigabilità
- H.2 Volo in nube
- H.3 Incidenti di volo
- H.4 Comunicazioni radio
- H.5 Penalità per comportamento pericoloso
- H.6 Uso del paracadute

Sezione I - CALCOLO DEI PUNTEGGI

- I.1 Generalità
- I.2 Parametri per il calcolo dei punteggi
- I.3 Calcolo dei punteggi di giornata

Sezione L – RINVIO AD ALTRE FONTI NORMATIVE

- L.1.0 Norme di rinvio

ALLEGATO A: Fattori correttivi classe Unica

ALLEGATO B: Fattori correttivi Classe Club (lista handicap AeCI)

ALLEGATO C: Elenco penalità principali

ALLEGATO D: Fattori correttivi classe 15m Unificata

ABBREVIAZIONI

AeCI: Aero Club d'Italia

CCSA: Commissione Centrale Sportiva Aeronautica

STS: Sezione Tecnica di Specialità Volo a Vela dell'AeCI

CSO: Commissione Sportiva Operante

DrG: Direttore di gara

EO: Ente Organizzatore

FAI: Federazione Aeronautica Internazionale

FR: registratore di volo (Flight recorder) omologato IGC

HC: (hors concours) Piloti fuori concorso

PV: Punto di Virata

Ranking IGC: graduatoria dei piloti IGC (FAI sporting code – section 3- annex D)

RPG: regolamento particolare di gara (ex norme aggiuntive)

RSN: Regolamento Sportivo Nazionale

RT: Racing Task

TA: Traguardo di Arrivo

ZO: Zona di Osservazione

SEZIONE A

TIPOLOGIA DELLE COMPETIZIONI E CLASSI DI ALIANTI

A.1.0 Tipologia delle competizioni

A.1.1 Le competizioni organizzate in Italia si dividono in:

- a) Gare nazionali;
- b) Campionati italiani;
- c) Gare di promozione.
- d) Lega amatori

Le gare di promozione, il campionato Nazionale Promozione e la Lega amatori non forniscono punteggio valido ai fini della graduatoria detta "Ranking IGC". Tutte le altre gare nazionali e campionati italiani devono essere iscritte al Ranking IGC dall'EO, che si accolla la gestione, l'invio dei risultati e le spese di iscrizione.

A.1.2 Le **Gare nazionali** sono quelle inserite nel Calendario Sportivo Nazionale con tale definizione e obbligano l'EO, in caso di limitazioni del numero di partecipanti, a riservare almeno il 20% dei posti disponibili ai piloti di nazionalità straniera.

A.1.3 I **Campionati Italiani** sono riservati solamente ai piloti di nazionalità italiana, o residenti in possesso di Licenza Sportiva rilasciata dall'AeCI. In assenza di limitazioni dei posti disponibili, l'EO può decidere di ammettere con la formula "fuori concorso" (in sigla, HC), anche la partecipazione di piloti stranieri.

Per ogni anno sportivo vengono assegnati i titoli di Campione Italiano **per una o più** classi e categorie con i criteri e modalità previsti dal presente Regolamento e nel Calendario Sportivo Nazionale relativo all'anno in questione, secondo quanto deciso dalla CCSA.

A.1.4 Le gare di volo a vela possono essere organizzate esclusivamente da Aero Club locali federati all'AeCI.

A.1.5 La candidatura all'organizzazione di qualsiasi competizione volovelistica deve essere presentata all'AeCI entro il 31 luglio dell'anno precedente a quello di svolgimento della competizione.

A.1.6 Possono partecipare alle Gare Nazionali e ai Campionati Italiani (a eccezione del Campionato italiano Promozione e alle Gare di Promozione):

- a) I Piloti Nazionali – come definito nei criteri per la formazione delle rappresentative italiane.
- b) I piloti attualmente tesserati o che sono stati tesserati a un'organizzazione volovelistica nazionale straniera affiliata alla FAI, la cui provata esperienza sia ritenuta sufficiente ai fini della sicurezza da parte del Direttore di Gara.

A.1.7 I piloti italiani o residenti in possesso di Licenza Sportiva rilasciata dall'AeCI che non appartengono alla categoria Nazionale, possono partecipare alle Gare di Promozione se hanno conseguito l'Insegna FAI C d'Argento e hanno almeno un'esperienza di 150 ore di volo da solisti. Può essere organizzato annualmente anche un Campionato italiano Promozione riservato ai piloti italiani di categoria Promozione e un Campionato di Classe Unica Femminile. Quest'ultimo è riservato ai piloti di sesso femminile sia di categoria nazionale, sia di categoria promozione, purché abbiano almeno 150 ore da solisti e siano in possesso dell'Insegna FAI C d'Argento.

A.1.8 In tutti i tipi di competizione a eccezione delle Gare di Promozione e la Lega Amatori, il DrG può decidere di accorpate una o più gare/classi per aumentare il numero di concorrenti e il valore della competizione ai fini del Ranking IGC. In particolare, quando in una determinata gara/classe non si raggiunge il numero minimo di quattro concorrenti, il DrG deve tentare di effettuare gli accorpamenti possibili prima di annullare la competizione per la classe.

A.1.9 I Campionati Italiani e le gare Nazionali riservate alle classi FAI standard, 15 metri o 18 metri possono essere organizzate anche nella formula FAI Gran Prix, ma non potranno essere valide come Gran Prix di Qualificazione. L'ente organizzatore dovrà procedere alla redazione del regolamento della competizione sulla base del Regolamento FAI Gran Prix, eventualmente adattandolo alle specifiche esigenze del caso. Il Regolamento della gara dovrà essere trasmesso all'STS per la formale autorizzazione da parte dell'AeCI. Le competizioni organizzate nella formula Gran Prix sono limitate ad un massimo di venti concorrenti e non possono prevedere l'applicazione di handicap. Se occorre limitare il numero degli iscritti, si terrà conto della posizione dei candidati nel Ranking List.

A.1.10 I **Campionati Italiani** possono essere organizzati annualmente per ciascuna classe di aliante senza fattore correttivo (handicap), ad eccezione delle classi Club e 20 metri biposto, dove è sempre prevista l'applicazione degli handicap. In alternativa ai due campionati delle classi Standard e 15m, per gli alianti fino a 15 metri d'apertura alare, può essere organizzato un campionato Unificato 15m, con applicazione di appositi handicap. Può svolgersi inoltre un Campionato di Classe Unica ad handicap. Anche il Campionato Italiano Promozione è una gara ad handicap.

È inoltre possibile organizzare uno o più Campionati Italiani di classe contemporaneamente a una gara nazionale di classe Unica ad handicap al fine di ottenere una competizione con più partecipanti e di maggior valore ai fini del Ranking IGC. In questo caso:

- sarà possibile porre dei limiti agli handicap degli alianti ammessi alla gara nazionale di Classe Unica in modo da limitare la differenza tra le prestazioni degli alianti partecipanti e poter così assegnare lo stesso tema di gara a tutti i partecipanti;
- i piloti aventi i requisiti per partecipare ai Campionati Italiani iscritti alla gara nazionale di Classe Unica con un aliante appartenente alla classe del/dei campionati italiani saranno automaticamente iscritti anche al/ai campionati italiani della classe di aliante con cui partecipano;
- salvo indicazioni diverse, gli eventuali piloti stranieri iscritti alla gara nazionale di classe unica non saranno iscritti al/ai campionati italiani;
- saranno predisposte per ciascuna gara/classe sia le classifiche di giornata sia quelle generali, con relative premiazioni;
- il titolo di Campione Italiano (qualora si raggiungano i requisiti per l'assegnazione indicati al successivo punto A.8.3) verrà assegnato al vincitore della rispettiva gara;
- i risultati validi per il Ranking IGC saranno normalmente solo quelli della gara nazionale di classe Unica ad handicap. In caso l'EO decida diversamente dovrà indicarlo nel primo bollettino di gara.

A.1.11 Le **Gare Nazionali** possono essere organizzate per classi separate senza handicap, per classi accorpate ad handicap, o in Classe Unica ad handicap. La DrG si adeguerà alle indicazioni del Calendario Sportivo Nazionale, ai suggerimenti della STS di riferimento, o specificherà la tipologia di gara nel RPG.

A.1.12 Le **Gare di Promozione** si svolgono in Classe Unica con l'utilizzo degli handicap. Alle gare di promozione sono ammessi i piloti di categoria Promozione e gli alianti con handicap minore o uguale a 120.

A.1.13 Nelle **Gare di Promozione** e nelle gare di classe Club non è consentito l'uso di zavorra scaricabile. L'uso di zavorra non scaricabile è consentito limitatamente al soddisfacimento dei requisiti tecnici di omologazione, in conformità con le prescrizioni della casa costruttrice, per quanto concerne il peso minimo a bordo.

A.1.14 Per le gare ad handicap di Classe Club si utilizzano i fattori correttivi di cui all'ALLEGATO B. Per le gare ad handicap di Categoria Promozione e di Classe Unica si utilizzano i fattori correttivi di cui all'ALLEGATO A. Per le gare

ad handicap di classe 15m unificata si utilizzano i fattori correttivi di cui all'ALLEGATO D. Nel caso in cui nell'ALLEGATO A non dovesse comparire uno specifico tipo di aliante, la STS volo a vela attribuirà il relativo handicap sulla base dei criteri utilizzati per alianti di caratteristiche analoghe.

A.1.15 Qualsiasi altra competizione dai Campionati Italiani, Gara Nazionali e Campionati categoria Promozione sono chiamata **Lega Amatori**.

A.1.16: Le regole per la Lega Amatori possono differire, da quelle indicate in questo regolamento ad eccezione delle disposizioni relative alla sicurezza e andranno indicate nel regolamento locale.

A.1.17: La Lega Amatori può venire organizzata in contemporanea con Gara Nazionali e Campionati Italiani, ma non campionati Promozione e possono partecipare piloti Nazionali e non che abbiano conseguito l'Insegna FAI C d'Argento e hanno almeno un'esperienza di 150 ore di volo da solisti.

A.2 Promozione alla Categoria Piloti Nazionali

Un pilota di **categoria Promozione** accede alla categoria Nazionale se, partecipando a una Gara di Promozione, ottiene un punteggio finale uguale o superiore all'80% del punteggio del vincitore; l'ottenimento dello stato di Pilota Nazionale è effettivo a seguito dell'omologazione della competizione di Promozione da parte dell'AeCI. Ne consegue che il pilota rimane nella categoria Promozione fino alla definitiva omologazione, ed è legittimato a partecipare ad eventuali successive gare di Promozione che si svolgano prima dell'atto di omologazione.

A.3. Definizione classi Alianti

Gli alianti sono divisi nelle seguenti classi derivate dalle definizioni FAI:

- a) **Standard:** apertura alare non superiore a 15 m, senza flap, con massa massima al decollo non superiore a 525 kg.
- b) **15 metri:** apertura alare non superiore a 15 m, con massa massima al decollo non superiore a 525 kg.
- c) **15 metri unificata:** apertura alare non superiore a 15 m, con massa massima al decollo non superiore a 525 kg e applicazione della lista handicap denominata "Allegato D";
- d) **18 metri:** apertura alare non superiore a 18 m, con massa massima al decollo non superiore a 600 kg.
- e) **20 metri biposto:** alianti biposto di apertura alare non superiore a 20 m, con massa massima al decollo non superiore a 800 kg.
- f) **Libera:** alianti senza limitazione di apertura alare, con massa massima al decollo non superiore a 850 kg.
- g) **Club:** alianti elencati nell'ALLEGATO B (lista handicap Classe Club AeCI).
- h) **13,5 metri:** apertura alare non superiore a 13,5m, massa massima al decollo non superiore a 350 kg;
- i) **Unica:** tutti gli alianti presenti nella lista "Allegato A", con applicazione degli handicap.

A.4. Massa degli alianti

A.4.1 La massa (o peso espresso in kg) massima al decollo "MTOM" degli alianti, oltre a rientrare nei limiti del Certificato di Navigabilità o Permit to Fly della macchina, deve essere inferiore o uguale al limite previsto per la relativa classe di cui all'art. A.3.

A.4.2 In considerazione della tipologia del campo di volo sede della competizione, la DrG può imporre un limite massimo di carico alare per tutta la gara. In tal caso la DrG avrà l'obbligo di effettuare le pesate a campione come al punto A.4.5 o come descritto al punto A.4.6. Se il concorrente si presenta con l'aliante completamente privo di zavorre, il DrG può sostituire l'operazione di pesata con una semplice verifica ispettiva unita al calcolo del carico alare sulla base della documentazione in possesso del pilota e del DrG stesso.

A.4.3 Il DrG può imporre restrizioni addizionali di carico alare in funzione di specifiche esigenze di giornata connesse alla sicurezza dei decolli (lunghezza della pista, tipologia dei traini, vento, etc.), ma non può mai in nessun caso imporre un valore massimo di carico alare che sia inferiore al carico alare più elevato riscontrato tra i concorrenti in gara in assenza di zavorra scaricabile. Qualora anche tale limite risultasse non compatibile con le esigenze di sicurezza, il DrG annullerà la prova. In caso di limitazione di carico alare di giornata il DrG dovrà procedere alla verifica di tutti gli alianti in gara, come indicato al punto A.4.2.

A.4.4 La massa degli alianti viene normalmente controllata prima dello schieramento. La DrG dovrà disporre nel RPG se la pesatura giornaliera degli alianti viene effettuata con la modalità preferenziale a campione, oppure giornalmente per tutti i concorrenti. In caso venga indicata nell'RPG la pesata a campione, il DrG ha comunque facoltà di passare alla modalità di controllo di tutti i concorrenti.

A.4.5 Nel caso di **controllo a campione**, la tolleranza di peso consentita è del 2%. Solo il superamento di tale tolleranza comporta l'applicazione delle penalità previste nell'ALLEGATO C. Per tolleranze inferiori al 2% nessuna penalità viene irrogata. In ogni caso il concorrente deve riportare la massa del proprio aliante entro il peso massimo consentito dal tipo di aliante e dal regolamento. È vietato caricare pesi ulteriori sull'aliante dopo la pesatura. Bevande, cibo e indumenti personali fino ad un massimo di 3 kg sono ammessi all'interno dell'abitacolo e non vengono conteggiati nel computo del peso dell'aliante.

A.4.6 Nel caso di **controllo giornaliero obbligatorio** per tutti i concorrenti, l'eventuale superamento della massa consentita anche oltre la tolleranza del 2% deve essere corretto senza applicazione di sanzioni.

A.5 Ammissione degli alianti alle competizioni riservate a classi specifiche

A.5.1 Fatti salvi i requisiti delle categorie di alianti di cui all'art. A.3, è consentita la partecipazione alle competizioni riservate a specifiche classi con alianti dalle caratteristiche sottoelencate, corrispondenti alle definizioni FAI:

Club: esclusivamente gli alianti elencati nell'ALLEGATO B (lista handicap Classe Club AeCI). Gli alianti VDS a motore possono concorrere nella classe Club previa autorizzazione della STS, la quale provvede ad assegnarne l'apposito valore di handicap dopo esame della richiesta di autorizzazione.

Gli alianti di classe 13,5 m devono richiedere l'approvazione della STS e, se concessa, l'assegnazione di un coefficiente dalla STS per gli handicap per partecipare alle gare italiane di classe Club;

13,5 m: alianti con apertura alare non superiore a 13,5 m;

Standard: alianti con apertura alare non superiore ai 15 m e senza flap;

15 m: alianti con apertura alare non superiore a 15 m;

18 m: alianti con apertura alare non superiore a 18 m;

20 m Biposto: alianti biposto con apertura alare non superiore a 20 m con due piloti a bordo;

Libera: alianti con qualsiasi apertura alare;

Vintage: alianti di vecchio modello con handicap pari o inferiore a 0.90. Per questa categoria di alianti non è possibile organizzare gare di Campionato Italiano; (nota: questa classe non è riconosciuta dalla FAI).

A.5.2 Nelle competizioni di classe unica con più di 25 iscritti, la DrG potrà dividere i partecipanti in due o più gruppi che svolgeranno gare distinte e indicherà nel RPG i criteri e le modalità di tale suddivisione. Tra le motivazioni per questa possibile suddivisione vi sono la riduzione del tempo di decollo della singola gara e la riduzione delle differenze di prestazioni degli alianti appartenenti allo stesso gruppo, rendendo possibile l'assegnazione di percorsi meglio adatti agli alianti di ciascun gruppo.

A.6 Alianti motorizzati

A.6.1 E' consentita la partecipazione di alianti motorizzati purché dotati di sistemi di rilevamento del funzionamento del motore, i quali devono essere omologati dall'IGC per il tipo di motore installato.

A.6.2 Gli alianti motorizzati possono utilizzare il motore per:

a) Il decollo;

b) Evitare il fuori campo;

c) Il rientro dopo un fuori campo su un aeroporto, una aviosuperficie o dopo un atterraggio virtuale.

A.7. Alianti biposto

A.7.1 Definizioni relative alla partecipazione alle gare con alianti biposto

● **Pilota Unico:** una sola persona fissa a bordo di un biposto.

● **Primo Pilota + secondo:** due persone a bordo di un biposto dove il Primo Pilota, di categoria Nazionale o stranieri secondo art.A.1.6.b, è fisso (la sua presenza a bordo è necessaria per rendere valida la singola prova di gara) mentre la seconda persona può anche essere sostituita nel corso della competizione. Con

due piloti a bordo (Pilota + copilota o, abbreviato, Pilota +1) il Primo Pilota deve essere tra i due quello con il punteggio più alto nel ranking IGC, e/o quello con l'esperienza agonistica superiore a giudizio del direttore di gara, e questa condizione deve rimanere valida per tutta la gara anche in caso di sostituzione del copilota. La posizione occupata in abitacolo non è rilevante per l'identificazione per Primo Pilota ai fini agonistici.

- **Equipaggio:** è costituito da due piloti (Primo Pilota di categoria Nazionale e copilota) a bordo di un alianti Biposto, i quali non vengono sostituiti per tutta la durata della gara.

Partecipando a una gara come *Equipaggio*, il **concorrente** è l'Equipaggio stesso e le classifiche riporteranno pertanto i nomi di entrambi i piloti che lo compongono.

A.7.2 La partecipazione alle gare con alianti biposto è consentita alle seguenti condizioni:

- Nelle **Gare di Promozione** sono ammessi gli alianti monoposto e biposto; se a bordo sono presenti due persone, l'equipaggio è ammesso alla partecipazione con formula "Fuori concorso" (in sigla, HC) che comporta l'esclusione degli equipaggi HC dai parametri di valutazione della prova sportiva (essi appariranno in classifica senza piazzamento progressivo numerico, sostituito dalla sigla HC). Entrambi i componenti dell'equipaggio biposto devono essere titolari di Licenza sportiva FAI ed entrambi devono appartenere alla Categoria Promozione; oppure se di nazionalità non italiana, nella Graduatoria internazionale IGC Ranking non devono risultare presenti con alcun "valore Rating Score" superiore a 250 punti nella pregressa carriera sportiva.
- Al **Campionato di Classe Unica femminile** si può partecipare anche in biposto con due concorrenti a bordo, entrambe di sesso femminile.
- Nelle **competizioni espressamente riservate alla classe 20 m biposto** sono ammesse le configurazioni: *Equipaggio, oppure Primo Pilota +secondo.*
- Nelle **altre gare dove possono partecipare alianti biposto** sono ammesse tutte le configurazioni (Equipaggio, Primo Pilota + secondo, Pilota Unico) e si può cambiare configurazione nel corso della stessa gara con la sola condizione che il Primo Pilota non può cambiare durante la gara. Per avere in classifica i nomi dei due piloti la configurazione Equipaggio non può cambiare durante la gara.
- I nominativi di tutti i secondi dovranno essere inviati all'AeCI nel dossier di omologazione della gara.

A.8 Validità delle competizioni

A.8.1 Ogni singola gara iscritta al Calendario Nazionale dell'AeCI può svolgersi solo se l'EO ha ricevuto la regolare iscrizione di almeno quattro concorrenti complessivi.

A.8.2 Tutte le gare organizzate in Italia, iscritte al Calendario Nazionale dell'AeCI e regolarmente svolte con almeno una prova valida, fatta eccezione per le gare di Categoria Promozione, assegnano punti per la Graduatoria Nazionale nel rispetto del regolamento ufficiale del Ranking IGC e secondo quanto riportato nel documento Criteri per la Formazione delle Rappresentative Italiane.

A.8.3 I Campionati Italiani sono validi ai fini dell'assegnazione del titolo se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- Dei concorrenti o equipaggi regolarmente iscritti alla gara, almeno quattro sono di nazionalità italiana;
- Sono state effettuate almeno due prove valide.

SEZIONE B ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

B.1. Durata della gara

B.1.1 I Campionati Italiani e le Gare Nazionali devono prevedere un numero di giornate di gara non inferiore a sei e non superiore a dodici, giorno di riposo compreso.

B.1.2 In nessun caso può essere assegnata più di una prova nella stessa giornata di gara.

B.2 Giornata di riserva

L'ultimo giorno di gara è normalmente considerato **giornata di riserva**. L'EO ha tuttavia la facoltà di non prevedere la giornata di riserva indicandolo nel Primo Bollettino informativo. Ove presente, nella giornata di riserva il DrG

dovrà far svolgere la prova di gara nel caso in cui non si siano ancora disputate almeno 3 prove valide, oppure 4 prove valide esclusivamente nel caso in cui la giornata di riserva coincida con un giorno festivo. Ove possibile, l'EO cercherà di fissare il calendario di gara in modo che l'eventuale giornata di riserva cada in un giorno festivo.

B.3 Giornata di riposo

B.3.1 Dopo lo svolgimento di sette prove di volo in giornate consecutive, anche se non tutte valide per la classifica, il DrG deve concedere un giorno di riposo comunicandolo ai concorrenti entro la sera precedente.

B.3.2 E' facoltà del DrG assegnare giorno di riposo anche prima dello svolgimento della settima prova a condizione che si siano disputate almeno quattro prove valide.

B.4 Giornata di allenamento

B.4.1 La DrG può organizzare il giorno prima dell'inizio della competizione un allenamento con briefing, assegnazione del tema di giornata e controllo dei logger, con o senza formale apertura del traguardo. Nel caso in cui la DrG decida di organizzare la giornata di allenamento, ne dà comunicazione al più tardi nel Secondo Bollettino.

B.4.2 Il volo di allenamento non è obbligatorio e pertanto il giorno di allenamento non è inserito nel calendario ufficiale della competizione.

B.5 Briefing di presentazione della gara

B.5.1 Per i Campionati Italiani e per le Gare Nazionali, il giorno prima dell'inizio della competizione la DrG organizza un briefing di presentazione della gara, che può svolgersi in presenza oppure in forma remota oppure in modalità mista, nel corso del quale procede all'appello dei concorrenti, nomina il rappresentante degli stessi per ciascuna classe e illustra le procedure operative del campo di volo e la logistica.

B.5.2 È obbligatoria la partecipazione del concorrente oppure, eccezionalmente, di un suo delegato al briefing di presentazione della gara. L'assenza non giustificata viene sanzionata con uno specifico avvertimento, ferma restando la responsabilità del pilota di recuperare le informazioni date al briefing dalla DrG, oppure con l'esclusione del concorrente dalla gara, quale delle due sanzioni viene ritenuta preferibile dal DrG.

B.5.3 Per le competizioni organizzate su week-end, il briefing di presentazione della gara può coincidere con il briefing della prima prova.

B.5.4 I briefing possono svolgersi in presenza, oppure in remoto, o in modalità mista; la partecipazione è obbligatoria.

B.6. Rappresentante dei piloti

B.6.1 Il DrG individua tra gli iscritti alla gara per ciascuna classe tre concorrenti che egli giudica avere l'esperienza per il ruolo di rappresentante dei piloti.

B.6.2 I tre concorrenti prescelti dal DrG vengono sottoposti a votazione da parte di tutti i partecipanti della specifica classe di appartenenza e quello che avrà conseguito più voti sarà nominato rappresentante dei piloti nel corso del primo briefing della gara.

B.7 Briefing di giornata

B.7.1 Ogni mattina il DrG tiene un briefing nel quale vengono comunicate le informazioni meteorologiche ed operative riguardanti il tema di volo della giornata. La partecipazione al briefing è obbligatoria per i concorrenti.

B.7.2 In caso di impossibilità a assistere o partecipare in remoto, il concorrente deve farsi sostituire da un proprio rappresentante. L'assenza non giustificata può determinare, a discrezione del DrG, una sanzione che va dallo specifico avvertimento fino all'esclusione del concorrente dalla prova di giornata, ove le condizioni di sicurezza lo rendano opportuno. In caso di partecipazione alla prova di gara, rimane comunque in capo al pilota la responsabilità di recuperare le informazioni date al briefing di giornata dalla DrG.

B.8.0 Regolamento Particolare di Gara ed altre disposizioni adottate dal DrG

B.8.1 Il RPG sarà inviato all'AeCI almeno due mesi prima dell'inizio della competizione come previsto dal RSN, ha valore vincolante e non potrà in nessun caso essere in contrasto con le Norme dell'Aria, con le disposizioni contenute in questo regolamento e nel Regolamento Sportivo Nazionale dell'Aeroclub d'Italia.

B.8.2 L'RPG deve essere pubblicato sul sito della competizione almeno 30 giorni prima della gara.

B.9 Premiazione

B.9.1 La premiazione è normalmente organizzata nell'ultima giornata del calendario della gara. Tuttavia, il DrG può anticipare la premiazione dandone comunicazione formale ai concorrenti con anticipo.

B.9.2 I principi di sportività e di lealtà sportiva impongono a tutti i concorrenti di partecipare alla premiazione. L'assenza ingiustificata del concorrente alla premiazione comporta la perdita del diritto al ritiro di qualsiasi premio.

B.10 Sospensione, rinvio e annullamento della competizione

L'AeCI, l'EO e il DGR si riservano il diritto di annullare, sospendere o rinviare la gara prima e durante il suo svolgimento per causa di forza maggiore.

B.11 Compiti dell'EO e del DrG

B.11.1 L'ente organizzatore provvede alla formazione dell'organigramma della competizione che deve comprendere:

- 1) Direttore di Gara,
- 2) Responsabile per la sicurezza,
- 3) Responsabile delle classifiche (chief scorer),
- 4) Designatore dei percorsi di gara (task setter),
- 5) Responsabile del Servizio Meteorologico,
- 6) Segreteria per la gestione delle iscrizioni, della corrispondenza e delle registrazioni pre-gara,
- 7) Direttore di Linea (operazioni decollo-atteiraggio),
- 8) Responsabile della comunicazione (social/media manager).

Le funzioni di direttore di gara, responsabile per la sicurezza, direttore di linea, task setter, media manager e responsabile meteorologico possono essere assunte in capo ad uno stesso soggetto. Si raccomanda al DrG di indicare nell'organigramma anche un assistente personale con particolare riguardo alla gestione delle relazioni esterne in caso di emergenze o eventi richiedenti prolungata attenzione.

B.11.2 L'EO della competizione provvede alla individuazione del Direttore di Gara, che sottopone per approvazione alla CCSA, tramite la STS. La nomina ufficiale del DrG è riservata all'AeCI.

B.11.3 L'EO adotta il presente regolamento quale Regolamento ufficiale della competizione e lo trasmette unitamente all'organigramma della competizione e al RPG all'AeCI almeno due mesi prima della data di svolgimento della gara, per l'approvazione da parte della CCSA. L'approvazione si intende accordata quando siano trascorsi 30 giorni dalla data di ricevimento.

B.11.4 L'EO e il DrG predispongono per tempo le infrastrutture necessarie per il regolare svolgimento della competizione: aula briefing, parcheggio per gli alianti, impianti di carico dell'acqua, hangar per il ricovero dei traini, toilette, eventuale campeggio, punto ristoro, prese per la corrente elettrica degli alianti e/o batterie.

B.11.5 Almeno **tre mesi prima dell'inizio della competizione** la EO:

- 1) Predisporre il sito WEB della competizione nel quale pubblicherà il 1° bollettino con le informazioni generali tra le quali: il nome del DrG e degli altri componenti della DrG, il modulo di preiscrizione, le tariffe di iscrizione, il costo dei traini ed il regolamento. Se la competizione è aperta agli stranieri, il sito web dovrà essere pubblicato anche in lingua inglese, con i principali documenti tradotti.

B.11.6 Almeno **due mesi prima dell'inizio della competizione** l'EO - DrG:

- 1) Invia all'AeCI la domanda per lo svolgimento della competizione corredata del Notiziario Generale e del Notiziario Speciale e concorda con gli Enti aeronautici lo spazio aereo riservato alla gara e tutte le procedure previste nei notiziari. Il DrG contatta le autorità locali (Polizia, Comune, Provincia, Azienda di Promozione Turistica, Autorità Sanitarie) informandole dell'evento;
- 2) Pubblica il 2° bollettino sul sito con indicazioni sulle possibilità di alloggio nelle vicinanze del campo, le tariffe del campeggio se disponibile, ed eventuali variazioni al 1° bollettino con informazioni utili ai concorrenti;

3) Contatta i media e le autorità locali per la preparazione di un'adeguata campagna di informazione e per l'organizzazione della manifestazione di apertura della competizione che dovrà avere la massima risonanza possibile.

B.11.7 Almeno un mese prima dell'inizio della competizione l'EO- DrG:

- 1) Pubblica il 3° bollettino nel quale riporta le informazioni definitive per lo svolgimento della competizione e indica i componenti della CSO;
- 2) Pubblica le frequenze/canali radio VHF in uso per la competizione;
- 3) Definisce gli spazi aerei e pubblica sul sito i relativi file nei vari formati;
- 4) Definisce l'elenco dei piloni ufficiali di gara e ne pubblica il file sul sito della competizione;
- 5) Pubblica l'elenco aggiornato dei concorrenti;
- 6) Pubblica il RPG contenente le procedure di schieramento, di decollo e di arrivo, nonché l'indicazione dell'eventuale obbligatorietà dell'installazione a bordo di apparati di sicurezza e/o localizzazione;
- 7) Predisporre il circuito dei traini, le zone di sgancio, la linea del traguardo e di arrivo.

B.11.8 Una settimana prima dell'inizio della competizione la DrG:

- 1) Pubblica l'elenco definitivo dei concorrenti;
- 2) Fornisce le informazioni sugli eventuali raggruppamenti o separazioni in gruppi distinti dei partecipanti.

B.11.9 Durante lo svolgimento della competizione la DrG:

- 1) Pubblica sul sito ogni mattina subito dopo il briefing i temi di gara della giornata ed entro le ore 20.00 la classifica provvisoria di giornata e la classifica generale;
- 2) Pubblica sul sito i file IGC entro le 24 ore successive lo svolgimento di ciascuna prova;
- 3) Pubblica sul sito ogni mattina entro le ore 10.00 una breve relazione accompagnata da fotografie sull'andamento della prova del giorno precedente.

B.12 Iscrizioni ed eventuale cancellazione della competizione

B.12.1 L'iscrizione alla gara deve essere perfezionata attraverso il pagamento dell'intera quota di iscrizione stabilita dalla DrG almeno trenta giorni prima dell'inizio della gara stessa. Raggiunto il numero minimo di quattro concorrenti iscritti nel termine suddetto, la DrG conferma l'organizzazione della gara e può accettare iscrizioni anche successive con facoltà di maggiorazioni della quota d'iscrizione fino al 100%.

B.12.2 Nel caso in cui, entro il termine di cui al comma che precede non si sia raggiunto il numero minimo di quattro iscritti, la DrG ne dà immediata comunicazione al delegato per il volo a vela in CCSA e provvede ad informare tutti i concorrenti della possibilità che la competizione possa non svolgersi per carenza di iscritti.

B.12.3 In caso di numero insufficiente di iscritti a una gara, la DrG può chiedere alla STS, fino al giorno prima dell'inizio della competizione, l'annullamento della gara stessa, oppure proporre l'accorpamento con altra gara/classe della stessa competizione. La gara risultante dall'accorpamento dei due gruppi di concorrenti potrà prevedere l'applicazione degli handicap a discrezione del DrG che dovrà in particolare fare in modo di non penalizzare i concorrenti del gruppo più numeroso. In ogni caso, la DrG dovrà quanto prima informare i piloti iscritti della possibilità dell'accorpamento, oppure dell'annullamento della gara.

B.12.4 L'iscrizione a una gara implica l'incondizionata accettazione del presente regolamento, del RPG, del RSN e la conoscenza delle norme, con particolare riguardo alla normativa e alle informazioni sulla privacy ai sensi degli artt. 13 e 7 T.U.

B.12.5 Tutti i tracciati logger IGC dei concorrenti sono di proprietà dell'EO.

B.12.6 Se il numero di domande di partecipazione a un Campionato Italiano o alle gare nazionali sarà maggiore del numero di posti disponibili, si terrà conto della posizione dei piloti nel Ranking IGC. Per i Campionati Italiani i piloti con tessera FAI rilasciata dall'AeCI hanno comunque priorità di partecipazione rispetto agli altri piloti.

SEZIONE C

REQUISITI GENERALI DEI CONCORRENTI, ALIANTI ED EQUIPAGGIAMENTO

C.1 Piloti

C.1.1 I concorrenti devono essere in possesso di:

- Licenza di pilota di aliante in corso di validità;
- Certificato di idoneità medica in corso di validità;
- Licenza sportiva FAI valida per l'anno in corso;
- Polizza assicurativa morte e infortuni a norma di legge, ove non ricompresa nella tessera FAI.

· Nel caso di alianti biposto con due persone a bordo anche la seconda persona a bordo deve essere in possesso della licenza sportiva FAI valida per l'anno in corso e, ove non ricompresa nella tessera FAI, di polizza assicurativa morte e infortuni a norma di legge.

C.1.2 I concorrenti devono attenersi ai principi di non violenza verbale e fisica, di sportività e della lealtà sportiva, anche verso gli ufficiali di gara, gli altri concorrenti e ogni altro pilota, ed inoltre devono conoscere, comprendere e rispettare i seguenti regolamenti:

- a) Regolamento tecnico per le gare di velocità e RPG;
- b) Codice Sportivo FAI, sezione 3;
- c) Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI;
- d) Regolamento antidoping del CONI;
- e) Codice di comportamento sportivo del CONI;
- f) Regolamento degli atleti azzurri e nazionali del Coni;
- g) Regolamento atleti azzurri e nazionali.

C.2 Alianti ed equipaggiamenti di sicurezza

C.2.1 Ogni aliante deve obbligatoriamente avere a bordo:

- a) Certificato di immatricolazione;
- b) ARC o Permit to Fly in corso di validità;
- c) Certificato di assicurazione Responsabilità Civile verso Terzi con espressa dichiarazione di validità per le gare. Per gli alianti stranieri la stessa dichiarazione RCT dovrà essere esplicitamente riconosciuta valida sul territorio italiano;
- d) Strumentazione minima prevista dal Certificato di Navigabilità;
- e) Licenza radio;
- f) Paracadute.
- g) Da uno a due FR omologati IGC.

C.2.2 E' obbligatoria l'installazione e l'uso di un sistema di segnalazione traffico di prossimità (Flarm o compatibile).

C.2.3 La presenza a bordo di un localizzatore (ELT, PLB, SPOT o similari) è fortemente raccomandata. La DrG ha la facoltà di renderla obbligatoria indicandolo nel primo Bollettino di gara.

C.2.4 La DzG si riserva d'installare a bordo degli alianti un apparato di Visual Race Tracking System VRS. I concorrenti devono permettere l'installazione a bordo dei propri alianti di tale apparato ed è fatto loro espresso divieto di manometterne il funzionamento.

C.2.5 È fortemente raccomandata la presenza a bordo di un kit di pronto soccorso.

C.3 Sigla di gara

C.3.1 La sigla di gara, composta da uno a tre numeri e/o lettere e accettata dalla DrG, deve apparire sotto la semiala destra, a circa 2,5 m dall'asse dell'aliante, con la base verso il bordo di uscita.

C.3.2 La sigla deve essere riportata anche su entrambi i lati della deriva e/o del timone di direzione.



C.3.3 La sigla sull'ala non deve avere dimensioni in altezza inferiori all'80% della corda; quella di coda non deve essere alta meno di 30 cm.

C.3.4 Tutte le sigle di gara devono essere chiaramente leggibili. Non sono ammesse sigle di gara con limitato contrasto sul bianco.

C.3.5 Se due alianti hanno la stessa sigla di gara, salvo accordi diversi tra i due rispettivi piloti, il pilota con la posizione più bassa nel Ranking IGC dovrà modificare le proprie sigle di gara.

C.3.6 Prima dell'inizio della competizione e, se lo ritiene opportuno, anche in qualsiasi altro momento durante la competizione, il DrG verifica la rispondenza delle sigle di gara degli alianti ai requisiti di cui ai commi precedenti e, se ne accerta la non rispondenza, ne ordina l'immediata modifica.

C.3.7 Il mancato ottemperamento all'ordine del DrG determina in capo al DrG la facoltà di escludere il concorrente dalla competizione.

C.4 Ispezione alianti

Al fine di verificare la rispondenza degli alianti ai requisiti di cui al presente regolamento, nonché alle regole ed ai limiti fissati dal costruttore e dagli enti certificanti, il DrG, personalmente o con l'ausilio di un Giudice Sportivo, ispeziona gli alianti prima dell'inizio della competizione e, se lo ritiene opportuno, anche in qualsiasi altro momento durante la competizione.

C.5 Riparazioni e sostituzioni di parti di aliante

C.5.1 Se un aliante viene danneggiato durante la competizione, il fatto deve essere riferito al DrG.

C.5.2 Sono ammesse tutte le riparazioni, come pure la sostituzione di qualunque elemento, ad eccezione della fusoliera, dell'ala o, nel caso che l'ala sia smontabile in più elementi nel senso dell'apertura, di ciascuno di tali elementi ad eccezione delle alette di prolungamento e/o winglet.

C.5.3 Qualora il danno non sia dovuto a colpa del concorrente o dei suoi aiutanti, l'intero aliante o qualsiasi sua parte possono essere sostituiti su decisione del DrG. I danni subiti in atterraggio vengono normalmente attribuiti alla responsabilità del pilota.

C.5.4 Il DrG può consentire le sostituzioni previste nel punto precedente anche se dovute a responsabilità del concorrente o dei suoi aiutanti. In questo caso ai fini della classifica generale ha inizio per il concorrente un nuovo computo del punteggio, partendo da zero. Nella classifica finale si tiene conto del punteggio migliore ottenuto nei due periodi.

-

SEZIONE D

PROCEDURE DI GARA

D.1.0 Temi di gara

D.1.1 Le prove di gara possono essere di due tipi, così come definiti nella Parte 6 del codice sportivo FAI "Annex A to Section 3-Gliding":

- a) Gare di velocità Racing Task (**RT**);
- b) Gare di velocità ad Area Assegnata (**AAT**);
- c) Gare di velocità RT con applicazione dell'handicap sulla distanza assegnata (**DHT**) (vedi D.1.4).

D.1.2 I temi di gara vengono scelti dal DrG previa consultazione con il Responsabile del Servizio Meteorologico e con il Task Setter. In nessun caso i concorrenti partecipano alla scelta dei temi ma, attraverso il proprio rappresentante, possono rappresentare al DrG osservazioni in ordine alla sicurezza del tema di volo scelto.

D.1.3 Il DrG sceglie la tipologia di tema di cui al punto D.1.1 a) e b) cercando, ove possibile, di non utilizzare la stessa tipologia per oltre i 2/3 delle giornate di gara. La scelta della gara DHT rientra nel conteggio delle gare RT comma a).

D.1.4 Il Distance Handicap Task DHT è una gara di tipo RT utilizzabile soltanto quando sia prevista l'applicazione del fattore correttivo basato sull'handicap. Nella gara DHT, i raggi dei Punti di Virata sono personalizzati per il fattore

correttivo di ogni aliante concorrente. Tali raggi sono riportati sul foglio del tema (Task Sheet). Le formule di calcolo dei raggi dei Punti di virata si trovano nei documenti FAI, IGC Procedures for Handicapped Classes.

D.2.0 Informazioni sul tema di giornata

Tutte le informazioni inerenti alle singole prove della competizione, quali data e numero della prova, classe, tema di gara, apertura e chiusura dello schieramento, ora prevista di inizio decolli, quote e zone di sgancio, eventuali limiti di quota e di velocità alla partenza e all'arrivo, effemeridi, spazi aerei vietati attivi e quota massima del campo di gara, sono stabilite per ciascuna prova dal DrG e comunicate ai concorrenti nel corso del briefing nonché inserite nel foglio del tema di giornata. In caso di modifiche a tali informazioni intervenute successivamente al briefing, il DrG deve informare tutti i concorrenti interessati raccogliendo le relative firme comprovanti la ricezione delle nuove informazioni.

D.3 Schieramento

D.3.1 L'ordine di schieramento per righe è sorteggiato prima della prima prova di gara; in base al numero di righe e al numero di prove in calendario, il DrG determina il numero di righe che avanzeranno progressivamente, in ciascuna classe, dopo ogni prova valida.

D.3.2 Lo schieramento e la sequenza delle classi vengono pubblicati almeno due ore prima del briefing. Gli alianti dovranno essere schierati entro l'orario specificato dalla DrG.

D.3.3 Le procedure di controllo dei pesi degli alianti vengono specificate nel RPG.

D.4.0 Decollo e traino

D.4.1 Il decollo degli alianti avviene normalmente mediante traino aereo. Gli alianti motorizzati in grado di farlo, possono decollare autonomamente. Il costo di traino e gli eventuali costi di decollo autonomo a carico dei concorrenti sono specificati nel primo bollettino.

D.4.2 Se un pilota non è pronto per il decollo per colpa della DrG, il DrG non può dare inizio ai decolli stessi di quella classe.

D.4.3 Ad ogni concorrente vengono concessi al massimo tre decolli per ogni prova. Se un pilota pospone un decollo di sua iniziativa, o non è pronto quando è il suo turno, perde quel decollo e viene fatto decollare come ultimo della classe che sta partendo al momento in cui egli è pronto. La DrG si riserva, per giustificati motivi, di ridurre il numero dei decolli a meno di tre comunicandolo tempestivamente.

D.4.4 I circuiti di traino e di decollo autonomo, le zone e la quota di sgancio vengono comunicati al briefing o subito prima del lancio di ciascuna classe.

D.4.5 Un concorrente che richiede un secondo o un terzo decollo può effettuarlo solo al termine dei decolli della classe che sta partendo al momento in cui egli è pronto. Nel caso in cui il concorrente sia dovuto riatterrare per cause a lui non imputabili, o anche nel caso in cui un aereo da traino disponibile al suolo sia inadatto a trainare i primi alianti in attesa nella classe successiva non causando quindi alcun ritardo operativo alla classe successiva, il DrG può autorizzare il ridecollo immediato ovvero il decollo prima del completamento dell'involo della classe allo stesso non appartenente.

D.4.6 Un concorrente che atterra fuori dall'aeroporto di partenza dopo un decollo regolare non può ripartire per quella prova, salvo espressa deroga concessa dal DrG e comunque solo nel caso in cui il mancato atterraggio in aeroporto non sia dipeso da colpa del pilota.

D.4.7 Un decollo fallito o un inconveniente al traino che provochi lo sgancio prematuro dell'aliante vale come decollo ufficiale se il pilota resta in volo. Non vale se il pilota atterra immediatamente, anche fuori dall'area aeroportuale, e si porta al più presto al punto di decollo.

D.4.8 L'orario dei decolli viene annunciato al briefing e riportato sul foglio del tema di giornata. L'orario dei decolli può essere posticipato dal DrG in relazione all'evolversi della situazione meteo.

Con 15 minuti di anticipo rispetto all'ora prevista per l'inizio dei decolli della prima classe in schieramento, il DrG conferma per radio e/o in forma scritta ai concorrenti l'orario di inizio decolli ovvero comunica il nuovo orario posticipato. In caso di cambiamento del tema intervenuto successivamente al briefing, il DrG deve dare ai concorrenti della classe interessata almeno 20 minuti di tempo prima di iniziare i decolli di tale classe.

D.4.9 I piloti di alianti motorizzati, se trainati, al fine di comprovare il funzionamento dei sistemi di registrazione della prova sportiva, devono attivare il motore per un tempo compreso tra un minimo di 30 e un massimo di 120

secondi, entro 10 minuti dallo sgancio. Se la prova motore ha durata compresa tra 61 e 120 secondi, il pilota deve, dopo lo spegnimento del motore, riportarsi immediatamente sotto la quota alla quale ha eseguito l'avviamento del motore, con una velocità pari a quella di uso del motore. Per la mancata osservanza dei limiti di durata, di intervallo dallo sgancio e di quota, si applicano le penalità previste nell' ALLEGATO C.

Questa procedura, che rimane sempre nella facoltà del pilota, rappresenta un obbligo solo nella giornata di allenamento o nel primo giorno di gara (per i giorni successivi la DrG controllerà esclusivamente che l'ENL del logger sia sempre attivo).

D.4.10 I piloti di alianti motorizzati che decollano autonomamente, al termine del circuito di salita preventivamente assegnato e delle operazioni di rientro del motore devono portarsi sul punto e alla quota di sgancio della propria classe senza utilizzare alcuna fonte di veleggiamento (termica, dinamica, onda).

D.4.11 In caso di mancato aggancio i piloti di alianti motorizzati devono riatterrare. Il secondo o terzo decollo può avere luogo al termine dei lanci della classe che sta partendo al momento in cui il pilota è pronto per il nuovo decollo. Nel caso in cui il tema di giornata impegni esclusivamente alianti motorizzati, è facoltà del Direttore di Gara di autorizzare, su esplicita richiesta ricevuta via radio dal concorrente, la riaccensione in volo del motore sotto controllo visivo del DrG nei pressi dell'aeroporto; ogni riaccensione eseguita a seguito di autorizzazione viene contata a tutti gli effetti come un nuovo decollo.

D.5 Partenza

D.5.1 Opzioni di partenza: Per ciascuna prova di gara, deve essere usata una delle seguenti Opzioni di Partenza, dandone indicazione sul Foglio del Tema (Task Sheet), inclusi i rispettivi parametri, quando necessari:

- a. La Partenza normale, con o senza limiti di quota e di velocità;
- b. La Partenza a Prenotazione PEV (Pilot Event Start), con Tempo Attesa e Durata Finestra di Partenza.

D.5.2 La linea di partenza è una linea perpendicolare alla direzione del primo punto di virata la cui lunghezza è definita dalla DrG ed è specificata nel foglio del tema di giornata. La partenza è valida se il FR mostra che l'aliante ha attraversato la linea di partenza nella direzione del primo PV o Area Assegnata dopo che il traguardo è stato aperto. In mancanza di un attraversamento della linea nella direzione sopra indicata, è considerata come partenza valida anche la presenza di un fix del FR, successivo all'apertura del traguardo, che dista meno di 500 m dalla linea. In questo caso il tempo di partenza è quello della registrazione del fix più vicino alla linea di partenza e il concorrente riceve la penalità indicata in Allegato C.

D.5.3 L'area di partenza è definita come l'area all'interno dal semicerchio di diametro pari alla lunghezza della linea di partenza e opposta al primo punto di virata. A partire dagli ultimi 5 minuti prima dell'apertura della linea di partenza, all'interno di tale area è severamente proibito virare a destra per più di 90°.L'inosservanza sarà penalizzata come indicazioni in Allegato C

D.5.4 Il DrG sceglie la tipologia di Partenza di cui al punto D.5.1 a) e b) cercando, ove possibile, di non utilizzare la stessa tipologia per oltre i 2/3 delle giornate di gara.

D.5.4 Le partenze vengono normalmente aperte 30 minuti dopo il decollo dell'ultimo aliante della classe che era nella propria regolare posizione di schieramento. È tuttavia facoltà del DrG ridurre il ritardo di apertura della linea di partenza fino a 20 minuti anziché 30 quando la distanza tra la zona di sgancio e il centro della linea o dell'area di partenza è inferiore a 15 km.

D.5.6 Dopo il decollo dell'ultimo concorrente di ciascuna classe il DrG annuncia via radio lo stop orario GPS, comunica l'ora esatta della partenza della classe. Prima della partenza, determina e annuncia l'altitudine QNH alla quale si applica il limite di quota (la cui esistenza deve essere dichiarata sul foglio del tema di gara), se non già predeterminato e riportato sul foglio del tema, avverte i concorrenti che mancano dieci e cinque minuti al taglio del traguardo, annuncia che la linea di partenza è aperta. L'ora ufficiale della gara è l'ora GPS.

D.5.7 La linea di partenza rimane normalmente aperta fino alle effemeridi. Il DrG ha comunque la facoltà di anticipare la chiusura della linea di partenza ove le condizioni lo rendano opportuno. L'orario di chiusura della linea di partenza deve in ogni caso essere riportato sul foglio del tema di giornata.

D.5.8 Può essere imposto un vincolo di quota di pre-partenza. In questo caso, dopo l'apertura della linea di partenza e prima di effettuare una partenza valida, il concorrente deve scendere al di sotto della quota di pre-partenza indicata come limite sul foglio del tema di giornata; è sufficiente la presenza di un solo punto (fix GPS) a quota adeguata, registrato dal logger nell'intervallo temporale sopradescritto. Eventuali infrazioni saranno penalizzate. In questo caso non dovranno essere posti limiti di quota e/o di velocità al taglio della linea di partenza.

D.5.9 In alternativa a quanto previsto al punto D.5.7, può essere imposta una limitazione di quota e di velocità rispetto al terreno al momento della partenza, con indicazione sul foglio del tema di giornata.

D.5.10 Partenze non corrette saranno penalizzate.

D.5.11 In caso di più partenze valide effettuate da un concorrente, la sua prestazione sarà valutata considerando la partenza valida che determina il punteggio più alto. Una partenza effettuata dopo aver regolarmente completato il tema di gara non sarà considerata valida.

D.5.12 Se una prova viene annullata per motivi di sicurezza dopo che alcuni concorrenti hanno già effettuato la partenza, il DrG provvede a informare i concorrenti già partiti via radio e chiede conferma della ricezione del messaggio attraverso la sua ripetizione.

D.5.13 Il DrG ha la facoltà di applicare, alla singola prova o all'intera gara, la modalità di partenza denominata **Partenza a Prenotazione PEV**. In questo caso verrà data comunicazione al briefing e le durate del Tempo Attesa e della Finestra di Partenza saranno pubblicate nel foglio del tema di giornata.

Quando è in uso la Partenza PEV, prima di effettuare la Partenza i concorrenti devono registrare una prenotazione nel logger primario premendo il pulsante PEV o altro comando efficace a tal fine. Il comando PEV dà inizio al conteggio del Tempo di Attesa (PEV Wait Time), al termine del quale la Partenza è consentita e inizia il conteggio della durata di apertura della Finestra di Partenza (PEV Start Window). Dopo la scadenza della Finestra di Apertura la Partenza non è regolare. La Partenza è valida e priva di penalità legate a questa procedura, quando il concorrente la effettua nel periodo di apertura della propria Finestra di Partenza.

Il comando PEV può essere azionato in qualunque momento, per un massimo di tre volte (lo *scorer* ignorerà qualunque comando PEV successivo al terzo). Ogni comando PEV sostituisce e sposta la Finestra di Partenza, azzerando il conteggio del Tempo di Attesa. Una serie di comandi PEV ripetuti entro 30 secondi l'uno dall'altro verranno considerati come un singolo comando avvenuto in coincidenza col primo comando della serie. In mancanza della registrazione del comando PEV, o se la Partenza effettiva avviene al di fuori della Finestra di Partenza, si applicano le penalità di cui all'ALLEGATO C.

La validità della Partenza PEV è sottoposta alle stesse condizioni indicate nei paragrafi da D.5.2 fino a D.5.11 compresi.

Nota: solo il logger primario può essere utilizzato per il comando PEV.

Nota: le durate del Tempo di Attesa (PEV Wait Time) e di apertura della Finestra (PEV Start Window) devono essere di 5, 6, 7, 8, 9 o 10 minuti, come indicato sul foglio del tema.

D.6 Partenza in simultanea

D.6.1 Nelle competizioni per le quali non sia prevista la correzione del punteggio attraverso l'assegnazione di un handicap all'aliante, il DrG può assegnare una o più prove con il sistema della partenza simultanea. Le prove con partenza simultanea dovranno essere di tipo RT o DHT

D.6.2 Per ragioni di sicurezza, la partenza simultanea può essere disposta esclusivamente nelle competizioni nelle quali il numero dei concorrenti sia pari o inferiore a 20 e nelle giornate in cui le condizioni meteorologiche lo consentono.

D.6.3 L'apertura della linea di partenza in modalità simultanea deve essere data non prima di 30 minuti dal decollo dell'ultimo aliante della classe.

D.6.4 I piloti devono trovarsi dietro la linea di partenza almeno un minuto prima dell'apertura del traguardo. L'inosservanza sarà sanzionata con l'applicazione delle sanzioni di cui all'ALLEGATO C.

D.6.5 Dopo l'apertura della linea di partenza i piloti devono attraversare la linea di partenza entro i limiti di altitudine e velocità indicati dalla DrG. L'inosservanza sarà sanzionata con l'applicazione delle penali di cui all'ALLEGATO C.

D.6.6 Un pilota che dovesse usufruire di un traino dopo l'apertura del traguardo, sarà sganciato direttamente sulla linea di partenza alla quota massima di partenza, e potrà partire immediatamente.

D.6.7 La DrG effettua i seguenti messaggi radio:

a) **dopo lo sgancio dell'ultimo aliante:** *"la linea di partenza aprirà alle ore, massima altitudine consentita è m QNH, velocità massima sulla linea è km/h"*;

- b) **cinque minuti prima** dell'apertura: *"la linea di partenza aprirà tra cinque minuti, la massima altitudinem QNH, la velocità massima sulla linea è km/h". Ricordiamo che un minuto prima dell'apertura dovrete essere dietro la linea di partenza";*
- c) **tre minuti prima** dell'apertura del traguardo: *"la linea di partenza aprirà tra tre minuti. I piloti dovranno essere dietro la linea di partenza tra due minuti";*
- d) **due minuti prima** dell'apertura: *"la linea di partenza aprirà tra due minuti. I piloti dovranno essere dietro la linea di partenza tra un minuto";*
- e) **un minuto prima** dell'apertura: *"la linea di partenza aprirà tra un minuto. I piloti devono essere già dietro la linea di partenza";*
- f) **30 secondi prima** dell'apertura: *"la linea di partenza aprirà tra 30 secondi;*
- g) **10 secondi prima** dell'apertura: *"apertura la linea di partenza tra 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, via".*

D.6.8 La linea di partenza è fissata dalla DrG e specificata nel foglio del tema di giornata. La partenza è valida se il FR mostra che l'aliante ha attraversato la linea di partenza nella direzione del primo PV dopo che il traguardo è stato aperto. Vengono applicate penalizzazioni per partenze anticipate come da ALLEGATO C.

D.6.9 Nel caso di partenza simultanea, immediatamente dopo l'apertura della linea di partenza, ai piloti non è consentito, per riposizionarsi rispetto alla linea del traguardo, procedere in senso contrario a quello degli altri concorrenti; ciò al fine di scongiurare il rischio di collisioni con gli altri concorrenti che si avvicinano.

D.6.10 Nel caso di partenza simultanea, immediatamente prima dell'apertura della linea di partenza, ai piloti non è consentito procedere parallelamente alla linea di partenza a una distanza da essa inferiore a 1 chilometro; ciò al fine di scongiurare il rischio di collisioni con gli altri concorrenti che si avvicinano.

D.6.11 L'area di partenza è definita come l'area all'interno del semicerchio di diametro pari alla lunghezza della linea di partenza e opposta al primo punto di virata. A partire dagli ultimi 5 minuti prima dell'apertura della linea di partenza, all'interno di tale area è severamente proibito virare a destra per più di 90°. L'inosservanza sarà penalizzata come indicazioni in Allegato C

D.7.0 Punti di Virata

D.7.1 I punti di virata (PV) sono punti definiti da coordinate geografiche. La Zona di Osservazione (ZO) di un PV è lo spazio aereo contenuto in un cilindro verticale di 500 m di raggio centrato sul PV. Per ragioni di sicurezza il DrG può prevedere eccezionalmente un raggio della ZO maggiore di 500 m.

D.7.2 Il concorrente ha aggirato correttamente il PV se il FR mostra un fix valido all'interno della ZO oppure se la congiungente due fix validi consecutivi attraversa la ZO. Se il concorrente non entra nella ZO ma il suo FR presenta un fix distante meno di 500 m dalla ZO allora il PV o l'area assegnata sono considerati aggirati e viene attribuita una penalità.

D.7.3 Il concorrente deve aggirare i PV specificati dalla DrG nell'ordine richiesto. In caso contrario i PV non sono considerati aggirati.

D.7.4 I PV devono appartenere al territorio di gara ma la ZO o l'Area Assegnata possono anche uscire parzialmente dal territorio di gara.

D.8 Arrivo

D.8.1 La DrG può scegliere per ogni tema di giornata una delle seguenti modalità di Traguardo di Arrivo (TA):

- a) Linea di arrivo sull'aeroporto (LAA);
- b) Linea di arrivo remota (LAR);
- c) Cerchio di arrivo (CA).

La LAR e il CA permettono ai piloti, una volta attraversato il TA, di impostare una discesa lenta verso l'aeroporto e di concentrarsi sulla procedura di atterraggio, nonché di mantenere la necessaria separazione dagli altri aliante, cosa importante specie in caso di aeroporti dotati di un'unica pista di atterraggio. Questi tipi di TA consentono anche ai piloti di chiudere il tema e di atterrare in un campo o in un aeroporto diverso, qualora l'aeroporto di gara sia ritenuto inadatto all'atterraggio.

I possibili TA per la competizione devono essere specificati nel RPG unitamente alle relative procedure di circuito e atterraggio. La DzG dovrà indicare sul foglio del tema di giornata la quota minima di attraversamento del TA.

Per completare correttamente la prova il concorrente deve attraversare il TA nella direzione e alla quota indicate nel foglio del tema di giornata, a bordo del proprio aliante e senza aiuti.

D.8.2 I concorrenti annunciano il loro imminente arrivo sulla frequenza indicata nel foglio del tema, comunicando il numero di gara e i minuti mancanti all'atterraggio.

D.8.3 Gli addetti al traguardo informano i concorrenti circa la forza e la direzione del vento, oltre ad ogni altro dato meteorologico significativo per la sicurezza.

D.8.4 Il TA viene normalmente chiuso alle effemeridi, oppure quando tutti i concorrenti sono atterrati.

D.8.5 Il concorrente che alla chiusura del TA non abbia ancora completato il percorso di gara, viene considerato atterrato fuoricampo nel punto in cui si trova al momento della chiusura del TA

D.9 Linea di arrivo sull'aeroporto (LAA)

D.9.1 La LAA è un segmento di retta centrato sul punto di arrivo, ortogonale all'ultimo lato e lungo normalmente 2000 m (1000 m per parte), o come riportato sul foglio del tema. La LAA deve essere attraversata, nella direzione del tema di gara, al di sopra di una quota minima, salvo il caso degli atterraggi in diretta, di 15 metri (AGL).

D.9.2 Il punto di arrivo è posizionato sull'aeroporto o nelle immediate vicinanze in modo che gli alianti possano atterrare in sicurezza dopo aver attraversato la LAA.

D.10 Linea di arrivo remota (LAR)

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 sfornamento orizzontale dell'area di gara, ma il concorrente dovrà attenersi rigorosamente al rispetto 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 DrG 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 intenzione.

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 quella 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 deve essere impostato per registrare un fix ogni massimo 1 secondo. Eventuali frequenze di registrazione superiori 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)