



REGOLAMENTO TECNICO

SPECIALITA' PARAPENDIO – ACCURACY

ANNO 2017

INDICE

Parte I: INTRODUZIONE.....	3
1. REGOLAMENTO.....	3
2. FINALITÀ	3
Parte II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE	4
3. RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE.....	4
4. DOVERI DELLE ORGANIZZAZIONI.....	4
5. OMOLOGAZIONE GARE.....	5
Parte III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE	6
6. NUMERI DI GARA.....	6
7. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO	6
8. RADIO RICETRASMITTENTE	6
9. SICUREZZA.....	6
10. COMPETIZIONE DI ACCURACY: PROVE O ROUND.....	7
11. BERSAGLIO DI PRECISIONE.....	7
12. RIPETIZIONE DEL VOLO	9
13. REGISTRAZIONE VIDEO	9
14. GIORNO DI RIPOSO.	10
15. AMMONIZIONI E PENALITÀ	11
16. LAGNANZE E RECLAMI.....	11
17. PUNTEGGIO E VALIDITÀ DI UN EVENTO	11
18. CLASSIFICHE	12
19. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI.....	13
Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE.....	14
20. SPECIALITÀ E GARE	14
21. CAMPIONATI ITALIANI	14
22. CLASSIFICHE DI MERITO.....	14

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 *Accuracy* (precisione in atterraggio). Le specialità *Cross Country* 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

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;
 - precedenti analoghe esperienze organizzative;
 - 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 e una relazione generale sulla competizione realizzata allegando foto e dettagliati rapporti di eventuali reclami e di eventuali incidenti avvenuti nel corso della gara .

5. OMOLOGAZIONE GARE

- 5.1.** 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.
- 5.2.** L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito con i risultati ottenuti nelle prove disputate
- 5.3.** 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

6. NUMERI DI GARA

- 6.1.** È obbligatoria l'apposizione del numero di gara durante le competizioni con le medesime modalità previste per la partecipazione a competizioni sanzionate FAI.

7. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

- 7.1.** Sono ammessi alle competizioni nazionali di parapendio *Accuracy* i mezzi omologati secondo i protocolli e/o certificati EN 926-2 e EN 926-1 in categoria A, B, C, D.
- 7.2.** 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, e devono essere utilizzati all'interno del *range* di peso certificato.
- 7.3.** 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.
- 7.4.** 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, saranno applicate le sanzioni specificate nella Local Rules della competizione.

8. RADIO RICETRASMITTENTE

- 8.1.** L'uso della radio in Italia è strettamente regolamentato e può necessitare dell'autorizzazione da parte degli organi competenti (PP.TT.).
- 8.2.** 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).
- 8.3.** Tutti i piloti dovranno obbligatoriamente restare in ascolto sulla frequenza di sicurezza, sulla quale avverranno le comunicazioni dell'. Non sono ammesse comunicazioni di nessun altro tipo sulla frequenza di sicurezza.

9. SICUREZZA

- 9.1.** Durante gli allenamenti e in gara sono obbligatori l'uso del casco e l'adozione del paracadute di soccorso.
- 9.2.** 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.
- 9.3.** La decisione di decollare, come tutte le altre decisioni prese in volo dal pilota sono esclusiva responsabilità del pilota stesso.

- 9.4.** 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.
- 9.5.** 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.

10. COMPETIZIONE DI ACCURACY: PROVE O ROUND

- 10.1.** Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnavento di dimensioni adeguate.
- 10.2.** I piloti decolleranno con un intervallo di tempo adeguato a permettere la necessaria separazione in atterraggio; tale intervallo deve essere indicativamente pari a 1 minuto e 30 secondi salvo diversamente indicato nelle Local Rules.
- 10.3.** I piloti decollano in un ordine predefinito secondo il criterio specificato nelle Local Rules. L'ultimo *Round*, dichiarato anticipatamente dal Direttore di Gara, vedrà i concorrenti decollare in ordine inverso alla propria posizione nella classifica provvisoria.
- 10.4.** Durante lo svolgimento della prova, i piloti potranno comunicare via radio al direttore di gara ovvero al coordinatore tecnico ove previsto. Le modalità di questo tipo di comunicazioni sono standard e determinate dalla F.A.I.
- 10.5.** Per essere valido, un *Round* deve aver dato a tutti i piloti iscritti la possibilità di effettuare un volo. I risultati di un *Round* saranno validi ai fini della classifica quando tutti i piloti avranno ottenuto un punteggio o una penalità. Qualora un *Round* venga interrotto, la competizione riprenderà da dove era stata interrotta.
- 10.6.** Se un pilota per qualunque motivo è costretto ad atterrare al di fuori dell'area di atterraggio, può richiedere il permesso al Direttore di Gara o ai Responsabili in decollo di poter ripetere il volo per il *Round*.
- 10.7.** Tutti i piloti atterrati al di fuori di atterraggi ufficiali dovranno riportare la propria posizione ai Giudici di Gara il più velocemente possibile. Non farlo può fare incorrere in penalità specificate nelle Local Rules e nella impossibilità di effettuare un secondo volo.
- 10.8.** Un pilota potrà volare lungo qualunque percorso sia stato raccomandato dagli organizzatori durante il briefing e non ritardare il proprio avvicinamento all'atterraggio. In ogni caso, i piloti devono mantenere una giusta separazione dagli altri concorrenti per poter fare un corretto avvicinamento al bersaglio.

11. BERSAGLIO DI PRECISIONE.

- 11.1.** I piloti devono poter effettuare l'avvicinamento al Bersaglio in condizioni di visibilità tali da rendere il bersaglio perfettamente visibile.
- 11.2.** Il segnale ufficiale per i piloti in volo di allontanarsi dall'area del bersaglio è una persona (o più persone) che muove un segnale rosso.

- 11.3.** La massima intensità del vento permessa, misurata in corrispondenza del bersaglio durante gli ultimi 30 secondi di volo, sarà specificata nelle Local Rules. Il massimo ammissibile è 7 metri / secondo. Se il limite viene superato, al pilota sarà concesso di ripetere il *round*.
- 11.4.** Se l'intensità del vento supera costantemente il limite per un tempo prolungato, il Direttore di Gara può decidere di interrompere la prova.
- 11.5.** Non sono previsti limiti per il vento in quota, se non per la sicurezza in volo dei partecipanti.
- 11.6.** La posizione del bersaglio deve essere tale da permettere ai piloti l'avvicinamento da ogni direzione. Il corretto posizionamento del bersaglio è discrezione del Direttore di Gara sentita la Commissione Sicurezza.
- 11.7.** Il bersaglio può essere riposizionato tra le diverse prove, ma non durante lo svolgimento di un *Round*.
- 11.8.** Il bersaglio deve essere posizionato a una distanza massima dal decollo tale da poter essere raggiunto con efficienza 5:1.
- 11.9.** In caso di decollo al verricello, il bersaglio deve essere posizionato in modo tale da essere facilmente raggiungibile dai partecipanti. Se il vento cambia in direzione e/o intensità, il punto di traino può essere cambiato in qualunque momento a discrezione del Direttore di Gara.
- 11.10.** Il centro del bersaglio deve essere costituito da un misuratore automatico di distanza con le seguenti caratteristiche:
- Deve misurare una distanza minima di 15 cm;
 - Deve avere incrementi non maggiori di 1 cm.
- 11.11.** Il misuratore automatico deve essere posizionato su una base solida e a essa fissato, il più possibile in piano e a livello del terreno. La stessa "zona morta" al centro del bersaglio deve essere usata durante tutta la competizione.
- 11.12.** Il bersaglio dovrebbe essere una area piana nella quale viene misurato il punteggio dei concorrenti. Deve essere rappresentata da vari cerchi attorno al misuratore automatico, di 0,5 metri, 2,5 metri, 5 metri e 10 metri di raggio. I cerchi sono rappresentativi e non pensati per le misurazioni.
- 11.13.** Il raggio minimo delle dimensioni del bersaglio è indicativamente di 5 metri, e le sue esatte dimensioni devono comunque essere riportate nelle Local Rules.
- 11.14.** Il bersaglio deve essere posizionato alla stessa quota del terreno (non sopraelevato o sotto il livello del terreno circostante) e di materiale tale da permettere ai giudici di identificare il punto esatto di atterraggio dei partecipanti.
- 11.15.** Un'area di almeno 10 metri di raggio attorno al bersaglio deve essere delimitata e ristretta all'accesso per i soli Giudici di Gara.
- 11.16.** Nella zona di atterraggio deve essere presente uno o più indicatori di vento (maniche a vento) ben visibili. Almeno uno di questi deve avere le seguenti caratteristiche:
- Essere almeno 2,5 metri di lunghezza;
 - Essere posizionato ad almeno 5 metri di altezza dal suolo;
 - Risultare in posizione orizzontale con intensità del vento pari a 7 metri / secondo.

Un secondo indicatore leggero per venti fino a 1 metro / secondo può essere posizionato nei pressi del bersaglio.

- 11.17.** Nella zona di atterraggio deve essere presente un registratore di intensità del vento, a non più di 50 metri dal bersaglio e con il sensore posto ad una altezza compresa tra 5 e 7 metri dal suolo.

12. RIPETIZIONE DEL VOLO

- 12.1.** Il pilota può richiedere di ripetere la prova solo prima di ottenere il proprio punteggio. La richiesta deve essere fatta al Giudice di Bersaglio prima di comunicare con chiunque altro a parte i Commissari e il Direttore di Gara. Le ripetizioni vanno effettuate alla fine del *Round*, quando cioè tutti i piloti hanno effettuato la prova.
- 12.2.** Se la richiesta di ripetere la prova viene rifiutata, e il pilota rifiuta di accettare il proprio punteggio, questo diventa automaticamente un *Complaint*, che verrà notificato al pilota.
- 12.3.** Un pilota può chiedere di ripetere la prova per i seguenti motivi:
- Intensità del vento: se supera il limite stabilito durante gli ultimi 30 secondi di volo. Il pilota deve decidere immediatamente se accettare il proprio punteggio o ripetere la prova;
 - Bersaglio non perfettamente visibile o presenza di ostacoli: il pilota deve immediatamente indicare il problema che gli ha impedito di proseguire la prova fino al bersaglio;
 - Disaccordo tra i giudici sul punteggio da assegnare, per qualunque motivazione;
 - Motivi di sicurezza: qualunque motivo abbia indotto il pilota a reputare più sicuro non tentare di atterrare sul bersaglio;
 - Distrazione: qualunque tipo di distrazione esterna che possa aver condizionato in maniera dimostrabile l'avvicinamento del pilota al bersaglio;
 - A discrezione dei giudici: ad esempio un problema durante il volo che non sia dipendente dal pilota (es. forte discendenza o attività termica sulla traiettoria di avvicinamento). Il pilota deve segnalare l'anomalia e non tentare l'avvicinamento al bersaglio.

13. REGISTRAZIONE VIDEO

- 13.1.** Gli organizzatori possono utilizzare registrazioni video degli atterraggi sul bersaglio utilizzando telecamere fisse e/o mobili.
- 13.2.** Le registrazioni video possono essere utilizzate come ulteriore fonte di dati solo se:
- La giuria decide di rivedere la registrazione quando di presenta una protesta;
 - Il Direttore di Gara decide di rivedere la registrazione ricevendo un *Complaint* o una richiesta da parte di un giudice.
- 13.3.** La giuria può decidere di rivedere anche video amatoriale come ausilio per prendere una decisione. Malgrado ciò, se non è disponibile la registrazione di un atterraggio, questo non è motivazione valida per chiedere un secondo tentativo.

14. GIORNO DI RIPOSO.

- 14.1.** Il Direttore di Gara può decidere per un giorno di riposo (o mezza giornata) dopo 4 giorni consecutivi di volo, a meno che questo non sia l'ultimo giorno di gara, e comunque solo nel caso in cui siano già stati disputati almeno sei *Rounds* completi.
- 14.2.** Il giorno di riposo previsto dal calendario di gara sarà confermato solo se le due condizioni di cui sopra sono verificate.
- 14.3.** Il giorno di riposo previsto dal calendario di gara può essere spostato in base alle previsioni metereologiche.
- 14.4.** Durante il giorno di riposo non vi possono essere manifestazioni o attività imposte ai concorrenti.

15. AMMONIZIONI E PENALITÀ

- 15.1.** Il direttore di gara può ammonire ufficialmente o infliggere penalità ai concorrenti per scorrettezze o irregolarità anche non esplicitamente previste dal presente regolamento. Tale ammonizione dovrà essere chiaramente motivata e per essere ufficiale dovrà avere forma scritta.
- 15.2.** Fatto salvo ove diversamente specificato in questo documento o nelle Local Rules di un evento, le penalità imposte dal Direttore di gara possono essere:
- Ammonizione;
 - Handicap operativo;
 - Imposizione di un punteggio massimo di prova;
 - Squalifica.
- 15.3.** Il Direttore di Gara può imporre pene di peso maggiore qualora la stessa scorrettezza venga ripetuta.
- 15.4.** Le penalità possono essere specificate caso per caso nelle Local Rules degli eventi.

16. LAGNANZE E RECLAMI

- 16.1.** È ammessa la presentazione di lagnanze al Direttore di Gara. Se il concorrente non è soddisfatto dei risultati della lagnanza può fare reclamo ai sensi degli articoli seguenti.
- 16.2.** I reclami devono essere presentati per iscritto al direttore di gara entro 2 ore dall'affissione dei risultati provvisori. Se i risultati definitivi non sono resi pubblici entro 2 ore dal tramonto o prima delle 6:00, il termine per i reclami è le 8:00.
- 16.3.** Nelle Local Rules possono essere specificati termini per i reclami differenti.
- 16.4.** I reclami vengono esaminati il più velocemente possibile dalla organizzazione.
- 16.5.** Se il reclamo non viene giudicato soddisfacente, è possibile presentare una protesta scritta entro le due ore successive al risultato del reclamo.
- 16.6.** La presentazione di una protesta deve avere un costo per chi la presenta, specificato nelle Local Rules dell'evento, che non deve superare la somma di 50 euro, e che sarà rimborsato qualora la protesta venga accettata.
- 16.7.** Reclami a regole del regolamento o contro modifiche a norme dello stesso non sono accolte.

17. PUNTEGGIO E VALIDITÀ DI UN EVENTO

- 17.1.** Affinché la competizione sia valida devono essere disputati almeno 3 *Rounds* completi.
- 17.2.** Non sono permessi più di 12 (dodici) *Rounds* in una competizione. Se l'organizzazione decide di limitare il massimo numero di prove deve specificarlo nelle Local Rules;
- 17.3.** Un concorrente che interrompe la propria prova per assistere un pilota infortunato non deve essere penalizzato. In ogni caso, la possibilità di ripetere la prova è a discrezione del Direttore di Gara che terrà conto di tutte le circostanze.

17.4. Il sistema di punteggio utilizzato deve essere approvato dalla FAI e specificato nelle Local Rules dell'evento.

17.5. I risultati provvisori di prova sono da considerarsi definitivi quando è terminato il periodo di presentazione dei reclami, o quando i reclami e le eventuali proteste sono state discusse.

18. CLASSIFICHE

18.1. Il punteggio di un concorrente è la somma di tutti i singoli punteggi di prova.

18.2. Qualora vengano disputati più di 5 *Rounds*, ogni concorrente scarterà il proprio peggiore punteggio di *Round*.

18.3. Ogni concorrente deve effettuare almeno una prova per essere considerato in gara.

19. NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI.

- 19.1.** Il valore della prova e quindi il punteggio relativo viene calcolato sulla base del primo punto di atterraggio del concorrente.
- 19.2.** L'atterraggio deve essere effettuato in piedi. Qualora il pilota cada a terra durante l'atterraggio, sarà assegnata la massima distanza. Cadere significa toccare il terreno con qualunque parte del corpo o dell'equipaggiamento (esclusi sistema di accelerazione e di traino) prima che la vela tocchi il suolo o che il pilota lasci la zona del bersaglio.
- 19.3.** Qualora il punto di atterraggio sia nella "zona morta" del centro del bersaglio sarà assegnata una distanza di 0 cm.
- 19.4.** Qualora il punto di atterraggio sia al di fuori del bersaglio sarà assegnata la massima distanza pari al raggio del bersaglio.
- 19.5.** Qualora non sia possibile riconoscere chiaramente il punto di primo contatto con il suolo, sarà assegnata la distanza del punto più lontano dal centro.
- 19.6.** Distanze superiori a 15 cm sono calcolate dal misuratore automatico. Qualora questo sia difettoso o poco sensibile, i giudici possono procedere alla misurazione manuale posto che siano in grado di verificare il punto di primo contatto con una precisione sufficiente.

Parte IV: GARE, CLASSIFICHE E NAZIONALE

20. SPECIALITÀ E GARE

- 20.1. Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata.
- 20.2. Tutti i piloti partecipanti a una gara, a qualsiasi livello, devono accettare integralmente il regolamento.

21. CAMPIONATI ITALIANI

- 21.1. Il *Campionato Italiano* è una competizione annuale che assegna il titolo di *Campione Italiano Assoluto, Femminile*, e nelle altre eventuali categorie.
- 21.2. Il Campionato Italiano è convalidato e i corrispondenti titoli vengono assegnati se durante l'evento è stato disputato almeno il numero minimo di prove necessario alla sua convalida.

22. CLASSIFICHE DI MERITO

- 22.1. 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.
- 22.2. Per la redazione delle classifiche possono essere considerate tutte le gare di Accuracy nazionali ed estere.
- 22.3. Le gare organizzate sul territorio nazionale che applichino un sistema di punteggio diverso da quello specificato nel presente Regolamento non sono valide.
- 22.4. I piloti che intendano utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono far pervenire alla STS nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:
 - 1. regolamento utilizzato;
 - 2. classifiche giornaliere;
 - 3. classifica finale, anche mediante link alle classifiche pubblicate su Internet;
 - 4. recapito dell'organizzazione.
- 22.5. 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.
- 22.6. La *Classifica Generale* si ottiene sommando i risultati ottenuti dai piloti nei singoli eventi disputati durante la stagione agonistica.