



**REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE**  
**SPECIALITA' DELTAPLANO - CROSS COUNTRY**



## **REGOLAMENTO NAZIONALE GARE DI VOLO LIBERO DELTAPLANO**

### **Indice regolamento:**

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

## 1. REGOLAMENTO

- 1.1 Il presente regolamento è proposto dalla STS e approvato dalla CCSA dell'AECI.
- 1.2 Il Regolamento del Campionato di Cross Country Libero è parte integrante del presente regolamento.
- 1.3 Le modifiche ai regolamenti sono approvate dalla CCSA sentito il parere dei componenti della commissione STS/VL.  
Per modifiche sostanziali devono essere sentiti anche i migliori 20 piloti (GRP20). Nuove norme o modifiche non possono avere effetto retroattivo salva la modifica dei punteggi di tutti gli agonisti.
- 1.4 Le modifiche devono essere esposte, disgiuntamente dal regolamento, sulla bacheca delle comunicazioni ufficiali e sul tabellone di decollo prima dell'inizio delle gare che sono antecedenti alla pubblicazione delle modifiche stesse sul sito web dell'AECI pena l'invalidità delle stesse. Le modifiche al regolamento di cross country libero entrano in vigore dopo 30 giorni dalla pubblicazione sul sito web dell'AECI.

## 2. FINALITA'

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

## 3. PILOTI

- 3.1 Tutti i cittadini italiani o i residenti in Italia da almeno 1 anno, iscritti all'AECI e in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto e sportivo possono prendere parte a tutti gli effetti agli eventi sportivi sotto l'egida della AECI.
- 3.2 I cittadini stranieri non residenti, in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto e sportivo possono prendere parte alle competizioni nazionali. Non concorrono al titolo di campione italiano; non sono inclusi nella classifica generale.

## 4. GRUPPO DEI 20 MIGLIORI PILOTI (GRP20)

- 4.1 Obiettivi e funzioni del gruppo sono:
  - incremento dello spirito di gruppo, sportivo e agonistico e della capacità di volo dei piloti migliori ;
  - il controllo della corretta applicazione del regolamento in Italia;
  - funzioni consultive e propositive nell'ambito della STS/VL.
- 4.2 Fanno parte del gruppo i seguenti piloti:
  - i primi quindici della Classifica Generale classe 1,
  - i primi 2 della Classifica Generale classe 5;
  - il vincitore della Coppa Italia
  - un team leader
  - un componente della STS/VL

La composizione del gruppo è aggiornata annualmente e viene pubblicato l'elenco dei componenti sulla pagina web ufficiale dell'AECI. L'appartenenza al gruppo non è vincolante; se un pilota rinuncia, subentra il primo escluso dalla classifica.
- 4.3 L'appartenere al gruppo dei 20 dà diritto:
  - al voto nelle assemblee del gruppo;
  - a essere invitati personalmente dai Team Leader a partecipare alle gare estere prescelte.

- all'iscrizione fino al giorno d'inizio delle competizioni dove sia fissato un numero chiuso di piloti.
- 4.4 Gli appartenenti al gruppo 20 migliori piloti sono tenuti a seguire le disposizioni tecniche del Presidente della STS/VL e dei Team Leader.
- 4.5 Proposte sottoscritte dal 50% dei componenti se non applicate devono avere risposta motivata scritta da parte del Presidente della STS/VL
- 4.6 L'assemblea si tiene annualmente normalmente tra settembre e novembre ed è indetta dalla STS/VL. I piloti che non parteciperanno a tali riunioni non potranno sindacare le decisioni prese dall'assemblea fino alla riunione successiva.

## 5. ORGANIZZAZIONE

- 5.1 Chi intende organizzare una competizione deve presentare alla STS/VL una proposta scritta dettagliata entro e non oltre il primo settembre dell'anno precedente, depositando la quota pari all'iscrizione di un concorrente, nel caso la gara fosse valevole per il Ranking FAI (CIVL).  
Qualora fosse accettata la suddetta candidatura, la quota sarà utilizzata per l'iscrizione nel calendario FAI.  
La scuola certificata di vds/vl che intende organizzare una competizione a livello regionale deve fare riferimento alla segreteria del circuito regionale. ( CTF – Centro tecnico federale-)
- 5.2 La rinuncia all'organizzazione è ammessa sino a fine gennaio e deve essere comunicata per iscritto, anche a mezzo telefax, all'Ufficio Sportivo AeCI.  
Si accettano successivi eventuali abbandoni solo se motivati da reale causa di forza maggiore.
- 5.3 L'organizzazione di ogni gara deve essere in regola con le disposizioni di legge.
- 5.4 Sono doveri di ogni organizzazione:
  - garantire il servizio telefonico di ricezione delle comunicazioni per il recupero e l'affissione in apposita bacheca dei relativi messaggi;
  - fornire agli iscritti tutte le istruzioni per l'uso del GPS come strumento di verifica dei voli;
  - la possibilità del suo caricamento con le coordinate delle boe e la completa gestione delle classifiche tramite il suo utilizzo;
  - rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo e sul tabellone di decollo;
  - esporre sulla bacheca il regolamento in vigore, le Classifiche Generali con gli ultimi aggiornamenti;
  - esporre sulla bacheca, e sul tabellone di decollo, la classifica provvisoria di giornata e di gara entro le 9 della mattina successiva all'ultima prova effettuata;
  - distribuire ai partecipanti copie della classifica definitiva alla premiazione finale, firmate dal direttore di gara;
  - esporre sul tabellone di decollo prima del briefing, una cartina geografica a grande scala della zona di volo con i dettagli della prova: coordinate e foto dei punti di virata, arrivo, zone regolamentate, pericolose zone proibite;
  - predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso;
  - mettere a disposizione dei concorrenti (anche a pagamento) idonee carte geografiche della zona di volo;
  - predisporre idonei moduli per compilare la dichiarazione di volo.
  - fare pervenire il file programma con le classifiche della gara alla STS/VL (o al controllore delegato dell'AECI) entro il quarto giorno dall'effettuazione della gara.
  - inviare alla STS/VL dettagliati rapporti dei reclami e degli incidenti avvenuti nel corso della gara.
- 5.5 Le organizzazioni che intendono mettere in calendario una prova dovranno inoltre dichiarare, contestualmente alla richiesta, il nome del Direttore di gara. L'AeCI può inviare un controllore da affiancare al direttore proposto.

## 6. GARE E OMOLOGAZIONI

- 6.1 Sono considerate valide ai fini delle classifiche nazionali generali tutte le gare nazionali presenti nel calendario gare deliberato da AeCI e tutte le gare estere, in calendario FAI comprese quelle a numero chiuso.
- 6.2 Le classi sono 2 e gareggiano insieme nelle stesse competizioni: ali rigide, ali flessibili.
- 6.3 Nel caso fossero presenti ali di classe 5, sarà stilata una classifica OPEN, attribuendo una penalità del 15%

- alle ali di classe 5. Per entrambe le classi 1 e 5 saranno considerati tutti i partecipanti che saranno poi separati per l'inserimento nelle rispettive classifiche generali
- 6.4 L'organizzazione di una competizione non può modificare il regolamento, può integrare il regolamento solo per quanto non previsto e comunque seguendo lo spirito che informa il regolamento. Le disposizioni in contrasto con il presente regolamento sono nulle.
- 6.5 Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata salvo parere unanime dei partecipanti.
- 6.6 Il Campionato Italiano è una competizione annuale che assegna il titolo di campione italiano se il vincitore ha conseguito almeno 1500 punti sommando i punti delle singole prove.
- 6.7 I piloti che vogliono utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono fare pervenire alla STS/VL, nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:
- regolamento di gara utilizzato;
  - classifiche giornaliere con punti, tempi e Km percorsi dai concorrenti in formato elettronico (file di FS .fsdb);-classifica finale;
  - nome e recapito telefonico dell'organizzatore.
- 6.8 Entro 15 gg dal termine della competizione, ai sensi del RSN, deve essere trasmessa la documentazione prevista (relazioni, classifiche, ecc.), per richiedere alla CCSA l'omologazione la gara realizzata.
- 6.9 L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito (Generale, Coppa Italia, ecc.) con i risultati ottenuti nelle prove disputate
- 6.10 Nel caso di evidenti e gravi violazioni del regolamento, o di gravi omissioni nell'applicazione dello stesso, l'STS può proporre alla CCSA, di non omologare la competizione. In tal caso la decisione dovrà essere chiaramente motivata per iscritto all'organizzazione. Se la competizione non viene omologata i risultati in essa ottenuti non verranno utilizzati per la redazione delle varie classifiche di merito.

## 7. CLASSIFICHE

- 7.1 Obiettivo delle classifiche è di garantire una graduatoria dei piloti di deltaplano che hanno partecipato alle recenti competizioni, incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del deltaplano, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.
- 7.2 Le Classifiche Generali (classe 1 FAI e classe 5 FAI) si ottengono sommando per ogni pilota i migliori punteggi ottenuti in cinque gare svoltesi nell'anno agonistico in corso e nei due precedenti.
- 7.2 La Classifica Generale di Classe 5 si otterrà estrapolando i piloti dalla Classifica OPEN di ogni singola gara, in tal modo saranno considerati tutti i partecipanti ai fini del calcolo del punteggio e si eviteranno calcoli ridicoli nel caso di scarsa partecipazione di ali di classe 5.
- 7.4 I punteggi antecedenti l'anno in corso vengono così ridotti:
- anno precedente: -10 %;
  - due anni prima: -20 %
- Sono considerati al più due risultati complessivi per la stagione di due anni prima.
- 7.5 La classifica del campionato di Cross Country Libero, in base all'apposito regolamento, assegna il titolo annuale di Campione Italiano di Cross Country Libero.
- 7.6 I punteggi considerati nella Classifica Generale possono provenire da competizioni annuali di Cross Libero che sono valutate come una normale gara di distanza.
- 7.7 La classifica di Coppa Italia assegna il titolo annuale di vincitore della Coppa Italia e si ottiene sommando i migliori punteggi ottenuti in quattro gare nazionali, svoltesi nell'anno solare in corso e valide per questo tipo di classifica (vedi art. 7a).
- 7.8 Le classifiche sono aggiornate dopo ogni competizione.
- 7.9 Le gare svoltesi a cavallo di fine anno agonistico si considerano dell'anno nuovo.
- 7.10 Le gare in cui si attua una selezione dei piloti sono valutate come unica gara dall'inizio delle selezioni alla fine della finale.
- 7.11 Oltre alla classifica individuale si può stilare la classifica a squadre. In questo caso vengono considerati i risultati dei migliori 3 piloti di ogni squadra per ogni prova. Il numero massimo di componenti deve essere fissato dall'organizzazione ma compreso tra 4 e 6, non c'è limite al numero minimo. Non è ammesso formare squadre dopo la prima prova valida.

## 7a. COPPA ITALIA AeCI

- 7a.1 Sono considerate valide per la Coppa Italia le gare della stagione in corso, escluse le gare internazionali.
- Ogni singola gara sarà semplicemente ricalcolata escludendo dal calcolo i piloti stranieri.
- 7a.2 Tutti i piloti possono partecipare alle singole gare con le seguenti distinzioni:
- concorrono per la classifica di Coppa Italia tutti i piloti in regola con la documentazione di volo per l'anno in corso.
- 7a.3 Saranno considerate valide le migliori 4 prove di ciascun pilota (con ricalcolo).
- 7a.4 Il vincitore della Coppa Italia AeCI sarà inserito nella rosa dei piloti di interesse per la squadra nazionale (vedi art. 9).
- 7a.5 Sarà comunque preso in considerazione il primo pilota che non sia già presente nelle prime tre posizioni della classifica generale.

## 8. VALORE GARA

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

Valore gara = Ct × Cp

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

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

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

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

## 9. SQUADRA NAZIONALE

- 9.1 Requisiti fondamentali per essere membro della Squadra Nazionale sono correttezza e sportività.
- 9.2 La Squadra Nazionale sarà selezionata dal Team Leader, proposta alla STS/VL e nominata dalla CCSA, tenendo in considerazione i risultati presenti nella classifica generale, dando particolare importanza alle competizioni svoltesi nei paesi stranieri. I piloti occupanti i primi tre posti della classifica generale al momento della selezione accedono di diritto alla squadra nazionale, sarà tenuto in particolare considerazione il primo pilota classificato in Coppa Italia l'anno precedente (che non sia già uno dei primi tre della classifica generale).
- 9.4 Il Gruppo 20 migliori piloti è così composto:
- i primi quindici piloti della Classifica Generale di classe1 al 31.10 dell'anno precedente
  - i primi due piloti della Classifica Generale di classe5 al 31.10 dell'anno precedente
  - il primo pilota della Coppa Italia escludendo quelli già presenti nelle prime tre posizioni della classifica

generale.

- un team leader
- un componente della STS/VL

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

- 9.3 Gli Assistenti alla Squadra Nazionale sono scelti dal Team Leader in accordo con la STS/VL e hanno il compito di coadiuvarlo.
- 9.4 Il Team Leader accompagna e supporta, in occasione di gare estere importanti, i piloti italiani partecipanti.
- 9.5 I piloti devono scrupolosamente attenersi alle indicazioni del Team Leader o degli Assistenti pena l'esclusione dalla rosa dei convocati, prescindendo dal loro diritto di partecipazione in base alle classifiche.
- 9.6 La CCSA ha il potere di escludere dal gruppo dei 20 migliori piloti qualsiasi pilota che tenga un comportamento non corretto e antisportivo all'interno e all'esterno della squadra
- 9.8 La determinazione della squadra nazionale sarà effettuata per 4 elementi, otto mesi prima della più importante gara FAI di cat 1 (mondiali o europei), per i rimanenti, 30gg prima della data di inizio della competizione internazionale cui sarà inviata.

## 10. CAPOSQUADRA

- 10.1 I caposquadra (team leader) sono nominati dal Presidente della CCSA sentita la proposta della STS/VL. I caposquadra delle due classi collaborano tra loro.
- 10.2 Le competenze del caposquadra sono:
- l'incremento dello spirito di squadra, dello spirito sportivo e agonistico e della capacità di volo dei piloti italiani candidati alla squadra nazionale e in particolare dei piloti emergenti;
  - la direzione e l'allenamento (anche a terra) della squadra italiana nel corso di eventi nazionali ed internazionali con pieni poteri circa la tattica di squadra;
  - la gestione dei rapporti con l'organizzazione;
  - l'organizzazione logistica in loco.
  - Durante le competizioni per comportamenti di grave scorrettezza sportiva il caposquadra può estromettere dalla squadra uno o più piloti.

## 11. SESSI

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

## 12. ISCRIZIONI

- 12.1 La domanda di iscrizione è perfezionata se redatta sul modulo di iscrizione ufficiale e se accompagnata dalla tassa d'iscrizione.
- 12.2 Le iscrizioni non perfezionate si considerano non fatte eccetto per l'eventuale diritto di prelazione sull'iscrizione acquisito con un'iscrizione imperfetta.
- 12.3 Deve essere garantita la possibilità di partecipare a tutti i piloti della Lega, fatto salvo il rispetto dei termini e delle condizioni poste dalle singole organizzazioni, pena la nullità della competizione.
- 12.4 Il costo massimo dell'iscrizione per i piloti è stabilito in €10,00 per ogni giornata di gara prevista più €5,00 per giorno validato, pena la nullità della competizione. (es: una gara di tre giorni costerà €30,00 più €5,00 per ogni giorno volato, quindi, chi si iscrivesse per una sola giornata, pagherebbe €35,00) Non comporta violazione della disposizione precedente il richiedere un adeguato e specifico corrispettivo per servizi facoltativi diversi da quelli dettagliati nel presente regolamento.
- 12.5 E' facoltà dell'organizzazione rifiutare l'iscrizione dei piloti ritenuti non idonei per motivi di sicurezza o per mancanza dei requisiti di legge e di regolamento.
- 12.6 E' consentito iscriversi anche dopo lo svolgimento di una o più prove. La quota di iscrizione sarà quella dell'intera competizione decurtata delle prove già disputate. Non sarà invece restituita alcuna quota a competizione già iniziata, non è altresì possibile iscriversi il primo giorno di gara con una quota inferiore alla

totale.

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

## 13. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

- 13.1 Sono ammessi alle competizioni 2 classi di deltaplano: deltaplani con e senza torre (classe FAI 1) e ali rigide (classe FAI 5).
- 13.2 L'attrezzatura deve essere conforme agli standard correnti.

## 14. SICUREZZA

- 14.1 Durante gli allenamenti ed in gara sono obbligatori casco omologato EN966, paracadute di soccorso, aggancio di sicurezza.
- 14.2 Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza dell'attrezzatura usata. Il direttore di gara e il direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.
- 14.3 Il Direttore di gara si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o annullare la gara in situazioni potenzialmente pericolose.
- 14.4 Volo in nube ed acrobazia sono vietati. Comportamento pericoloso, non rispetto delle regole di volo, comportamento antisportivo, causeranno penalità o squalifica a discrezione del direttore di gara.
- 14.5 Al primo briefing deve essere esposta su idonea carta topografica e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio, nonché, segnalata la presenza di eventuali ostacoli pericolosi al volo e poco identificabili come linee elettriche, teleferiche e zone non atterrabili lungo il percorso e soprattutto nella zona di avvicinamento a meta.
- 14.6 Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.
- 14.7 Il commissario di decollo deve sempre invitare il pilota a effettuare una prova d'aggancio prima di autorizzare il decollo.
- 14.8 In volo, nel raggio di un chilometro dal decollo è obbligatorio un senso di rotazione unico dei concorrenti, fissato come segue: le task dispari avranno senso di rotazione sinistrorso e le task pari senso di rotazione destrorso.
- 14.9 In caso di emergenza si deve contattare prontamente il direttore di gara e fornire tutti i particolari utili al soccorso.
- 14.10 Un pilota che vede una situazione di emergenza di altro pilota deve, se possibile, atterrare e dare soccorso. Il punteggio di giornata del pilota che interrompe la gara per prestare soccorso è a discrezione del direttore di gara.

## 15. NUMERI DI GARA

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

## 16. TEMI DI GARA

- 16.1 I temi di gara previsti sono: distanza, velocità o corsa.
- Distanza: può essere libera o su percorso prefissato con boe.
  - Velocità: viene valutato il tempo effettivamente impiegato a completare il percorso, o parte di esso, dai singoli piloti.
  - Corsa: viene valutato il tempo trascorso tra l'ora di partenza uguale per tutti i concorrenti o gruppi e l'ora di arrivo a meta di ciascuno.
- 16.2 Nella prova di corsa il cancello deve trovarsi a una distanza dal decollo inferiore al 30% della lunghezza totale della prova (decollo-meta) e come ora di partenza è considerata quella di apertura del cancello di partenza.
- 16.3 Nel caso che i concorrenti siano in numero elevato per il luogo in cui si svolge la competizione, è consigliata



- la gara di velocità poiché il GPS registra automaticamente l'ora di passaggio del pilota sul cancello.
- 16.4 Il decollo, prima dell'apertura del cancello, deve restare aperto un minimo di 30 secondi per concorrente e di 3 minuti per ciascun chilometro di distanza dal decollo al cancello.
  - 16.5 Il segnale di apertura è dato dall'ora indicata dal GPS, ora ufficiale della competizione.
  - 16.6 Un tema di gara può considerare la velocità per parte del volo e per la restante solo la distanza percorsa.

## 17. GPS

- 17.1 E' obbligatorio l'uso del GPS come strumento di verifica dei voli. Le istruzioni d'uso nelle competizioni sono allegate al presente regolamento.
- 17.2 E' ammesso un secondo GPS di riserva che deve essere dichiarato e registrato all'iscrizione.
- 17.3 In caso di GPS principale non funzionante farà fede la traccia registrata dal secondo GPS
- 17.4 Le tracce dei GPS possono essere la registrazione continua di tutto il volo effettuato o presentare interruzioni nei tratti di volo non corrispondenti a rilevamenti essenziali per il controllo del percorso. La validità della traccia sarà verificata con l'esatta sequenza dei tratti di volo in corrispondenza di start-boe aggirate-atte­rraggio. Nel caso mancassero punti fondamentali comprovanti l'aggiramento dei punti di percorso, sarà possibile integrare le sole parti di traccia mancanti, estraendole dell'eventuale GPS di backup, oppure usare la traccia di backup nella sua integrità.
- 17.5 E' obbligatorio l'utilizzo del sistema live tracking, LiveTrack24 che, nel caso di collegamento web da parte dell'organizzazione, esenta il pilota dall'effettuare il download della traccia. Il pilota è comunque obbligato a comunicare l'avvenuto atterraggio in sicurezza agli organizzatori.

## 18. DECOLLI

- 18.1 Il decollo deve avvenire dalla stessa area per tutti i concorrenti salvo che i piloti siano suddivisi in gruppi di selezione. Nel caso di decollo al traino la quota e la zona di sgancio devono essere uguali per tutti i concorrenti; il tempo deve essere rilevato al cancello di partenza o alla boa di partenza nel tratto di velocità.
- 18.2 Il decollo deve essere dichiarato aperto almeno 10 minuti dopo l'ultimo briefing pre decollo.
- 18.3 I piloti devono seguire le indicazioni del direttore di decollo, dopo un primo ammonimento, una seconda mancanza comporta fino al 5% di penalità sul punteggio di giornata.
- 18.4 In caso di condizioni pericolose in decollo il direttore di decollo deve chiudere la finestra dando comunicazione a tutti i piloti sia della chiusura sia della riapertura conseguente al ripristino delle condizioni di sicurezza. Se almeno un pilota è decollato possono essere recuperati non più di 30 minuti di chiusura finestra.
- 18.5 Una volta che il primo pilota è decollato ed ha passato il cancello di partenza (se previsto) non si può mutare il tema di gara. Tutti i piloti in volo devono essere favorevoli alla modifica e dare conferma della comprensione del cambio del tema.
- 18.6 I piloti che decollano dopo la chiusura della finestra (chiusura avvenuta per il decorso del tempo prefissato) sono automaticamente penalizzati di un punto ogni due secondi di ritardo.
- 18.7 Il pilota che intende decollare deve informare il commissario di decollo ed attendere l'autorizzazione.
- 18.8 Il pilota che intende sollecitare al decollo chi lo precede può chiedere che venga applicata la regola dei 30 secondi, utilizzando la normativa prevista dal vigente regolamento CIVL (Section 70)
- 18.9 E' concesso un solo decollo per ciascuna prova. In caso di decollo fallito il direttore di gara o di decollo devono essere avvisati e possono vietare o autorizzare un secondo tentativo in conformità agli articoli 14.2 e 14.3.
- 18.10 La decisione di decollare è interamente responsabilità del pilota. A ogni concorrente decollato è assegnata una distanza minima pari a  $K_{min}$  (10 km).
- 18.11 Deve essere garantita la disponibilità di una corsia di decollo e di un decollo distinto ogni 50 concorrenti salvo che la competizione si svolga con una corsa (art. 17).
- 18.12 Dopo il primo valido giorno di gara i primi 10 nella classifica della gara in corso hanno diritto a montare in posizione privilegiata e hanno la precedenza in decollo. Per i restanti concorrenti l'ordine di montaggio è l'ordine di arrivo sul luogo del montaggio, è vietato montare davanti a chi ha aperto il deltaplano. Le corsie di decollo devono essere liberate prima del briefing pre-volo.
- 18.13 Chi si immette in una corsia di decollo deve essere imbragato e pronto al decollo.

- 18.14 E' facoltà dell'organizzazione imporre un ordine di decollo ai piloti. Nella prima giornata di competizione si sorteggia un numero di iscrizione e si prosegue da quello. Dopo il primo valido giorno di gara l'ordine deve consistere nel rovesciare la classifica della gara per il primo 25% dei piloti e nel seguire la classifica per i restanti. Vige la regola dei 30 secondi (art.18.8); è facoltà dell'organizzazione forzare i decolli applicando questa regola purché sia disposta per tutti i concorrenti. Coloro che sollecitati preferiscono non decollare devono accodarsi all'ultimo decollo ordinato comunque rispettando il termine di chiusura della finestra. Nel caso che i 30 secondi siano imposti dall'organizzazione chi non decolla al suo turno per due volte perde il diritto al decollo .
- 18.15 E' facoltà dell'organizzazione disporre un periodo di decollo libero anteriore al decollo ordinato. I piloti che desiderano partire nel periodo di decollo libero devono prenotare il decollo rivolgendosi al direttore di decollo (o delegato). Le prenotazioni sono effettuabili a partire da dopo il briefing pre volo sino alla chiusura del decollo libero e l'ordine di prenotazione è l'ordine di decollo. Coloro che non sono decollati allo scadere del periodo di decollo libero si inseriscono nell'ordine di decollo ordinato.
- 18.16 I tempi di gara sono controllati automaticamente dal GPS di ogni concorrente

## 19. PUNTI DI VIRATA

- 19.1 L'aggiramento di un punto di virata è dimostrato solo dal GPS e, in caso di malfunzionamento di questo, da un secondo GPS.
- 19.2 Se non specificato diversamente, la zona di aggiramento è: il cilindro di raggio 400 m con centro sulla boa indicata.
- 19.3 La boa indicata, sull'asse del cilindro deve avere un evidente riferimento visivo.
- 19.4 La distanza valida per ciascun concorrente è la lunghezza del percorso assegnato meno la distanza mancante per completarlo.
- 19.5 Nelle prove di corsa se un pilota non dimostra con il GPS la registrazione valida del cancello il suo punteggio di giornata equivale a 10 Km oppure alla distanza tra i decollo ed il cancello se questa è maggiore di 10 Km..

## 20. ATTERRAGGIO

- 20.1 Il concorrente deve evitare danni alle coltivazioni e problemi con i residenti. Il pilota che da adito a motivati reclami da parte dei residenti è ammonito o squalificato.
- 20.3 Il concorrente deve comunicare all'organizzazione l'atterraggio nel più breve tempo possibile.
- 20.4 La linea del traguardo deve consistere in un contrastante telo di almeno 30 metri per 30 cm, o segnale equivalente, posto perpendicolarmente alla retta di congiunzione con l'ultimo punto di aggiramento (o decollo). La zona antecedente la linea del traguardo deve essere priva di ostacoli pericolosi quali bacini d'acqua o fili elettrici, la zona oltre la linea del traguardo deve permettere di atterrare agevolmente.
- 20.5 Il tempo di arrivo è rilevato automaticamente dal GPS al passaggio del deltaplano, effettuato nella richiesta direzione, sulla verticale dell'inizio della linea di arrivo oppure nel momento in cui il deltaplano interseca la circonferenza del cilindro di arrivo nel caso quest'ultimo sia di tipo cilindrico.
- 20.6 Non è permesso perdere quota sulla verticale della meta.

## 21. GPS e DICHIARAZIONE DI VOLO

- 21.1 Il GPS è obbligatorio e deve essere consegnato, opportunamente identificato, alla Direzione Gara il più presto possibile al termine di ogni manche e comunque non oltre l'orario stabilito da ogni singola organizzazione, per permettere lo scarico dati e la compilazione delle classifiche. La dichiarazione di volo è obbligatoria e deve accompagnare il GPS del concorrente (il GPS può essere escluso se la traccia live risulta conforme ed accettata dal pilota). Nel caso la traccia non sia ritenuta idonea, l'organizzazione potrà richiedere al pilota la consegna del GPS di riserva.
- 21.2 Se non è stato comunicato l'atterraggio e non sono stati consegnati il GPS con la dichiarazione di volo, il pilota totalizzerà zero punti per la prova e, per proseguire la gara o iscriversi alla successiva, dovrà pagare

€50,00 più le spese sostenute per la sua ricerca.

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

## **22. COMMISSIONE PILOTI & COMMISSIONE SICUREZZA**

- 22.1 In ogni gara è obbligatoria la costituzione della Commissione Piloti e della commissione sicurezza
- 22.2 Tali commissioni devono essere elette durante il primo briefing di ogni gara e saranno composte da tre piloti votati da tutti gli iscritti e un pilota locale deciso dall'organizzazione
- 22.3 La Commissione piloti ha il potere di:
- eccepire eventuali irregolarità nell'applicazione del regolamento gare;
  - decidere, congiuntamente con il direttore di gara, i reclami.
- La Commissione sicurezza ha il potere di:
- collaborare con lo staff meteo per una precisa valutazione della giornata di volo
  - rendere note problematiche relative a zone pericolose del percorso di gara
- 22.4 Il Direttore di gara prima di decidere la prova del giorno deve consultare i componenti la Commissione Piloti e Sicurezza e, naturalmente, considerare attentamente le indicazioni delle commissioni che, in questo caso, hanno solo potere consultivo.
- 22.5 La Commissione Piloti e sicurezza non possono sostituirsi alla organizzazione nella scelta dei temi di gara.
- 22.6 Se un componente è ritenuto parte in causa in un reclamo dal direttore di gara e almeno da un altro componente, può essere sostituito mediante votazione durante il primo briefing successivo.

## **23. AMMONIZIONI E PENALITA'**

- 23.1 Il Direttore di gara può ammonire ufficialmente i concorrenti per scorrettezze o irregolarità non esplicitamente previste dal presente regolamento.
- 23.2 La seconda ammonizione comporta una penalità a discrezione del Direttore di gara.
- 23.3 La terza ammonizione può comportare la squalifica dalla competizione.
- 23.4 Le penalità possono essere comminate solo dal direttore di gara o, dietro reclamo degli interessati, dagli organi deputati alla soluzione delle contese

## **24. LAGNANZE E RECLAMI**

- 24.1 E' ammessa la presentazione di lagnanze al direttore di gara, è facoltà del direttore richiederle per iscritto. Se il concorrente non è soddisfatto dei risultati della lagnanza può fare reclamo ai sensi degli articoli seguenti.
- 24.2 I reclami devono essere presentati per iscritto al Direttore di gara prima del briefing pre volo del giorno successivo all'affissione dei risultati provvisori o il giorno successivo all'affissione dei risultati definitivi se l'oggetto della contestazione non era rilevabile dai risultati provvisori. Se i risultati definitivi non sono resi pubblici alla premiazione di fine gara i reclami possono essere presentati successivamente, comunque entro 5gg dalla pubblicazione e diffusione dei risultati ufficiali.
- 24.3 I reclami devono essere accompagnati da una tassa di 50€ che sarà restituita solo nel caso di accoglimento del reclamo.
- 24.4 I reclami sono esaminati entro il giorno successivo dalla commissione piloti e dal direttore di gara, il voto del direttore di gara decide i casi di parità. Il reclamante deve essere convocato alla discussione e ha diritto alla difesa. La decisione sul reclamo deve essere comunicata entro le ore 9 del giorno successivo alla discussione della questione. In caso di rigetto del reclamo deve farsi comunicazione per iscritto e motivata.
- 24.5 La decisione in primo grado può essere appellata avanti la CCSA dell'AECI inviando all'Ufficio Sportivo dell'AECI copia del reclamo, copia della decisione di primo grado e una cauzione di €50,00 mediante raccomandata con ricevuta di ritorno entro 7 giorni dalla decisione di primo grado.  
In caso di accoglimento dell'appello sono rese le cauzioni versate.
- 24.6 Reclami a regole del regolamento o contro modifiche a norma dello stesso non sono accolte.

## **25. RESPONSABILITA'**

- 25.1 Il pilota partecipa alle gare a proprio rischio ed è responsabile del rispetto delle leggi italiane di volo.
- 25.2 L'AEI, il Comitato Organizzatore, il Direttore di gara, declinano ogni responsabilità verso terzi, per danni causati dai concorrenti a se stessi o ad altri durante la competizione.

## **26. NORME NON PREVISTE**

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

## **27 PUNTEGGIO DI GIORNATA**

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

## **28 NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI**

- 28.1 Tutti i calcoli e le misure sono delegate ai GPS ed al programma FSComp (dalla Federazione Aeronautica Internazionale) che ne gestisce l'acquisizione su calcolatore.
- 28.2 Gli orari sono quelli aggiornati al giorno della gara con adeguamento dell'ora a quella UTM + la variazione del fuso locale e l'eventuale ora legale.