



REGOLAMENTO TECNICO

SPECIALITA' PARAPENDIO – CROSS COUNTRY

ANNO 2017

INDICE

| | |
|---|----|
| Parte I: INTRODUZIONE..... | 3 |
| Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE..... | 4 |
| Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE | 6 |
| Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE | 17 |
| APPENDICI | 20 |
| APPENDICE A - NORME E LINEE GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI DI COMPETIZIONI A DATA FISSA | 20 |
| APPENDICE B - NORME E LINEE GUIDA PER LA SELEZIONE DEI PILOTI | 21 |
| APPENDICE C - SISTEMA GPS..... | 23 |
| APPENDICE D - SISTEMA DI PUNTEGGIO: FORMULE | 25 |
| APPENDICE E - PUNTEGGIO SINGOLA PROVA VALIDO PER LA COPPA ITALIA..... | 27 |
| APPENDICE F - CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA | 28 |
| APPENDICE G - MODALITA' DI ARRIVO IN GOAL | 29 |
| APPENDICE H - MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI..... | 30 |
| APPENDICE I - SISTEMA DI PUNTEGGIO GAP: IMPOSTAZIONI SOFTWARE..... | 32 |
| APPENDICE J - MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA PER PWCA | 33 |
| APPENDICE K - FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA | 35 |
| APPENDICE L - CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI..... | 36 |
| APPENDICE M - PROCEDURE DI CONTROLLO GENERALI DEI PARAPENDIO | 38 |

Parte I: INTRODUZIONE

1. REGOLAMENTO

- 1.1** Il presente regolamento è proposto dalla Sezione Tecnica di Specialità Volo Libero (di seguito STS) e approvato dalla CCSA dell'AeCI.
- 1.2** In questo regolamento vengono regolamentati gli aspetti riferiti alla sola specialità *Cross Country*. Le specialità di *Accuracy* (precisione in atterraggio) e *Aerobatics* (acrobazia) non sono oggetto del presente regolamento.
- 1.3** Per gli aspetti non espressamente trattati dal seguente regolamento viene applicato il Regolamento Sportivo Nazionale CCSA e il regolamento F.A.I. aggiornato.
- 1.4** Definizioni:
STS presso Ufficio Sportivo AeCi: Sezione Tecnica di Specialità per il Volo Libero
CCSA presso Ufficio Sportivo AeCi: Commissione Centrale Sportiva Aeronautica
RSN CCSA: Regolamento Sportivo Nazionale della CCSA
PWC: Paragliding World Cup
PWCA: Paragliding World Cup Association

2. FINALITÀ

- 2.1** Il regolamento ha come finalità:
- definire norme generali riguardanti la richiesta e l'organizzazione delle competizioni (parte II).
 - integrare il RSN CCSA e il regolamento F.A.I. per lo svolgimento delle competizioni di parapendio (parte III).
 - definire i criteri per l'assegnazione dei titoli federali nazionali, per la redazione delle classifiche di merito dei piloti e per la formazione della squadra nazionale (parte IV).

Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE

3. RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE

- 3.1.** Chi intende organizzare una competizione nazionale deve presentare alla STS presso l'AeCI una proposta scritta dettagliata entro e non oltre il 31 luglio dell'anno precedente ai sensi dell'art.8 dello statuto dell'AeCI.
- 3.2.** Nella richiesta si dovranno chiaramente specificare:
- AeC organizzatore, nominativo del responsabile organizzativo e suo recapito.
 - data o periodo nel quale si intende effettuare la competizione.
 - area geografica nella quale si intende realizzare la competizione.
 - documentazione tecnica necessaria e se disponibile file waypoint in formato GEO, mappa.
 - precedenti analoghe esperienze organizzative (anche a livello regionale).
 - assicurazione della piena osservanza del R.S.N. (o del C.S. della FAI nel caso di manifestazioni a carattere internazionale).
 - altre informazioni ritenute utili e opportune.
- 3.3.** Non è possibile richiedere una data di recupero qualora la competizione sia calendarizzata nel periodo che va dal 1 marzo al 30 settembre. Sarà invece possibile richiedere, all'interno della proposta scritta, la calendarizzazione di una data di recupero per le competizioni che si svolgono al di fuori di questo periodo. La concessione della data di recupero rimane a discrezione della STS compatibilmente con gli altri eventi a calendario.
- 3.4.** La STS esaminerà la richiesta e la invierà alla CCSA . In caso di accettazione è diritto dell'organizzazione:
- l'inserimento della competizione nel calendario gare nazionale e quindi pubblicazione calendario Nazionale AeCI ;
 - richiedere di promuovere l'inserimento dell'evento nel calendario internazionale della F.A.I..
- 3.5.** Nel caso in cui la richiesta sia respinta, tale decisione dovrà essere motivata per iscritto ai richiedenti.
- 3.6.** La *rinuncia* all'organizzazione è possibile e deve essere comunicata per iscritto, anche via email, alla STS.

4. DOVERI DELLE ORGANIZZAZIONI

- 4.1.** Sono *doveri* di ogni organizzazione:
- accettare e applicare le norme e le linee guida per gli organizzatori così come definite in Appendice A al presente regolamento;
 - applicare il protocollo per la selezione dei piloti partecipanti all'evento come descritto in Appendice B al presente regolamento.
- 4.2.** Sono *doveri* di ogni organizzazione durante lo svolgimento della stessa:
- applicare il presente regolamento, integrandolo al più per quanto non esplicitamente previsto seguendo comunque lo spirito che informa il regolamento;
 - rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo;
 - predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso.

- 4.3.** Entro 10 gg dal termine della competizione è dovere dell'organizzazione inviare alla STS:
- Le classifiche in formato elettronico ed una relazione generale sulla competizione realizzata allegando foto e dettagliati rapporti di eventuali reclami e di eventuali incidenti avvenuti nel corso della gara .

5. CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI

- 5.1.** Al fine di fornire delle indicazioni sui servizi essenziali e accessori che ogni organizzazione dovrà fornire ai piloti competitori partecipanti, è stata approntata la "Carta del rapporto Organizzazioni – Piloti" in allegato al presente regolamento.

6. OMOLOGAZIONE GARE

- 6.1.** 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.
- 6.2.** 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
- 6.3.** 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.

Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE

7. NUMERI DI GARA

- 7.1. Al fine di scoraggiare eventuali condotte di volo scorrette (volo in nube, mancato rispetto precedenze, etc.) rendendo univocamente identificabili i piloti in gara, è obbligatoria l'apposizione del numero di gara durante le competizioni con le medesime modalità previste per la partecipazione a competizioni della PWCA/FAI.
- 7.2. Per l'attribuzione della numerazione ai competitori, verrà seguito il seguente ordine di priorità: Classifica di PWC anno precedente, classifica generale anno precedente, scelta del pilota.
- 7.3. La mancata apposizione della numerazione comporterà l'assegnazione di zero punti per ogni singola prova nella quale il pilota risultasse sprovvisto della prescritta numerazione.
- 7.4. La cifre sull'ala dovranno misurare almeno 50x20 cm.

8. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

- 8.1. Sono ammessi alle competizioni nazionali di parapendio:
 - i mezzi omologati secondo i protocolli e/o certificati EN 926-2 e EN 926-1 in categoria A, B, C, D;
 - i mezzi omologati secondo il protocollo CCC (CIVL Competition Class).
- 8.2. I mezzi non possono essere modificati in alcun modo, in nessuna delle loro parti: vela, fascio, bretelle. L'unica modifica accettata è la regolazione del principale del freno.
- 8.3. I parametri utilizzati per la verifica della conformità dei mezzi certificati (Civl Competition Class) sono gli stessi utilizzati dalla FAI pubblicati nella "CIVL Competition Class Paragliders (2015 Edition R2.1) <http://www.fai.org/civil-documents>.
- 8.4. Qualora si verifichi una protesta circa la rispondenza all'omologazione di un mezzo, e la verifica non sia possibile per semplice confronto diretto, la Direzione di gara potrà richiedere al pilota il mezzo stesso affinché possa essere sottoposto a verifica presso un centro specializzato per la revisione.
- 8.5. Se si dovesse verificare che, a seguito dei citati controlli, un pilota abbia rilasciato dichiarazioni non veritiere inerenti peso, taglia e omologazione del parapendio utilizzato ovvero abbia apportato modifiche traendone vantaggio a danno di altri piloti, questi verrà squalificato per l'intera stagione gare.

9. PESI E ZAVORRE

- 9.1. Il **peso del pilota** è definito come il peso del pilota vestito in jeans, maglietta e scarpe da ginnastica.
- 9.2. Il **peso in assetto di decollo** è comprensivo del peso del pilota e di tutto l'equipaggiamento di volo (parapendio, imbragatura, strumentazione, zavorre etc.).
- 9.3. Il peso in assetto di decollo dovrà rientrare nel *range* previsto dall'omologazione del mezzo utilizzato ed in ogni caso il peso dell'attrezzatura (parapendio, imbragatura, strumentazione, zavorre etc.) non potrà eccedere i 33kg, salvo diversamente

specificato nelle Local Rules.

- 9.4.** I piloti che non rispettano questa limitazione di peso saranno penalizzati con l'attribuzione di zero punti nella singola prova (punteggio di giornata).
- 9.5.** I controlli sui pesi saranno effettuati dall'organizzazione o da loro incaricati e potranno essere effettuati prima dell'inizio della prova, a conclusione della prova o a seguito di un *complaint*.
- 9.6.** E' ammessa come zavorra scaricabile in volo solo sabbia o acqua. Il pilota che dovrà liberarsi della zavorra dovrà accertarsi di non danneggiare qualsiasi altro mezzo in volo.

10. RADIO RICETRASMETTENTE

- 10.1.** L'uso della radio in Italia è strettamente regolamentato e può necessitare dell'autorizzazione da parte degli organi competenti (PP.TT.).
- 10.2.** La dotazione di radio ricetrasmittente è obbligatoria per tutti i piloti partecipanti alle prove di gara. La frequenza di sicurezza verrà comunicata ai piloti durante il briefing ed esposta sul tabellone di gara prima della prova. L'organizzazione potrà comunicare con tutti i piloti tramite questo sistema (sospensione gara per motivi di sicurezza, situazioni particolari, etc.). Non sono ammessi i sistemi di trasmissione automatica (vox).
- 10.3.** Tutti i piloti dovranno obbligatoriamente restare in ascolto sulla frequenza di sicurezza, e potranno comunicare le condizioni di volo o eventuali situazioni di emergenza, esclusivamente secondo un formato codificato e spiegato al briefing. Non sono ammesse comunicazioni di nessun altro tipo sulla frequenza di sicurezza.
- 10.4.** Il pilota che a seguito di controlli fossero trovati sprovvisti di radio o con radio non funzionante verranno ammoniti dalla Direzione di Gara. In caso tale infrazione fosse ripetuta durante la medesima stagione gare, il pilota verrà sanzionato con una penalizzazione di 100pt su tutte le classifiche (CLAGEN, PWCA, Coppa Italia).

11. SICUREZZA

- 11.1.** Durante gli allenamenti e in gara sono obbligatori l'uso del casco e l'adozione del paracadute di soccorso.
- 11.2.** Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza della attrezzatura usata. Il direttore di gara e il direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.
- 11.3.** La decisione di decollare, come tutte le altre decisioni prese in volo dal pilota sono esclusiva responsabilità del pilota stesso.
- 11.4.** Il direttore di gara o il coordinatore tecnico ove previsto si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o **annullare** la gara in situazioni potenzialmente pericolose; l'**annullamento** della giornata di gara deve essere comunicato ai piloti in volo con le modalità più adeguate: comunicazione radio, apposito segnale/i visivo posto negli atterraggi ufficiali (croce di colore bianco con lato di almeno metri 10). In alternativa all'annullamento il direttore di gara può decidere per la **sospensione** della prova. In caso di sospensione viene stilata una classifica ottenuta con la posizione dei piloti all'ora della sospensione. La posizione del pilota viene determinata dalla traccia GPS

come il punto più favorevole al pilota prima dell'ora di sospensione della prova. In caso di sospensione la prova è valida solo se sono soddisfatti i criteri di validazione come definiti in Appendice F.

- 11.5.** Il volo in nube è assolutamente vietato. Comportamenti pericolosi, acrobazie, non rispetto delle regole di volo, comportamento antisportivo, causeranno penalità o squalifica.
- 11.6.** Al primo briefing deve essere esposta su idonea cartografia e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio, nonché, 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.
- 11.7.** Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.
- 11.8.** In volo nello spazio aereo prossimo al decollo e compreso tra questo e se presente il punto di start e nel periodo di tempo di decollo dei piloti è obbligatorio il senso di rotazione indicato dal direttore di gara durante il briefing in decollo. Questo sarà destra nei giorni pari e sinistra nei giorni dispari a meno di diversa comunicazione effettuata nel briefing pre-decollo. Un pilota che raggiungerà un altro nella stessa termica dovrà girare nello stesso senso del primo, indipendentemente dalla distanza che li separa.
- 11.9.** In caso si rilevi una situazione di emergenza i piloti che ne hanno possibilità devono tentare di contattare prontamente il direttore di gara o il coordinatore tecnico ove previsto e fornire tutti i particolari utili al soccorso.
- 11.10.** Durante lo svolgimento della prova, i piloti potranno comunicare via radio al direttore di gara ovvero al coordinatore tecnico ove previsto ed alla Commissione Sicurezza condizioni meteo od altre situazioni di potenziale pericolo. Le modalità di questo tipo di comunicazioni sono standard e determinate dalla F.A.I. e vengono riportate in Appendice L.
- 11.11.** Un pilota che vede una situazione di emergenza di altro pilota deve, se utile e possibile, atterrare e dare soccorso. Il punteggio di giornata del pilota che interrompe la gara per prestare soccorso verrà valutato a discrezione del direttore di gara ovvero coordinatore tecnico ove previsto.
- 11.12.** Tutti i piloti atterrati al di fuori di atterraggi ufficiali dovranno ripiegare il parapendio il più presto possibile: un'ala aperta a terra equivale ad una richiesta di aiuto.
- 11.13.** Un pilota potrà volare in gara solo se in buona salute fisica. Qualsiasi evidente alterazione delle capacità psicofisiche del pilota, determinata da ferite o altre gravi menomazioni, o dovute all'assunzione di farmaci o droghe, dovrà essere riportata al direttore di gara prima del decollo da chiunque ne venisse a conoscenza; il direttore di gara provvederà quindi, assieme al personale medico, alla verifica della idoneità del pilota ed alla sua eventuale esclusione dalla competizione. In caso di contraddittorio il pilota può documentare la propria idoneità fornendo adeguata certificazione medica.

12. MEETING DELLA LEGA PILOTI: COMMISSIONE PILOTI, COORDINATORE TECNICO E COMMISSIONE SICUREZZA.

- 12.1.** La partecipazione agli incontri denominati "Meeting di Lega Piloti" è aperto solo ed unicamente ai soci di "Aec Lega Piloti" regolarmente iscritti ed in possesso dei

documenti che permettano la partecipazione alle gare Nazionali.

12.2. è prevista la seguente struttura organizzativa:

- Commissione piloti (*Task Committee*);
- Coordinatore tecnico;
- Commissione sicurezza (*Safety committee*).

12.3. La commissione piloti, che è così costituita:

- un pilota indicato dal coordinatore tecnico esperto del luogo e della meteorologia locale;
- due piloti eletti a maggioranza ad ogni gara tra i piloti che si sono candidati per tale ruolo il primo giorno di gara

La commissione piloti resterà in carica per l'intero week-end ed avrà i seguenti compiti:

- scelta del percorso di gara;
- preparazione del tabellone di decollo.

Se in una prova successiva al primo giorno uno o più dei piloti eletti risultassero assenti saranno temporaneamente sostituiti dai piloti presenti che hanno conseguito il maggiore numero di voti; in ulteriore subordine verrà effettuata un'ulteriore elezione della commissione piloti.

12.4. Il coordinatore tecnico è, di norma, un pilota con esperienza della zona di volo in cui si svolge il Meeting. I compiti del coordinatore tecnico sono:

- referente ed interfaccia tra il club ospitante e l'AeC Lega Piloti , prima, durante e dopo la gara. Quindi punto di riferimento logistico e organizzativo.
- consulente della commissione piloti per la determinazione del percorso e la redazione del tabellone di gara al briefing in decollo.
- presenza, ove possibile, sulla linea di meta (atterraggio ufficiale e arrivo) all'arrivo dei piloti;
- qualora concordato con la commissione piloti prima della partenza della gara , ha facoltà di sospendere o annullare la gara nel caso in cui, a suo insindacabile giudizio, ne rilevi l'esigenza.

12.5. La Commissione sicurezza è costituita da tre piloti eletti ad ogni Meeting tra i piloti che si sono candidati al ruolo il primo giorno di gara.

12.6. E' auspicabile che uno dei componenti partecipi in classe SPORT. Il *Safety Committee* resterà in carica per l'intera durata del Meeting ed avrà i seguenti compiti:

- prende conoscenza e valuta il tema di gara proposto fornendo eventualmente delle osservazioni;
- rimane sintonizzato sulla frequenza di sicurezza per l'intera durata della gara, comunicando tra i componenti ed ascoltando le eventuali comunicazioni dei piloti competitori riguardo alle condizioni in volo o alle situazioni di emergenza;
- ha potere decisionale (opzionale e non mandatorio) riguardo l'eventuale annullamento o sospensione della prova di gara. La consultazione tra i componenti della commissione piloti verrà effettuata in volo a mezzo radio. Eventuali comunicazioni dovranno essere fatte al coordinatore tecnico sempre via radio. La comunicazione agli altri piloti avverrà tramite via radio e mediante manovre e segnali messe in atto dalla commissione piloti (manovra di "orecchie" trattenute). Ove possibile verrà distesa una croce in atterraggio. In questo caso tutti i piloti dovranno atterrare il prima possibile.

13. GARE NAZIONALI: COMMISSIONE PILOTI (TASK COMMITTEE), DIRETTORE DI GARA E COMMISSIONE SICUREZZA (SAFETY COMMITTEE).

- 13.1.** La partecipazione alle gare nazionali è aperta a tutti i piloti in possesso dei seguenti documenti validi per l'anno in corso:
- Attestato di volo e relativa visita medica
 - Licenza FAI
 - Assicurazione RCT e assicurazione infortuni
- 13.2.** Per lo svolgimento delle competizioni del calendario gare nazionale è prevista la seguente struttura organizzativa:
- Commissione piloti (*Task Committee*);
 - Direttore di gara;
 - Commissione sicurezza (*Safety committee*).
- 13.3. La Commissione piloti (*Task Committee*) è formata da tre piloti:**
- uno indicato dal direttore di gara/organizzazione.
 - due eletti dai piloti iscritti il primo giorno di gara,
 - L'organizzazione provvederà a integrare il modulo di iscrizione con la richiesta di uno solo nominativo quale candidato commissione piloti. Risultano eletti i due piloti che conseguono il maggiore numero di voti e che dichiarano di accettare l'incarico. Se in una prova successiva al primo giorno uno o più dei piloti eletti risultassero assenti saranno temporaneamente sostituiti dai piloti presenti che hanno conseguito il maggiore numero di voti; in ulteriore subordine il direttore di gara indice un'ulteriore elezione della commissione piloti per la competizione.
- La commissione piloti svolge la funzione del *Task Advisory Committee* (T.A.C.) previsto dal regolamento F.A.I. In particolare ha le funzioni di:
- supportare il direttore di gara nel decidere la prova del giorno. Questi dovrà consultare, anche più volte, separatamente dai restanti piloti, i componenti la commissione piloti;
 - decidere, congiuntamente con il direttore di gara, i reclami. Se un componente è ritenuto parte in causa in un reclamo questi verrà sostituito con altro pilota indicato dal direttore di gara.
- 13.4. La commissione sicurezza (*Safety Committee*) è formata da tre piloti eletti dai piloti iscritti il primo giorno di gara.**
- 13.5.** L'organizzazione provvederà a integrare il modulo di iscrizione con la richiesta di un solo nominativo quale candidato commissione sicurezza. Risultano eletti i tre piloti che conseguono il maggiore numero di voti e che dichiarano di accettare l'incarico. Se in una prova successiva al primo giorno uno o più dei piloti eletti risultassero assenti saranno temporaneamente sostituiti dai piloti presenti che hanno conseguito il maggiore numero di voti; in ulteriore subordine il direttore di gara indice un'ulteriore elezione della commissione piloti per la competizione.
- La commissione sicurezza svolge la funzione del *Safety Committee* previsto dal regolamento F.A.I. In particolare ha le funzioni di:
- Richiedere, se lo ritiene opportuno, che il direttore di gara riformuli il tema proposto per conformarlo ad un livello di sicurezza giudicato accettabile;
 - a prova in corso comunica con il direttore di gara ed eventualmente lo informa nel caso in cui le condizioni al decollo o in volo diventassero non sicure per il prosieguo della prova;
 - valuta insieme al direttore di gara le comunicazioni riguardanti la sicurezza ricevute dagli altri piloti.

14. RESPONSABILITÀ

- 14.1.** Il pilota partecipa alle gare a proprio rischio ed è il primo responsabile del rispetto delle leggi italiane di volo.
- 14.2.** Il pilota deve essere consapevole del fatto che le scelte relative alla conduzione del volo, a prescindere dal percorso proposto, sono strettamente personali ed al di fuori dal ragionevole controllo degli organizzatori della manifestazione e della Direzione di Gara (direttore di gara, coordinatore tecnico ove previsto, commissione piloti). Si impegna, pertanto, a mantenere una condotta di volo ispirata al contenimento del rischio e che tenga conto della propria preparazione, delle personali capacità e della presente condizione psico-fisica.

15. DECOLLO

- 15.1.** Di norma il decollo deve avvenire dalla stessa area per tutti i concorrenti.
- 15.2.** Tra il termine dell'ultimo briefing pre-decollo e l'apertura della finestra di decollo, devono trascorrere almeno 10 minuti. 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.
- 15.3.** In caso venissero meno le condizioni di sicurezza in decollo l'organizzazione può interrompere il decollo dei piloti, comunicando agli stessi tale sospensione. Successivamente al ripristino delle condizioni di sicurezza il decollo dei piloti può riprendere. Se almeno un pilota è decollato possono essere recuperati non più di 30 (trenta) minuti di chiusura.
- 15.4.** Una volta che il primo pilota è decollato non si può modificare il tema di gara.
- 15.5.** I piloti che decollano dopo la normale chiusura della finestra sono automaticamente fuori gara e risulteranno come non decollati; solo su autorizzazione del direttore di gara il pilota può partire dopo la chiusura normale della finestra (fermo forzato dovuto a piccole riparazioni del mezzo a seguito di danni verificatisi al momento come rottura di un cordino, apertura accidentale del paracadute di emergenza, ecc.).
- 15.6.** La decisione di decollare è interamente responsabilità del pilota.
- 15.7.** Se richiesto dal direttore di decollo il pilota che intende decollare deve comunicare preventivamente la sua intenzione ed attendere l'autorizzazione.
- 15.8.** Normalmente è concesso un solo decollo per ciascuna pilota. Nel caso il pilota atterri e desideri ripartire, il direttore di gara o di decollo devono essere avvisati e possono ammettere un altro decollo solo se il volo è stato interrotto per motivi di sicurezza. Normalmente la ripartenza viene concessa se il pilota è riatterrato subito dopo il decollo per problemi all'attrezzatura (nodi ai cordini, incravattamento della vela, emergenza aperta accidentalmente, altro); fatto salvo il comma 9 di questo paragrafo, in nessun caso sarà ammessa la ripartenza durante la competizione ed ai fini della competizione sarà considerato come punto di atterraggio il punto in cui il pilota ha appoggiato i piedi per la prima volta dopo il decollo ufficiale.
- 15.9.** Nel caso di corsa con partenza all'apertura del segnale di start, il decollo deve comunque essere effettuato dopo l'apertura della finestra di decollo. E' di norma concesso al pilota di riatterrare, solo ed esclusivamente prima dell'apertura del segnale di start, a condizione che il ridecollo avvenga nell'area predisposta a ciò e in presenza dei commissari di decollo. Qualunque atterraggio avvenuto successivamente

all'apertura del segnale di start, ad esclusione di quelli autorizzati dal direttore di decollo per motivi di sicurezza (nodi ai cordini, incravattamento della vela, emergenza aperta accidentalmente, altro) deve essere inteso come termine dalla prova per il pilota che lo ha effettuato.

- 15.10.** Dopo il primo giorno di gara valido, i primi in classifica della gara in corso (15 del sesso di maggioranza e 3 di quello di minoranza) hanno diritto alla precedenza in decollo secondo la loro posizione. Per i restanti concorrenti l'ordine di disposizione al cancello di decollo è l'ordine di arrivo allo stesso.
- 15.11.** Se il decollo è organizzato con dei cancelli di ingresso, chi si immette al cancello di decollo deve essere imbragato e pronto al decollo.

16. DOCUMENTAZIONE DI VOLO: GPS E SISTEMA DI LIVE TRACKING

- 16.1.** In tutti i casi in cui il regolamento faccia riferimento ad orari di apertura, chiusura, interruzione, sospensione, ecc., il tempo si intende essere quello determinato dal GPS. Consultare l'Appendice C specifica sul Sistema GPS.
- 16.2.** Fermo restando l'obbligo da parte di tutti i piloti di effettuare il report back elettronico a fine volo qualora possibile, o di consegnare il report back personalmente entro l'orario definito per la singola task, verrà applicata una penalizzazione in caso di mancata consegna della traccia GPS entro 24 ore dall'ora di apertura della finestra di decollo della task, ove la mancata consegna non sia imputabile a cause di forza maggiore (inconveniente di volo, etc.). Per i piloti iscritti all'Aec Lega Piloti la consegna potrà avvenire anche attraverso e-mail ovvero dispositivo di registrazione dati USB, mentre per gli altri piloti obbligatoriamente consegnando lo strumento.
- 16.3.** Il sistema di *Live Tracking* permette di conoscere in tempo reale la posizione del pilota, in volo o a terra, durante tutta la durata della competizione. E' uno strumento volto ad aumentare la sicurezza dei partecipanti, e ad aumentare la efficienza dei servizi di recupero della organizzazione, oltre che permettere di seguire la competizione in tempo reale via internet.
- 16.4.** Il *Live Tracking* non è obbligatorio per l'anno 2017 ai fini delle classifiche ma è obbligatorio ai fini della sicurezza di volo
- 16.5.** l'AeC Lega Piloti, in via sperimentale ai fini delle classifiche, adotterà un sistema di *Live Tracking* durante lo svolgimento delle competizioni a partire dal 2014 in collaborazione con AirTribune (www.airtribune.com).

17. DICHIARAZIONE DI VOLO (REPORT BACK)

- 17.1.** La dichiarazione di volo è obbligatoria e deve essere compilata da ogni pilota iscritto e presente in decollo al termine della prova; i piloti non decollati riporteranno evidentemente la dicitura "NON DECOLLATO". I testimoni sono facoltativi, sono invece obbligatori i nomi dei piloti atterrati nello stesso luogo, esclusa la meta. Il pilota è responsabile delle indicazioni date sulla dichiarazione di volo, che deve essere firmata. Contestualmente alla dichiarazione di volo deve essere consegnato un dispositivo idoneo alla registrazione della traccia GPS.
- 17.2.** La dichiarazione di volo di cui al punto 17.1 può non essere ritenuta obbligatoria qualora sia utilizzato un sistema di report back elettronico e/o un sistema di invio remoto della traccia GPS.

- 17.3.** La dichiarazione deve essere consegnata entro l'ora indicata al briefing; in caso il pilota sia impossibilitato alla compilazione entro i termini richiesti (recuperi o altro) dovrà darne tempestiva comunicazione all'organizzazione.
- 17.4.** Se non è stato comunicato l'atterraggio e/o non è stata consegnata la dichiarazione di volo, il pilota totalizzerà zero punti per la prova e, per proseguire la gara o iscriversi alla successiva, dovrà pagare 50 euro più le spese sostenute per la ricerca.
- 17.5.** Potranno essere effettuati controlli sulla precisione della dichiarazione di atterraggio. Un errore sfavorevole al pilota sarà corretto dal direttore di gara. Un errore evidente, non doloso, favorevole al pilota, comporta una penalità pari a 10 volte l'errore riscontrato.
- 17.6.** 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.

18. AMMONIZIONI E PENALITÀ'

- 18.1.** Il direttore di gara può ammonire ufficialmente i concorrenti per scorrettezze o irregolarità non esplicitamente previste dal presente regolamento. Tale ammonizione dovrà essere chiaramente motivata e per essere ufficiale dovrà avere forma scritta.
- 18.2.** La seconda ammonizione comporta una penalità a discrezione del direttore di gara.
- 18.3.** La terza ammonizione può comportare la squalifica dalla competizione.
- 18.4.** Le penalità possono essere comminate solo dal direttore di gara o, dietro reclamo degli interessati, dagli organi deputati alla soluzione delle contese.

19. LAGNANZE E RECLAMI

- 19.1.** E' ammessa la presentazione di lagnanze al direttore di gara e per i Meeting della Lega Piloti al coordinatore tecnico; 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.
- 19.2.** 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 5 gg. dalla pubblicazione e diffusione dei risultati ufficiali.
- 19.3.** I reclami devono essere accompagnati da una tassa di euro 30 (trenta) che sarà restituita solo nel caso di accoglimento del reclamo. Nel caso in cui il reclamo si riferisca alla possibile modifica di parte dell'attrezzatura e per la definizione del contenzioso sia necessario avvalersi di un centro specializzato per il controllo della stessa, la tassa è di 60 (sessanta) che saranno restituiti in caso di accoglimento del reclamo. Ugualmente, il costo della verifica presso il centro specializzato sarà a carico del reclamante.
- 19.4.** I reclami vengono esaminati in primo grado dalla commissione piloti e dal direttore di gara/coordinatore tecnico; il voto del direttore di gara decide i casi di parità. Il reclamante e l'eventuale pilota oggetto del reclamo devono essere convocati e hanno

diritto a esporre la questione. La decisione sul reclamo deve essere comunicata entro le ore 9.00 del giorno successivo alla discussione della questione. In caso di rigetto del reclamo deve farsi comunicazione per iscritto e motivata. Nel caso in cui ci si debba avvalere di una consulenza esterna per la verifica dell'attrezzatura, questa dovrà essere resa disponibile dal proprietario e verrà verificata durante la competizione o al termine della stessa.

- 19.5.** La decisione in primo grado può essere appellata avanti alla CCSA inviando copia del reclamo, copia della decisione di primo grado e una cauzione di euro 50 (cinquanta) 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.
- 19.6.** Reclami a regole del regolamento o contro modifiche a norme dello stesso non sono accolte.

20. PUNTEGGIO DI GIORNATA

- 20.1.** Il punteggio di giornata viene utilizzato ai fini della classifica parziale della Gara, e per le classifiche di specialità. La somma dei punteggi delle giornata che compongono una gara determina la classifica finale della gara stessa.
- 20.2.** La giornata di gara è valida se:
- **almeno il 50% (cinquantapercento)** dei piloti iscritti ed in gara (non ritirati) sono decollati;
 - la finestra di decollo è rimasta aperta per almeno 20 (venti) secondi per ogni concorrente, o altrimenti se tutti i concorrenti intenzionati a decollare, sono decollati nel tempo di apertura finestra;
 - almeno uno dei piloti decollati ha percorso la **distanza di validazione** scelta dal direttore di gara e comunicata al briefing pre-volo. Tale distanza per le competizioni nazionali non potrà essere inferiore a km 30.
- 20.3.** Il valore della prova e quindi il punteggio relativo è funzione dei seguenti elementi:
- le difficoltà tecniche proposte (distanza ,velocità, ecc.);
 - il valore dei piloti presenti (italiani e non);
 - le formule per determinare il punteggio di giornata sono descritte in Appendice E al regolamento e ne costituiscono parte integrante.
- 20.4.** Il sistema di punteggio utilizzato è il **GAP, nella versione suggerita dalla FAI per l'anno sportivo in corso** adottato con le modalità descritte in Appendice.

21. CLASSIFICHE DI GIORNATA

- 21.1.** Per ogni prova dovrà essere stilata una classifica unica per entrambi i sessi e se vi sono almeno 5 concorrenti del sesso di minoranza dovrà essere stilata e resa pubblica una specifica graduatoria.
- 21.2.** Per le gare di fascia nazionale dovranno essere stilate le seguenti classifiche di giornata:
- Classifica *individuale assoluta Open*;
 - Classifica assoluta *femminile*;
 - Classifica *categoria/e SPORT*:
- 21.3.** Per le gare di fascia nazionale potranno opzionalmente essere stilate le seguenti classifiche di giornata:
- Classifica *per club* che tiene conto dei migliori 3 (tre) piloti per club in ogni prova.

22. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI.

- 22.1.** Le coordinate sono definite secondo lo standard UTM e il *Map Datum* ufficiale è il WGS84.
- 22.2.** Le distanze sono approssimate ai 100 (cento) metri ed espresse in chilometri con un decimale (es. 21,4). Le ore sono espresse in ore, minuti e secondi in formato 24h (es. 15:33:02), I punti acquisiti dai piloti sono arrotondati all'intero (es. 768.3 diventerà 768, mentre 768,5 diventerà 769).
- 22.3.** La distanza percorsa da un pilota viene calcolata in base alla somma dei segmenti di percorso completato secondo ordine designato. Un segmento incompleto è la lunghezza del segmento stesso meno la distanza tra il punto di atterraggio e la boa o meta successiva; notare che la distanza sottratta non potrà essere superiore a quella calcolata al precedente punto di virata o partenza. Per segmento si intende il tratto di percorso tra due punti noti: decollo, *start pylon*, boa o atterraggio.

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE

23. SPECIALITA' E GARE

- 23.1.** Sono previsti due livelli di gare di cross country:
- *nazionale*, dove sono valide le gare svolte sul territorio italiano inserite in un apposito calendario Nazionale AeCI. Le gare nazionali sono riservate ai piloti di fascia nazionale, ossia i primi 150 della Classifica Generale al 31 Ottobre dell'anno precedente, salvo i piloti invitati dal Team Leader o dal Centro Tecnico Federale.
 - Meeting di Lega Piloti. Riservate ai piloti soci dell'AeC Lega Piloti
- 23.2.** Per gare di cross-country si intendono le gare in cui il punteggio dipende esclusivamente dalla distanza percorsa in volo, dall'ora di decollo, dal tempo impiegato, dal numero e dal valore dei piloti partecipanti.
- 23.3.** Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata.
- 23.4.** Tutti i piloti partecipanti a una gara, a qualsiasi livello, devono accettare integralmente il regolamento.

24. CATEGORIA CLASSE OPEN E SPORT

- 24.1.** La categoria OPEN e SPORT hanno l'obiettivo di dare evidenza ai piloti che competono in queste classi con ali aventi le caratteristiche descritte nella sezione 8.1. Esse saranno specificate nei local rules dei singoli eventi.
- 24.2.** E' il pilota che deve documentare la conformità del proprio mezzo a quello omologato e/o certificato nella rispettiva classe.

25. CAMPIONATI ITALIANI

- 25.1.** Il *Campionato Italiano* è una competizione annuale che assegna il titolo di *Campione Italiano Assoluto, Femminile, e in Categoria Sport*.
- 25.2.** Il Campionato Italiano è convalidato e i corrispondenti titoli vengono assegnati se il primo classificato assoluto ha conseguito un punteggio complessivo di almeno 1500 pt.

26. CLASSIFICHE DI MERITO

- 26.1.** Obiettivo delle classifiche è di garantire una graduatoria dei piloti di parapendio che hanno partecipato alle recenti competizioni, incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del parapendio, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.
- 26.2.** Per la redazione delle classifiche possono essere considerate tutte le gare di cross country nazionali ed estere.
- 26.3.** Le gare organizzate sul territorio nazionale che applichino un sistema di punteggio diverso da quello specificato nel presente Regolamento non sono valide.
- 26.4.** I piloti che intendano utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono far pervenire alla STS nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:

- regolamento utilizzato;
- classifiche giornaliere con punti, tempi e Km percorsi dai concorrenti;
- classifica finale, anche mediante link alle classifiche pubblicate su Internet;
- recapito dell'organizzazione.

- 26.5.** La *stagione agonistica FAI* è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un europeo e concludersi con l'inizio di un mondiale, oppure può andare dalla fine del mondiale all'inizio dell'europeo. Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due *periodi*: il *periodo pre-evento FAI* che va dal primo novembre alla data di inizio dell'evento FAI, e il *periodo post-evento FAI* che va dal termine dell'evento FAI al trentuno ottobre dello stesso anno. Per semplicità, la stagione agonistica può essere divisa in due periodi compresi tra il primo Novembre ed il 30 Giugno, ed il primo Luglio ed il 31 Ottobre.
- 26.6.** La *Classifica Generale* si ottiene sommando per ogni pilota i migliori risultati ottenuti dal pilota negli ultimi quattro periodi agonistici, compreso l'attuale. I risultati ottenuti nei due periodi meno recenti vengono svalutati detraendone il 15%. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice H di questo regolamento. Sono esclusi gli eventi FAI di classe 1 in cui il pilota interviene come rappresentante della squadra nazionale (es. europei e mondiali). Sono altresì escluse le competizioni disputate in concomitanza con tali eventi, fatta eccezione per gli eventi di Coppa del Mondo (PWCA).
- 26.7.** La *Classifica di Coppa Italia* si ottiene sommando per ogni pilota i migliori punteggi ottenuti in singole giornate di gara svoltesi nella stagione agonistica in corso, facenti parte delle competizioni inserite nel calendario della Coppa Italia. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice E di questo regolamento.
- 26.8.** La *Classifica per la PWCA* viene inviata alla PWCA (Paragliding World Cup Association) ed è redatta allo scopo di facilitare la qualificazione per gli eventi di Coppa del Mondo ai piloti maggiormente meritevoli nell'anno in corso. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice K di questo regolamento.

27. SQUADRA NAZIONALE

- 27.1.** A meno di diversa decisione proposta dalla STS e discussa e approvata dalla CCSA la Squadra Nazionale Italiana è così composta:
- i primi 2 (due) piloti classificati nella Classifica Generale definita al punto 26.6 aggiornata al giorno della *dead line* di registrazione della competizione (Campionati Mondiali e Campionati Europei) evidenziato nel *local rules* dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire;
 - La 1° donna classificata nelle prime 50 posizioni della Classifica Generale definita al punto 26.6 aggiornata al giorno della *dead line* di registrazione dell'evento (Campionati Mondiali e Campionati Europei) evidenziato nel *local rules* dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire;
 - In caso il giorno della *dead line* di registrazione, coincida con un evento FAI 2 o di Coppa del Mondo (PWC) in corso di svolgimento, il giorno di composizione della Squadra Nazionale verrà posticipato alla fine dell'evento stesso;
 - gli ulteriori componenti sono selezionati dal team leader che comunicherà le sue scelte agli interessati e al presidente STS;
 - è facoltà del team leader indicare entro i termini predetti una rosa di candidati alla nazionale dalla quale selezionare, al momento della *dead line*, la squadra effettiva.

28. TEAM LEADER

- 28.1.** Il *team leader* (caposquadra nazionale) è nominato dalla CCSA dopo essere stato proposto alla nomina dalla STS
- 28.2.** Le competenze del caposquadra sono:
- la selezione della squadra nazionale;
 - 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 internazionali con pieni poteri circa la tattica di squadra;
 - la gestione dei rapporti con l'organizzazione;
 - l'organizzazione logistica e amministrativa in loco (anche delegando agli assistenti);
- Per comportamenti di grave scorrettezza sportiva il caposquadra può estromettere dalla squadra uno o più piloti.
- 28.3.** Qualora se ne ravvisi la necessità il caposquadra di concerto con la STS propone uno o più collaboratori scelti.

APPENDICI

APPENDICE A - NORME E LINEE GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI DI COMPETIZIONI A DATA FISSA

- A.1.** Nelle competizioni sono ammessi concorrenti di ambo i sessi.
- A.2.** Tutti i cittadini *italiani* in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte a tutti gli effetti agli eventi sportivi. Il possesso della tessera F.A.I. è requisito indispensabile per poter partecipare agli eventi.
- A.3.** I cittadini *stranieri*, residenti e non residenti, in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte alle competizioni nazionali ma non concorrono ai titoli di campione previsti.
- A.4.** La domanda di iscrizione va effettuata sull'apposito modulo fornito dall'organizzazione e deve essere accompagnato dalla quota prevista. Nel modulo di iscrizione deve essere chiaramente riportato uno spazio in cui ogni pilota iscritto indica un solo nominativo quale componente della commissione piloti.
- A.5.** Le domande di iscrizione incomplete o fatte in altre forme scritte, si considerano non valide eccetto per l'eventuale diritto di prelazione sull'iscrizione; quelle in forma verbale non sono comunque valide.
- A.6.** E' facoltà dell'organizzazione porre un limite massimo al numero di concorrenti purché venga dichiarato nel bando della gara insieme alle modalità di iscrizione. In ogni caso l'assegnazione dei posti disponibili per una prova di livello nazionale dovrà essere fatta nel rispetto dei seguenti criteri di selezione:
- Tre piloti indicati dal team leader della nazionale;
 - I posti restanti dovranno essere assegnati esclusivamente tra i piloti che rientrano nella fascia nazionale. Nel caso in cui le richieste di iscrizione superino i posti disponibili i posti rimanenti dovranno essere assegnati in base all'ordine stabilito dalla organizzazione nel rispetto del presente Regolamento, del RSN CCSA e del Regolamento FAI nel caso di una gara internazionale;
 - E' facoltà degli organizzatori accettare l'iscrizione di piloti che non rientrano nella fascia nazionale per un numero di al più 10 piloti.
 - La non applicazione del precedente punto da parte degli organizzatori comporterà l'automatica esclusione dei piloti non in fascia nazionale dalle classifiche.
- A.7.** Il costo massimo dell'iscrizione per una gara nazionale è stabilito in 20 euro (venti) più altri 20 (venti) euro per ogni giornata di gara prevista. Non comporta violazione della disposizione precedente il richiedere un adeguato e specifico corrispettivo per servizi facoltativi diversi da quelli dettagliati nel presente regolamento. Questi servizi aggiuntivi dovranno essere proposti ai partecipanti come opzionali e non compresi nella quota di iscrizione.
- A.8.** E' facoltà dell'organizzazione rifiutare l'iscrizione dei piloti ritenuti non idonei per motivi di sicurezza o per impossibilità di accertare il rispetto dei requisiti di legge da parte del pilota.
- A.9.** E' consentito iscriversi anche dopo lo svolgimento di una o più prove.
- A.10.** In caso di mancata effettuazione della competizione deve essere rimborsato agli iscritti almeno euro 12 (dodici) per ogni giornata di gara non svolta.

APPENDICE B - NORME E LINEE GUIDA PER LA SELEZIONE DEI PILOTI

- B.1.** Al fine di gestire al meglio e nel modo più corretto ed equo l'iscrizione dei piloti le organizzazioni di eventi a data fissa devono applicare il processo di selezione qui descritto.
- B.2.** Il processo di selezione qui descritto ha l'obiettivo di:
- Garantire la partecipazione ai piloti che hanno maggiore esperienza e capacità;
 - Garantire agli organizzatori la presenza del numero di iscritto massimo previsto;
 - Definire dei criteri oggettivi e di semplice comprensione per la selezione dei piloti;

B.3. IL PROCESSO DI SELEZIONE

Il processo di selezione dei piloti che intendono partecipare ad una competizione nazionale si basa sulla definizione iniziale di alcune dimensioni e parametri:

NUM_MAX_POSTI : E' il numero massimo di piloti ammessi alla competizione. Indicativamente non superiore a 125.

NUM_POSTI_ITA : E' il numero di posti riservati ai piloti Italiani. Indicativamente almeno il 40% del totale. In caso di competizioni FAI2, specificatamente pre-world e pre-european, il numero dei posti riservati ai piloti Italiani sarà indicativamente almeno il 25% del totale.

NUM_POSTI_ESTERO : E' il numero di posti riservati ai piloti non Italiani.

NUM_WILDCARD_ORGANIZZAZIONE : E' il numero di *wildcard* (inviti personali a piloti) disponibili per la organizzazione. Indicativamente 10.

NUM_WILDCARD_TL : E' il numero di *wildcard* (inviti personali a piloti) disponibili e usabili dal Team Leader. Indicativamente 3.

NUM_POSTI_DONNE : E' il numero di posti riservato alle donne. Indicativamente il 10% del totale.

DATA_INIZIO_PREISCRIZIONE : E il giorno dal quale è possibile prescrivere alla competizione;

DATA_TERMINE_PREISCRIZIONE : E il giorno ultimo entro il quale è possibile prescrivere alla competizione;

Le pre-iscrizioni, la selezione e la conferma dei piloti si basa sulla gestione di alcune Liste di Piloti:

LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI : E' la lista dei piloti Italiani che hanno richiesto la preiscrizione alla competizione; La lista è ordinata secondo in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla *Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente*. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI STRANIERI : E' la lista dei piloti non Italiani che hanno richiesto la preiscrizione alla competizione; La lista è aggiornata in base alla classifica permanente F.A.I. (WPRS).

LISTA PILOTI SELEZIONATI : E' la lista dei piloti che sono stati selezionati per confermare la loro partecipazione all'evento;

LISTA PILOTI CONFERMATI : E' la lista dei piloti che hanno confermato la loro partecipazione provvedendo a regolarizzare l'iscrizione.

LISTA DI ATTESA : E' la lista dei piloti che attendono di essere selezionati ; La lista è ordinata secondo in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla *Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente*. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

B.4. LA PREISCRIZIONE

A partire dal giorno <**DATA_INIZIO_PREISCRIZIONE**> i piloti potranno richiedere di partecipare alla competizione. I piloti vengono inseriti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI** se Italiani. Nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI STRANIERI** se

non Italiani.

Le pre-iscrizioni sono possibili fino alla data di < **DATA_TERMINE_PREISCRIZIONE** >. Chi richiede di iscriversi dopo tale data prende posto nella **LISTA DI ATTESA** nella posizione determinata dalla sua classificazione.

B.5. LA SELEZIONE DEI PILOTI

Al termine della fase di prescrizione viene costruita la **LISTA PILOTI SELEZIONATI** che avranno 5-10 giorni di tempo per regolarizzare la loro iscrizione. La lista è costruita includendo:

- I piloti che hanno ricevuto una *wildcard* dalla organizzazione o dal Team Leader;
- Le donne Italiane presenti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI** in base alla posizione nella lista fino ad averne il numero minimo prefissato ;
- I piloti stranieri presenti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI STRANIERI** in base alla posizione nella lista e nel numero prefissato < **NUM_POSTI_ESTERO** >.
- La lista di selezione viene completata includendo i piloti presenti nella **LISTA PILOTI PRE-ISCRITTI ITALIANI** ordinati secondo la Classifica Generale al 31 ottobre dell'anno precedente, FINO A RAGGIUNGERE IL NUMERO MASSIMO DI POSTI DISPONIBILI < **NUM_MAX_POSTI** >.

I piloti selezionati vengono rimossi dalle rispettive liste di prescrizione (Italiani e Stranieri).

Queste Liste conterranno i piloti non selezionati e diventeranno le **LISTE DI ATTESA**.

B.6. CONFERMA DEI PILOTI

I piloti selezionati che provvedono a regolarizzare e documentare la avvenuta iscrizione vengono inseriti nella **LISTA PILOTI CONFERMATI**.

Se un pilota selezionato non completa l'iscrizione o rinuncia alla partecipazione viene rimosso dalla lista dei piloti selezionati e al suo posto viene inserito nella **LISTA PILOTI SELEZIONATI** il **PRIMO** dei piloti presenti nella corrispondente **LISTA DI ATTESA**. Anche in questo caso il pilota che subentra DEVE ESSERE PRESENTE IN CLASSIFICA GENERALE.

Questo iter si ripete fino allo svuotamento delle liste di attesa o al raggiungimento del numero massimo di piloti iscritti.

Nel caso in cui un pilota già confermato debba rinunciare alla partecipazione è facoltà della organizzazione rimuoverlo dalla lista dei piloti confermati e includere nella **LISTA PILOTI SELEZIONATI** il **PRIMO** dei piloti presenti nella corrispondente **LISTA DI ATTESA**. Anche in questo caso il pilota che subentra DEVE ESSERE PRESENTE IN CLASSIFICA GENERALE.

APPENDICE C - SISTEMA GPS

C.1. GPS

- C.1.1.** La traccia GPS viene utilizzata come unica evidenza per documentare le prove di volo dei piloti.
- C.1.2.** Ogni pilota deve essere equipaggiato con almeno un GPS. Solo alcuni specifici modelli sono accettati. Il pilota è responsabile del funzionamento e della corretta configurazione del GPS.
- C.1.3.** Dopo ogni prova è responsabilità del pilota consegnare all'organizzazione il proprio GPS al fine di scaricare la traccia e gli altri dati. Se il pilota non è in grado di fornire un GPS contenente dei dati validi e pertinenti (vedi C.3 Dati validi del GPS), la sua prova viene considerata nulla.

C.2. DOCUMENTAZIONE DEL GPS

- C.2.1.** I dati dovranno essere scaricati direttamente dal GPS. Files, copie di files non sono ritenute fonti valide per la documentazione di un volo. La documentazione di volo è ritenuta valida se i dati GPS forniti verificano i criteri di validità descritti (vedi C.6 Validità della traccia).
- C.2.2.** In deroga al punto C.2.1, la organizzazione può decidere di accettare file di tracce GPS o l'invio remoto della traccia qualora in sistema di refertazione lo permetta.
- C.2.3.** I dati del GPS vengono verificati utilizzando un programma SW conforme alle specifiche di questo regolamento, nonché della sezione 7 del codice sportivo FAI. Tale software è in grado di controllare:
 - Tempo di partenza in caso di Start;
 - Settore FAI allo start o in boa;
 - Punto di atterraggio;
 - Tempo di arrivo, in subordine ai metodi classici;
 - La miglior posizione dichiarata o raggiunta da un pilota durante il volo (questa posizione è quella presa in considerazione se migliore di quella del punto di atterraggio).(* [Miglior Posizione] Al pilota viene assegnata la miglior posizione raggiunta nella prova. Questa può essere il punto di atterraggio o un punto raggiunto in volo se più favorevole al pilota.
- C.2.4.** Sono compiti del pilota:
 - Il pilota deve andare in volo solo con il GPS dichiarato al momento della registrazione o iscrizione. Eventualmente può essere utilizzato più di un GPS.
 - Il pilota deve configurare correttamente il proprio GPS al fine della registrazione del volo.
 - Il pilota deve cancellare le tracce pre-esistenti prima di ogni prova di volo.

C.3. Dati GPS Validi

Per essere considerata valida, la traccia registrata dal GPS deve soddisfare i requisiti definiti nel regolamento F.A.I.. Le condizioni principali che devono essere soddisfatte sono:

- La traccia deve essere presente per almeno due minuti prima e due minuti dopo ogni boa o *startpoint*. Nel contempo la traccia deve essere continua per almeno cinque minuti in prossimità della boa o *startpoint*.
- La traccia deve contenere informazioni relative al tempo di volo valide e coerenti .
- L'intervallo di campionamento accettato massimo, che garantisce la continuità della traccia è di 30 secondi.

C.4. Validità della traccia e criteri di verifica del GPS

- Tutti i punti (start, punti di aggiramento, atterraggio), devono essere punti fisici definiti sul terreno.
- Per ogni punto di start o punto di aggiramento la traccia registrata deve contenere almeno una delle seguenti informazioni:

- Almeno un punto nel cilindro della boa.
- Una coppia di punti per i quali la retta che congiunge i due punti attraversa il cilindro FAI, o passa ad una distanza inferiore a quella di tolleranza ammessa.
- Il **raggio del cilindro standard per le boe è di 400 mt.** La **distanza di tolleranza** base ammessa è di 0 mt.

C.5. Standard nell'uso del GPS

Il Map Datum standard che deve essere usato per la rilevazione delle boe da GPS e per la pubblicazione in formato cartaceo delle stesse è il **WGS84**.

Il Datum Format standard con il quale devono essere rappresentate le boe è **UTM**.

C.6. Configurazione e Uso del GPS

1. Caricare nel GPS la lista delle boe (waypoint WP) ufficiale. Si raccomandiamo di farlo direttamente al centro operativo.
2. (Solo Garmin) Attivare il *Track Log Recording* preferibilmente in modalità **WRAP**. (Questa cosa vi garantisce di registrare sempre la fine del volo, sovrascrivendo nel caso in cui la memoria del vostro GPS non sia sufficiente l'inizio del volo).
3. (Solo Garmin) Impostare *l'intervallo di campionamento* ottimale rispetto alla prova assegnata, e comunque non superiore a 30 secondi. Una buona impostazione dovrebbe garantire la registrazione dell'intero volo utilizzando un intervallo di campionamento più breve possibile. Per chi ha un Top Navigator l'intervallo di campionamento è di 10 secondi (un punto registrato ogni 10 secondi).
4. Azzerare la traccia e tutti i punti marcati (marked waypoint), prima di ogni prova.
5. Marcare le coordinate del punto di atterraggio ("Mark + Enter") e spegnere il GPS immediatamente dopo tale operazione.
6. Non riaccendere il GPS se non al centro operativo per effettuare la dichiarazione di volo.
7. Non marcate ulteriori punti fino alla dichiarazione di volo presso il centro operativo.
8. Portate il GPS con voi al centro operativo, al fine di poter effettuare la dichiarazione di volo.
9. Accendere il GPS appena prima dell'operazione di verifica, in assenza di copertura GPS (ad esempio al chiuso).

APPENDICE D - SISTEMA DI PUNTEGGIO: FORMULE

Il sistema di punteggio utilizzato per assegnare il valore ad ogni giornata di gara è basato sul **GAP (vedi punto 20.4)**. La refertazione ed il calcolo del punteggio deve essere effettuato utilizzando il software **FS COMP** (<http://fs.fai.org>), strumento ufficiale della FAI. I parametri GAP per le gare nazionali svolte secondo il seguente regolamento sono predefiniti e non possono essere modificati dalle organizzazioni locali. Il valore dei parametri sono definiti nell'**ALLEGATO I**.

Il **punteggio di giornata** è determinato dal **GAP (vedi punto 20.4)**

Il **punteggio per la classifica generale** è ottenuto moltiplicando il punteggio di giornata calcolato dal **GAP (vedi punto 20.4)** per il Coefficiente.valore piloti della giornata di gara. Ovvero:

Punteggio di giornata per la classifica generale = GAP (vedi punto 20.4) *Cvp

Il **Cvp, Coefficiente Valore Piloti** assume un valore compreso tra 1 e 1,4 ed è calcolato a partire dalla **Lista Piloti di Valore**.

Lista Piloti di Valore

La lista piloti di valore ha l'obiettivo di raggruppare i migliori piloti Italiani e stranieri basandosi sui risultati della ultima stagione agonistica Italiana, delle ultime due stagioni di Coppa del Mondo, e degli ultimi due eventi F.A.I. categoria 1. Viene redatta ad inizio anno e viene aggiornata dopo l'evento F.A.I. previsto per quell'anno. E' così composta :

1. I primi 25 della classifica generale al 31.10 dell'anno precedente
2. I primi 25 della ultime due edizioni di Coppa del Mondo (PWC).
3. I primi 25 degli ultimi Campionati Mondiali FAI.
4. I primi 25 degli ultimi Campionati Europei FAI.

Npv - Numero piloti facenti parti della Lista piloti di valore presenti in decollo ;

Il coefficiente valore piloti viene determinato a partire dal parametro Npv utilizzando la seguente formula :

$$\mathbf{Cvp} = 2.4 - (1.4^{((31-Npv)/31)})$$

Il **Coefficiente Valore Piloti** è ottenuto valutando il numero di piloti che hanno effettivamente (decollati in almeno una task valida) preso parte ad almeno una task dell'evento.

La tabella sottostante riporta i valori che il Coefficiente Valore Piloti può assumere.

| Numero Piloti di valore | Coefficiente Valore Piloti | Valore Massimo della Prova |
|--------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 0 | 1,000 | 1000 |
| 1 | 1,015 | 1015 |
| 2 | 1,030 | 1030 |
| 3 | 1,045 | 1045 |
| 4 | 1,059 | 1059 |
| 5 | 1,074 | 1074 |
| 6 | 1,088 | 1088 |
| 7 | 1,102 | 1102 |
| 8 | 1,116 | 1116 |
| 9 | 1,130 | 1130 |
| 10 | 1,144 | 1144 |
| 11 | 1,158 | 1158 |
| 12 | 1,171 | 1171 |
| 13 | 1,184 | 1184 |
| 14 | 1,197 | 1197 |
| 15 | 1,210 | 1210 |
| 16 | 1,223 | 1223 |
| 17 | 1,236 | 1236 |
| 18 | 1,248 | 1248 |
| 19 | 1,261 | 1261 |
| 20 | 1,273 | 1273 |
| 21 | 1,285 | 1285 |
| 22 | 1,297 | 1297 |
| 23 | 1,309 | 1309 |
| 24 | 1,321 | 1321 |
| 25 | 1,333 | 1333 |
| 26 | 1,344 | 1344 |
| 27 | 1,356 | 1356 |
| 28 | 1,367 | 1367 |
| 29 | 1,378 | 1378 |
| 30 | 1,389 | 1389 |
| > 30 | 1,400 | 1400 |

APPENDICE E - PUNTEGGIO SINGOLA PROVA VALIDO PER LA COPPA ITALIA

Per il 2017 il sistema di punteggio utilizzato per le gare di Coppa Italia è quello di giornata descritto nell'appendice D.

La classifica di Coppa Italia viene calcolata sommando i migliori N punteggi che un pilota ha realizzato in ogni singola prova valida per la Coppa Italia. Il numero N di prove considerate nella classifica è calcolato come i 2/3 arrotondati per eccesso delle prove valide disputate. La tabella seguente sintetizza quanto descritto.

| # prove disputate | N = prove da considerare |
|-------------------|--------------------------|
| 1 | 1 |
| 2 | 2 |
| 3 | 2 |
| 4 | 3 |
| 5 | 4 |
| 6 | 4 |
| 7 | 5 |
| 8 | 6 |
| 9 | 6 |
| 10 | 7 |
| 11 | 8 |
| 12 | 8 |
| 13 | 9 |
| 14 | 10 |
| 15 | 10 |
| 16 | 11 |
| 17 | 12 |
| 18 | 12 |
| 19 | 13 |
| 20 | 14 |
| 21 | 14 |
| 22 | 15 |
| 23 | 16 |
| 24 | 16 |
| 25 | 17 |
| 26 | 18 |
| 27 | 18 |

APPENDICE F – CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA

F.1. Validità della prova e distanza di validazione

Una prova di gara viene considerata valida se:

- **almeno il 50% (cinquanta per cento)** dei piloti iscritti ed in gara (non ritirati) sono decollati;
- la finestra di decollo è rimasta aperta per almeno 20 (venti) secondi per ogni concorrente, o altrimenti se tutti i concorrenti intenzionati a decollare, sono decollati nel tempo di apertura finestra;
- almeno uno dei piloti decollati ha percorso la **distanza minima di validazione** scelta dal direttore di gara e comunicata al briefing pre-volo. Tale distanza per le competizioni nazionali non potrà essere inferiore a km 30.

F.2. Criteri minimi di validità in caso di sospensione della prova

Una prova interrotta dal direttore di gara prima della sua naturale conclusione può essere convalidata se al momento della sospensione sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- è trascorsa almeno una 1 ora dalla apertura dello start;
- è stata percorsa la distanza minima di validazione da almeno il 20% dei piloti decollati;
- sono stati percorsi almeno i 2/3 della distanza totale della prova da almeno venti dei piloti decollati;
- la prova era del tipo Corsa a Meta ("*Race To Goal*").

APPENDICE G – MODALITA' DI ARRIVO IN GOAL

G.1. MODALITA' DI ARRIVO IN GOAL

G.1.2 Tranne diversa comunicazione al briefing pre-task l'arrivo in goal suggerito è:

- 1) stop del tempo del pilota all'ingresso nel cilindro di 1 Km attorno alla ultima boa;
- 2) conferma del tempo all'attraversamento della linea di meta, ideale o fisica. I piloti dovrebbero attraversare le linea di goal nello stesso ordine con cui sono entrati nel cilindro;
- 3) la linea di meta se presente fisicamente deve coincidere il più possibile con il punto GPS comunicato ai piloti, e ha dimensioni ideali di 200 mt + 200 mt;
- 4) nel caso in cui la linea GPS non coincida con quella fisica al pilota verrà convalidata quella a lui più favorevole (la più vicina rispetto alla direzione di arrivo);
- 5) nel caso in cui il pilota entri nel cilindro ma non tagli la linea di meta a questo verrà assegnato:
 - il tempo di arrivo in goal (attraversamento del cilindro);
 - la distanza completa del percorso ma non i punti velocità e i punti arrivo (Speed Pt.+Arrival Pt. = 0) che verranno detratti come penalizzazione con motivazione "non attraversamento della linea di meta".

G.2.2 Qualora vi sia la possibilità tecnica, è ammesso utilizzare le altre forme di arrivo a meta contenute nel regolamento della PWC:

- *Conical End of Speed Section (CESS)*
- *Arrival Altitude Bonus Points*
- Linea con semicerchio: il pilota valida la meta qualora sia presente almeno un punto in un'area compresa tra la linea e un semi-cilindro, con centro nel punto mediano della linea, raggio pari alla metà della lunghezza della linea, parte piana coincidente con la linea stessa, e sul lato opposto rispetto alla direzione del precedente *waypoint* (13.6 PWC Rules)

APPENDICE H – MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI

H.1. Glossario e definizioni

- La **stagione agonistica FAI** è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un europeo e concludersi con l'inizio di un mondiale, oppure può andare dalla fine del mondiale all'inizio dell'europeo. Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due **periodi agonistici** : il **primo periodo** che va normalmente dal primo novembre al trenta di giugno, e il **secondo periodo** che va normalmente dal trenta di giugno al trentuno ottobre dello stesso anno. Le date di inizio/fine dei periodi agonistici possono essere diversamente definite ad inizio stagione.
- Il sistema di punteggio adottato è descritto nell'Appendice D.
- Definiamo **evento utile** quello in cui si sono volate almeno due task valide.
- Il numero di giornate di gara valide per la classifica finale determina **il coefficiente giornate volate** per l'evento con questa semplice regola:

| giornate volate | Coefficiente tecnico evento |
|------------------------|------------------------------------|
| 2 | 1,00 |
| 3 | 1,15 |
| 4 o più | 1,25 |

- Il **coefficiente tecnico evento** viene calcolato moltiplicando il coefficiente valore piloti dell'evento per il coefficiente giornate volate.

coefficiente tecnico evento =

coefficiente valore piloti x il coefficiente giornate volate

- Il **massimo punteggio evento** è il punteggio complessivo (classifica finale) ottenuto dal vincitore dell'evento.
- Ai fini della classifica generale può essere calcolato il **punteggio del pilota per l'evento** che è proporzionato al punteggio che il pilota ha ottenuto nella classifica finale dell'evento rispetto al punteggio del vincitore.

Ovvero

Punteggio del pilota per l'evento =

coefficiente tecnico evento x

(punteggio complessivo pilota / massimo punteggio evento) x

1000

H.2. Determinazione della Classifica Generale Piloti

La classifica generale piloti combina i migliori risultati delle singole task con i migliori risultati relativi all'evento complessivo. La classifica è composta da **quattordici** (14) risultati, **dieci** (10) riferiti alle singole task e **quattro** (4) all'intero evento.

Al più **quattro** (4) punteggi di task possono essere ottenuti in gare estere e al più due (2) punteggi evento possono essere ottenuti in gare estere. I risultati dei due periodi agonistici meno recenti vengono inseriti nella classifica generale con una penalizzazione del 15%.

H.3. Coefficiente Valore Piloti : Valore minimo

Il coefficiente valore piloti viene predefinito ad un valore minimo per alcune tipologie di venti che nel seguito vengono specificate. Questo significa che il coefficiente valore piloti minimo per le singole task di tali eventi e per l'evento nella sua interezza, assume il valore minimo pre-definito. Nel caso in cui il valore effettivamente calcolato sia superiore a quello minimo garantito verrà utilizzato il valore calcolato.

Per la **stagione 2017** vale la seguente tabella:

| Tipologia Evento | CVP Minimo | Note |
|---|-------------------|------------------------|
| Meeting di Lega Piloti | 1.2 | Singole task e evento. |
| Evento di Coppa del Mondo | 1.3 | Singole task e evento. |
| Eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara) realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia | 1.25 | Singole task e evento. |
| Altri eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara). | 1.15 | Singole task e evento. |
| Altri eventi di meno di 4 giorni realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia | 1.15 | Singole task e evento. |

APPENDICE I - SISTEMA DI PUNTEGGIO GAP: IMPOSTAZIONI SOFTWARE

Il Sistema di punteggio GAP altro non è che una evoluzione del Gap2002, che utilizza il leading point per il pilota calcolato utilizzando la traccia GPS, ed aggiunge la possibilità, in caso di task stoppata, di assegnare un bonus distanza ai piloti in base alla loro quota.

Si è deciso di standardizzare per le gare di Coppa Italia e raccomandare per tutte le altre competizioni, i parametri della formula di punteggio per tutta la stagione 2017, come segue:

| | |
|--|-------|
| MIN. DIST.: | 5 Km |
| NOM. DIST.: | 40 Km |
| NOM. TIME: | 1,5 h |
| NOM GOAL: | 30% |
| Use Distance Points: | SI |
| Use Departure Points: | NO |
| Use Arrival Position Points: | SI |
| Use Time Points: | SI |
| Use Leading Points: | SI |
| Use Arrival Time Points: | NO |
| Jump The Gun Factor: | 0 |
| Max "Jump The Gun": | 0 |
| Time Points Given If Reached ES But Not Goal: | 0 |
| No Pilots In Goal Day Quality Factor: | 100% |
| Stopped Task Day Quality Factor: | 100% |
| Stopped Task Bonus Glide Ratio: | 4:1 |
| Speed Rank Used To Calculate Time Validity: | 1 |
| 1000 Points For Winner In Case Of Open Distance Or No One Reaches ES Before DQ Is Applied: | NO |
| 1000 Points For Winner Before DQ Is Applied: | NO |
| Day Quality: | 0 |

Di seguito una immagine delle impostazioni applicate al software **FS COMP**:

GAP2011

Scoring parameters: GAP

Min. dist: 5 Use Distance Points Use Departure Points Use Arrival Position Points

Nom. dist: 40 Use Time Points Use Leading Points Use Arrival Time Points

Nom. time: 1.50 Jump The Gun factor: 0 1000 points for winner in case of open distance or no one reaches ES before DQ is applied

Nom. goal %: 30 Max "jump the gun" 0 seconds 1000 points for winner before DQ is applied

Time points given if reached ES but not goal: 0 %

No Pilots in Goal Day Quality factor: 100 %

Stopped Task Day Quality factor: 100 %

Stopped Task Bonus Glide Ratio: 4 : 1

Speed rank used to calculate Time Validity: 1

Day Quality (DQ): 0.00 (if > 0 it will override day quality as it would be calculated from nom. dist, time, goal ...)

APPENDICE J – MODALITA' DETERMINAZIONE CLASSIFICA PER PWCA

J.1. Glossario e definizioni

Si considerino valide tutte le parti contenute nel paragrafo **H1** riguardanti la Classifica generale, tranne:

- Il **Cvp, Coefficiente Valore Piloti** assume un valore compreso tra 1 e 1,3 ed è calcolato a partire dalla **Lista Piloti di Valore**.
- **Npv** (Numero piloti di Valore) - Numero piloti facenti parti della Lista piloti di valore presenti;

Il coefficiente valore piloti viene normalmente (vedi paragrafo seguente K.3) determinato a partire dal parametro Npv utilizzando la seguente formula :

$$\mathbf{Cvp} = 2.4 - (1.4^{((31-Npv)/31)})$$

Il **Coefficiente Valore Piloti** è ottenuto valutando il numero di piloti che hanno effettivamente (decollati in almeno una task valida) preso parte ad almeno una task dell'evento.

La tabella sottostante riporta i valori che il Coefficiente Valore Piloti può assumere.

| Numero Piloti di valore | Coefficiente Valore Piloti | Valore Massimo della Prova |
|-------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 0 | 1,000 | 1000 |
| 1 | 1,015 | 1015 |
| 2 | 1,030 | 1030 |
| 3 | 1,045 | 1045 |
| 4 | 1,059 | 1059 |
| 5 | 1,074 | 1074 |
| 6 | 1,088 | 1088 |
| 7 | 1,102 | 1102 |
| 8 | 1,116 | 1116 |
| 9 | 1,130 | 1130 |
| 10 | 1,144 | 1144 |
| 11 | 1,158 | 1158 |
| 12 | 1,171 | 1171 |
| 13 | 1,184 | 1184 |
| 14 | 1,197 | 1197 |
| 15 | 1,210 | 1210 |
| 16 | 1,223 | 1223 |
| 17 | 1,236 | 1236 |
| 18 | 1,248 | 1248 |
| 19 | 1,261 | 1261 |
| 20 | 1,273 | 1273 |
| 21 | 1,285 | 1285 |
| 22 | 1,297 | 1297 |
| > 22 | 1,3 | 1300 |

J.2. Determinazione della Classifica per PWCA

La classifica per PWCA combina i migliori risultati delle singole task con i migliori risultati relativi all'evento complessivo. La classifica è composta da **undici** (11) risultati, **otto** (8) riferiti alle singole task e **tre** (3) all'intero evento.

Al più **tre** (3) punteggi di task possono essere ottenuti in gare estere e al più due (2) punteggi evento possono essere ottenuti in gare estere. I risultati dei due periodi agonistici meno recenti vengono inseriti nella classifica generale con una penalizzazione del 50%.

J.3. Coefficiente Valore Piloti :

Il coefficiente valore piloti viene predefinito ad un valore fisso per alcuni eventi, e ad un valore minimo per altre tipologie di eventi che nel seguito vengono specificate. Questo significa che il coefficiente valore piloti minimo per le singole task di tali eventi e per l'evento nella sua interezza, assume il valore minimo predefinito. Nel caso in cui il valore effettivamente calcolato sia superiore a quello minimo garantito verrà utilizzato il valore calcolato.

Per la stagione in corso vale la seguente tabella:

| Tipologia Evento | CVP Minimo | CVP Fisso | Note |
|---|------------|-----------|------------------------|
| Evento di Coppa del Mondo | | 1.30 | Singole task e evento. |
| Eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara) realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia | | 1.30 | Singole task e evento. |
| Eventi Pre-PWC | | 1.30 | Singole task e evento. |
| Meeting di Lega Piloti | 1.2 | | Singole task e evento. |
| Eventi FAI cat. 2 di almeno 4 giorni (previsti in calendario come giornate di gara) non organizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia. | 1.15 | | Singole task e evento. |
| Altri eventi di meno di 4 giorni realizzati nei seguenti paesi : Francia, Germania, Austria, Svizzera, Slovenia, USA, Italia | 1.15 | | Singole task e evento. |

APPENDICE K – FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA

K.1. Definizione:

La frequenza radio di sicurezza serve per tenere costantemente in contatto piloti, commissione sicurezza e direttore di gara durante lo svolgimento delle prove, ed attraverso di questa verranno date le comunicazioni riguardanti la sicurezza o qualunque altra informazione importante per i concorrenti. La frequenza sarà comunicata durante il Briefing di gara in decollo.

K.2. Uso della Frequenza di Sicurezza:

Per ogni pilota in gara è OBBLIGATORIO sintonizzarsi su questa frequenza.

L'organizzazione di gara potrà effettuare dei controlli e potrà applicare sanzioni qualora il pilota non sia sintonizzato o non risponda.

Essa potrà essere utilizzata SOLO per i seguenti scopi:

- Comunicazioni di Emergenza;
- Comunicazioni di Sicurezza;

Qualunque trasgressione di questa limitazione da parte di un pilota potrà essere sanzionata da parte dell'organizzazione.

Le modalità di utilizzo della frequenza per effettuare comunicazioni è descritta nel paragrafo L.4.

K.3. Utilizzo delle informazioni:

La commissione sicurezza è incaricata di valutare le condizioni meteo durante la prova ed ogni altra situazione riguardante la sicurezza, e consigliare il Direttore di Gara, qualora presente, ovvero prendere decisioni circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova. Tutti i piloti hanno comunque il dovere di monitorare le condizioni in volo e comunicarle al Direttore di gara ed alla commissione sicurezza quando diventano pericolose, sia in decollo sia in volo. Questo deve essere fatto utilizzando gli standard sanciti dalla FAI e riportati nel paragrafo L.4. In ogni caso, ogni decisione circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova sono prese esclusivamente dal direttore di gara, se presente, o dalla commissione sicurezza.

K.4. Comunicazioni Standard:

Qualora un pilota voglia comunicare una situazione di emergenza, la comunicazione deve essere come segue:

- Numero Pilota;
- Posizione;
- Tipo di Emergenza;
- Ulteriori informazioni utili;

Es.: "Numero 50, 5 Km prima della seconda boa, vela aperta a terra, atterro nelle vicinanze e richiamo".

La frequenza deve poi essere lasciata libera, affinché il direttore di gara possa comunicare con il pilota e rendere i soccorsi, qualora necessari, puntuali e tempestivi.

Qualora un pilota voglia comunicare le condizioni meteo, la comunicazione deve essere come segue:

- Numero Pilota;
- Posizione;
- Livello percepito;
- Ulteriori informazioni utili;

Dove i livelli sono:

- Livello 1: Condizioni di volo nella norma;
- Livello 2: Condizioni di volo forti, tenere le condizioni meteo monitorate;
- Livello 3: Condizioni di volo inaccettabili, si richiede un intervento del direttore di gara, se presente, o della commissione piloti;

Es.: "Numero 50, 1 Km prima della seconda boa, riporto LIVELLO 2, forte sottovento avvicinandosi al costone".

Sarà facoltà del direttore di gara, se presente, e della commissione sicurezza chiedere conferma ad altri piloti in gara che si trovino nelle vicinanze per confermare il livello percepito. Questi dovranno rispondere utilizzando lo stesso standard di comunicazione.

APPENDICE L – CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI

L.1. Premessa.

La presente "Carta del rapporto Organizzazioni – Piloti" ha lo scopo di trovare un giusto compromesso tra le esigenze dei Piloti competitori, in termini di servizi ricevuti e di contenimento della spesa, e quelle delle Organizzazioni delle gare a data fissa, che devono ricevere un giusto compenso in cambio dei loro sforzi economici ed organizzativi. Il fine del presente documento è quello di rendere il rapporto costi / servizi il più possibile equilibrato.

E' chiaro che ogni Organizzazione ha esigenze proprie e ogni gara fa storia a sé. La presente raccolta di norme non pretende di esaurire ogni possibile casistica ma vuole costituire una traccia, modificabile e migliorabile nel tempo, in modo che ne' le Organizzazioni ne' i Piloti competitori affrontino una condizione di evidente squilibrio tra costi e servizi.

Si fa viva raccomandazione alle Organizzazioni di perseguire un supporto fisico ed economico dagli Enti Locali e delle realtà industriali locali, in modo che l'eccellenza dei servizi che ogni Organizzazione desidera offrire vada il meno possibile a gravare sul costo dell'iscrizione che i Piloti devono sostenere.

Il mancato rispetto dei valori suggeriti o la mancata fornitura dei servizi di base potrà portare al non riconoscimento dei punteggi ottenuti dai Piloti nella Competizione per la Classifica Generale e di Coppa Italia.

A partire dal 2014, potranno essere inserite nel calendario nazionale un massimo di quattro (4) gare a data fissa, oltre ai Campionati Italiani.

L.2. Servizi

L.2.1. Servizi indispensabili:

- Trasporti da e per il decollo, recuperi
- Struttura fisica per le operazioni di refertazione e verifica generale
- Refertazione e servizi meteo
- Fornitura gratuita di acqua potabile, possibilmente in decollo
- Premi
- Area a disposizione con connettività Internet
- Sito web con info generali, cartine della fly zone, file delle boe disponibili tempo prima della data di inizio della gara. Il file delle boe dev'essere reso disponibile su Internet ad inizio stagione.
- Iscrizioni e pagamenti online
- Servizio medico d'emergenza

Si ricorda inoltre che servizi quali refertazione e meteo possono essere richiesti ed ottenuti dalla AeC Lega Piloti, purché siano rispettati tutti i punti del RSN.

Nota: la refertazione deve essere fatta tramite il software FS. Il database di partenza viene fornito da Aec Lega Piloti

L.2.2. Servizi auspicabili:

- Pocket lunch
- Parking automezzi con camping (ove possibile)
- Servizi igienici (ove possibile)
- Maglietta
- Presa d'acqua per zavorra
- Premi in denaro
- Agevolazione economica per gli utilizzatori di tracker (tipo SaFly o altri strumenti di real-time tracking)

L.2.3. Servizi aggiuntivi e ricreativi:

Possono essere offerti a discrezione dell'Organizzazione, ma se offerti devono essere sottoscrivibili e pagati a parte, e non devono gravare sul costo di iscrizione:

- Cene
- Strutture ed organizzazione di servizi aggiuntivi (gite,sport alternativi ecc)

L.3. Costi di iscrizione e Rimborsi

L.3.1. Costi di Iscrizione:

1. I costi di iscrizione suggeriti sono in dipendenza del numero previsto di task
2. 4 task = 90 (€22.5 per task)
3. 5 task = 110 (€22 per task)
4. 6 task = 130 (€21.66 per task)
5. 7 task = 150 (€21.42 per task)
6. oltre = € 20 per task

L.3.2. Rimborsi:

Rimborsi minimi in caso di annullamento o mancata validazione della competizione:

- in caso di annullamento della gara 4 o più giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 75% della quota di iscrizione;
- in caso di annullamento della gara da 0 a 3 giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 50%;

in caso di non validazione della gara per non raggiungimento del punteggio minimo: rimborso del 25%

APPENDICE M – PROCEDURE DI CONTROLLO GENERALI DEI PARAPENDIO

M.1. Risultato del controllo

Per ogni controllo effettuato, abbiamo tre possibili risultati:

- La misura è all'interno delle tolleranze: il risultato è CONFORME;
- La misura è al di fuori delle tolleranze, senza un vantaggio per il pilota: il risultato è FUORI ASSETTO
- La misura è al di fuori delle tolleranze, con un vantaggio per il pilota: il risultato è NON CONFORME

M.2. Controllo del fascio

Le linee del fascio dal maillon alla asola sono confrontate con le misure fornite dal costruttore. Si tiene in conto la lunghezza degli elevatori e delle asole qualora necessario. Tutte le misure sono prese e confrontate con precisione al millimetro.

M.2.1. Lunghezza assoluta della linea

La tolleranza assoluta per una singola linea del fascio è $\pm 0.7\%$.

Se:

$$ABS([lunghezza_{design}] - [lunghezza_{misurata}]) > [lunghezza_{design}] * 0.7\%$$

Allora il controllo viene giudicato FUORI ASSETTO, altrimenti CONFORME.

M.2.2. Lunghezza relativa delle linee

La tolleranza differenziale per un singolo paio di A e B è da -0.3% a $+0.6\%$ della media della lunghezza delle linee A e B. Affinché risulti NON CONFORME il differenziale deve essere simmetrico.

Se:

$$(B_{design} - A_{design}) - (B_{misurata} - A_{misurata}) > ((A_{design} + B_{design})/2) * 0.6\%$$

il risultato è FUORI ASSETTO

$$(B_{design} - A_{design}) - (B_{misurata} - A_{misurata}) < ((A_{design} + B_{design})/2) * -0.3\%$$

il risultato è NON CONFORME

Altrimenti è CONFORME

M.2.3. Lunghezza relativa media delle linee

La tolleranza differenziale media in direzione di un minor angolo di attacco è -0.2% . La misura verrà effettuata solo sulle coppie A-B che tengono la maggior parte del carico, normalmente identificate dalle A con doppi punti di aggancio. Affinché risulti NON CONFORME il differenziale deve essere simmetrico.

Se:

$$AVG(B_{design} - A_{design}) - (B_{misurata} - A_{misurata}) < AVG((A_{design} + B_{design})/2) * -0.2\%$$

il risultato è NON CONFORME

Altrimenti è CONFORME

M.3. Controllo degli elevatori

La lunghezza degli elevatori dal punto di aggancio al maillon sono confrontati con le misure fornite dal costruttore.

M.3.1. Lunghezza assoluta dell'elevatore

La tolleranza assoluta per un singolo elevatore è $\pm 7\text{mm}$.

Se:

$$ABS([lunghezza_{design}] - [lunghezza_{misurata}]) > 7$$

Allora il controllo viene giudicato FUORI ASSETTO, altrimenti CONFORME.

M.3.2. Lunghezza relativa degli elevatori

Se l'errore nella lunghezza degli elevatori è nella direzione di un angolo di attacco inferiore, e tale errore risulta essere simmetrico, questo porta il risultato del controllo ad essere NON CONFORME

M.4. Controllo della vela

Nessuna misura maggiore di 1 metro può variare più del 1% rispetto alla misura effettuata sulla vela certificata di riferimento. Ogni imprecisione della misura stessa viene conteggiata prima di applicare questa tolleranza. Ad esempio se la misura può essere effettuata con una accuratezza pari allo 0.5%, il totale errore accettabile è di 1.5%).