

*Federazione Italiana Volo Libero*

# **REGOLAMENTO DI GARA REGIONALE DI PARAPENDIO – 2010**



*versione 1.1 del 29/03/2010*

## **PREMESSA\***

Il presente regolamento integra e specifica il regolamento adottato dalla F.A.I. per le gare di parapendio ed il regolamento per gare di parapendio della FIVL; per quanto non previsto dal presente regolamento, rimangono validi detti regolamenti, salve le norme incompatibili.

I regolamenti interni di ciascun regionale dovranno definire solo:

- il modo di operare di ciascuna segreteria;
- la quota di iscrizione fissata;
- le modalità di definizione del relativo calendario.

Regolamento approvato dalla Federazione Italiana Volo Libero.

Allegato al seguente regolamento sono stati approvati:

- Proposte FIVL per i regionali 2010;
- Disposizioni e raccomandazioni per i dispositivi di supporto di primo soccorso per le competizioni di Volo Libero (ala rigida, deltaplano e parapendio) 2010.

Verranno riconosciuti dalla Federazione solamente quelli che ottemperano al presente Regolamento Regionale in vigore.

Il simbolo “\*” indica che il paragrafo ha subito modifiche rispetto al regolamento pubblicato l'anno precedente.

# INDICE

<b>PREMESSA*</b> .....	<b>2</b>
<b>INDICE</b> .....	<b>3</b>
<b>SEZIONE I – FINALITA'</b> .....	<b>5</b>
<b>SEZIONE II – ORGANIZZAZIONE DEI REGIONALI</b> .....	<b>5</b>
1. <i>SEGRETERIA PROPRIA DEL REGIONALE</i> .....	5
2. <i>CALENDARIO</i> .....	5
3. <i>RECUPERO GARA</i> .....	5
4. <i>IDONEITÀ DELLA ZONA DI GARA</i> .....	6
5. <i>ORGANIZZAZIONE DELLE GARE</i> .....	6
<b>SEZIONE III – OBBLIGHI DI CIASCUNA ORGANIZZAZIONE</b> .....	<b>6</b>
1. <i>ASSICURAZIONE E COMUNICAZIONI</i> .....	6
2. <i>MODULI DI ISCRIZIONE E MATERIALI</i> .....	6
3. <i>PRIMO SOCCORSO*</i> .....	7
4. <i>DIRETTORE DI GARA</i> .....	7
5. <i>DISPOSITIVI</i> .....	7
<b>SEZIONE IV – SICUREZZA</b> .....	<b>8</b>
<b>SEZIONE V – PARTECIPAZIONE DEI PILOTI</b> .....	<b>8</b>
1. <i>DIRITTO DI PARTECIPAZIONE</i> .....	8
2. <i>ESCLUSIONI ALLA PARTECIPAZIONE</i> .....	8
<b>SEZIONE VI – MATERIALI</b> .....	<b>8</b>
1. <i>LIMITAZIONI</i> .....	8
2. <i>VELE</i> .....	9
3. <i>TRIM</i> .....	9
4. <i>OMOLOGAZIONE</i> .....	9
5. <i>GPS</i> .....	9
6. <i>NUMERO DI GARA</i> .....	9
<b>SEZIONE VII – EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO</b> .....	<b>10</b>
1. <i>RADIO</i> .....	10
2. <i>GPS</i> .....	10
<b>SEZIONE VIII – COMPILAZIONE E CONSEGNA DELLE DICHIARAZIONI</b> .....	<b>10</b>
1. <i>ASSENZA OD INCOMPLETA COMPILAZIONE O SOTTOSCRIZIONE</i> .....	10
2. <i>DICHIARAZIONE DI VOLO</i> .....	10
3. <i>CONSEGNA GPS</i> .....	11
<b>SEZIONE IX – DIRETTORE DI GARA E COMMISSIONI</b> .....	<b>11</b>
1. <i>PRESENZA</i> .....	11
2. <i>POTERI</i> .....	11
3. <i>BRIEFING</i> .....	11
4. <i>SANZIONI E RICORSI</i> .....	12
5. <i>VERBALE</i> .....	12
6. <i>COMMISSIONE SPORTIVA</i> .....	12
<b>SEZIONE X – VERBALE DI GARA</b> .....	<b>12</b>
1. <i>D.D.G.</i> .....	12
2. <i>CONTENUTO MINIMO</i> .....	12
3. <i>ANNULLAMENTO PROVA</i> .....	12
4. <i>INFRAZIONI E SANZIONI</i> .....	13
5. <i>INCIDENTI</i> .....	13
6. <i>TEMPI</i> .....	13

<b>SEZIONE XI – BRIEFING .....</b>	<b>13</b>
1. <b>CONVOCAZIONE.....</b>	13
2. <b>PARTECIPAZIONE.....</b>	13
3. <b>CONFERMA DI PARTECIPAZIONE .....</b>	13
<b>SEZIONE XII – TEMI DI GARA E VALIDAZIONE .....</b>	<b>13</b>
1. <b>GIORNATE.....</b>	13
2. <b>LIMITI DI DISTANZA .....</b>	14
3. <b>VALIDAZIONE.....</b>	14
4. <b>TIPO DI GARA.....</b>	14
<b>SEZIONE XIII – PUNTEGGIO, AGGIRAMENTO BOE E CLASSIFICHE.....</b>	<b>14</b>
1. <b>GAP .....</b>	14
2. <b>AGGIRAMENTO BOA .....</b>	15
3. <b>MIGLIORE POSIZIONE IN CASO DI ATTERRAGGIO FUORI GOAL .....</b>	15
4. <b>CLASSIFICHE DI GARA.....</b>	15
5. <b>CLASSIFICA DEL CAMPIONATO.....</b>	15
<b>SEZIONE XIV – CATEGORIE .....</b>	<b>15</b>
1. <b>CATEGORIA FUN .....</b>	15
2. <b>CATEGORIA PRO* .....</b>	16
3. <b>TABELLE FUN/PRO*.....</b>	16
<b>SEZIONE XV – RESPONSABILITA' DEL PILOTA E SANZIONI .....</b>	<b>17</b>
1. <b>REGOLA GENERALE .....</b>	17
2. <b>SANZIONI – TIPOLOGIA E CASISTICA.....</b>	18
I) <b>Ammonizione / sottrazione di punti.....</b>	18
II) <b>Squalifica.....</b>	19
III) <b>Espulsione dal campionato.....</b>	19
<b>SEZIONE XVI – IN CASO DI INCIDENTE.....</b>	<b>19</b>
1. <b>COMPORTAMENTO DEL PILOTA CHE HA SUBITO UN INCONVENIENTE DI VOLO O CHE ATTERRA FUORI CAMPO ....</b>	19
2. <b>RICONOSCIMENTO IN CASO DI COLLABORAZIONE.....</b>	20
3. <b>RICONOSCIMENTO IN CASO DI AIUTO .....</b>	20
<b>SEZIONE XVII – RIMBORSI, CONTESTAZIONI E INCENTIVI.....</b>	<b>20</b>
1. <b>RIMBORSI.....</b>	20
2. <b>RECLAMI.....</b>	20
3. <b>RICHIESTE RETTIFICHE DATI.....</b>	20
4. <b>INCENTIVI .....</b>	20
<b>SEZIONE XVIII – COPPA DELLE REGIONI .....</b>	<b>21</b>

## **SEZIONE I – FINALITA'**

- Diffondere la pratica e la conoscenza dell'attività del volo da Diporto o Sportivo con il parapendio, attraverso l'organizzazione di eventi sportivi, nell'area territoriale regionale;
- Incentivare i neo piloti e chi non ha mai fatto gare ad avvicinarsi al mondo delle competizioni;
- Prepararli alle competizioni di livello superiore;
- Far divertire tutti i piloti (anche quelli meno esperti);
- Migliorare il livello di volo dei piloti Italiani;
- Promuovere la formazione sportiva dei piloti e la loro crescita agonistica.

## **SEZIONE II – ORGANIZZAZIONE DEI REGIONALI**

### ***1. Segreteria propria del regionale***

Ciascun Regionale deve avere un proprio Comitato Regionale (Segreteria o Organizzazione), il quale si occuperà di coordinare tutto lo svolgimento del Campionato, di gestire il relativo sito internet e di mantenere contatti con la stampa.

E' discrezione di ogni singolo Comitato Regionale:

- decidere come strutturarsi e la durata in carica di ciascuna funzione;
- fissare la quota di partecipazione alle gare del proprio Campionato;
- decidere se incassare l'intera somma o solo una parte;
- deciderne il suo utilizzo.

E' fatto, comunque, obbligo a ciascun Comitato Regionale predisporre un rendiconto consuntivo sulla gestione delle somme entrate e spese durante l'intero Campionato.

### ***2. Calendario***

Il calendario non potrà superare complessivamente 8 prove.

Nel corso della riunione di inizio stagione, ogni Comitato Regionale convocherà ogni club disponibile ad organizzare le singole tappe del Campionato e stilerà il calendario.

Questi i criteri che dovranno essere seguiti:

- potranno essere effettuate più gare nella stessa località, purché organizzate od ospitate da Club differenti;
- un club può decidere di organizzare nella medesima giornata e nella medesima località sia una gara di categoria Fun che una gara di categoria Pro;
- le prove potranno essere organizzate di Sabato e/o Domenica e/o in giorni festivi; nel caso di gare organizzate nello stesso week end, queste verranno considerate come due prove distinte del Campionato;
- le prove potranno anche essere organizzate al di fuori del territorio regionale di appartenenza previo consenso con il Regionale di competenza

Nessuna tappa del Campionato Regionale potrà essere in concomitanza con la Coppa delle Regioni, con i Campionati Assoluti di categoria.

In tal caso si provvederà ad una ricollocazione della data, concordata con il club organizzatore.

### ***3. Recupero gara***

Ogni prova può avere una sola data di recupero, a discrezione del club organizzatore/ospitante, solo a condizione che la prova venga annullata entro le ore 18:00

del giorno precedente; l'eventuale recupero dovrà essere obbligatoriamente comunicato in questa sede.

#### **4. Idoneità della zona di gara**

I singoli Comitati Regionali garantiranno lo svolgimento delle prove in un sito di volo in grado di accogliere un numero equo di piloti in funzione alle aspettative dell'organizzazione stessa.

#### **5. Organizzazione delle gare**

E' a discrezione di ogni Campionato Regionale trovare le giuste formule associative e di partecipazione con altri Club o altri Regionali per l'organizzazione delle varie prove del Campionato.

Potrà essere sia il Club/Associazione che il Comitato Regionale ad organizzare ogni singolo evento.

### **SEZIONE III – OBBLIGHI DI CIASCUNA ORGANIZZAZIONE**

#### **1. Assicurazione e comunicazioni**

Conformemente all'articolo 23 del DPR 404/1988 "Obbligo di assicurazione nel caso di gare e manifestazioni" le gare e le manifestazioni sportive di qualsiasi genere, degli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo, non possono aver luogo se l'Organizzatore non abbia provveduto a contrarre assicurazione per la responsabilità civile propria, dei direttori ed ufficiali di gara, per i danni arrecati alle persone ed alle cose.

Restano ferme le regole generali in materia di assicurazione obbligatoria dei piloti.

Pertanto, ciascun club organizzatore/ospitante di una gara è obbligato a comunicare alla F.I.V.L., due giorni prima la data di effettuazione della prova.

E' altresì obbligato a comunicare l'effettuazione dell'evento alle Autorità competenti.

La modulistica potrà essere rinvenuta sul sito della FIVL.

#### **2. Moduli di iscrizione e materiali**

La FIVL ha l'obbligo di fornire ciascun Comitato Regionale di:

- fumogeni, che verranno poi consegnati il giorno della gara al Club organizzatore/ospitante e da utilizzarsi in caso di annullamento della gara unitamente agli striscioni. In caso di mancato utilizzo i suddetti fumogeni verranno restituiti al termine della giornata al proprio Comitato Regionale;
- sticker adesivi identificativi

Ciascun Comitato Regionale ha l'obbligo di fornire a ciascun club organizzatore/ospitante di un numero adeguato di:

- moduli di iscrizione;
- moduli di conferma di partecipazione;
- modulo di dichiarazione di volo;
- task board (tabellone di gara);
- verbale gara;
- fumogeni;
- sticker adesivi identificativi.

Ciascun Club organizzatore/ospitante ha l'obbligo di fornire:

- gli striscioni da apporre in atterraggio in caso di annullamento della gara;
- le coordinate geografiche delle boe per l'utilizzo del GPS;
- copia dei Regolamenti in uso (il regolamento gare della FIVL, il presente regolamento, i regolamenti interni di ciascun regionale).

### **3. Primo soccorso\***

Le organizzazioni di eventi sportivi di livello nazionale e regionale devono provvedere a supportare l'evento con la presenza di un operatore sanitario, dotato di adeguata attrezzatura di primo soccorso o nel caso in cui la logistica lo consenta di ambulanza attrezzata per il primo soccorso e per il recupero. Tale struttura di supporto dovrà presidiare l'area di decollo per il tempo precedente e contemporaneo al decollo degli atleti in competizione e successivamente trasferirsi in atterraggio, o in altro luogo indicato dalla organizzazione e ritenuto il più opportuno a dare efficacia alla presenza di tale supporto sanitario.

Proprio in considerazione della estrema ampiezza del campo di gara di una competizione di volo libero e al di là delle disposizioni precedentemente riportate è forse ancora più importante ai fini dell'allestimento di una rete di intervento sanitario efficace che l'organizzazione segua le seguenti raccomandazioni:

- Informare le autorità sanitarie di zona (Presidio di pronto intervento, Servizio di pronto soccorso 118, Servizio di elisoccorso) della presenza di una competizione di volo libero specificando:
  - a) I giorni di effettuazione, il punto di involo degli atleti e i limiti del campo di gara previsti;
  - b) Eventuali riferimenti (telefono, radio, ...) utili a consentire la comunicazione con gli organizzatori;
  - c) Che gli atleti sono tutti dotati di strumento GPS e che quindi questo potrebbe essere un valido meccanismo per un più efficace e tempestivo intervento;
  - d) Che gli organizzatori e tutti gli atleti sono dotati di radio LPD (o di altro tipo se disponibili).

Queste disposizioni e raccomandazioni hanno l'obiettivo di agevolare e rendere più tempestivo l'intervento da parte degli operatori sanitari (ambulanza, elisoccorso) in caso di inconveniente/incidente verificatosi durante lo svolgimento dell'evento. Ma anche di permettere agli operatori di informare l'organizzazione nel caso in cui fosse necessario un intervento nell'area interessata dalla competizione (es. l'elisoccorso deve intervenire a soccorrere un turista infortunato in un'area inclusa nel campo di gara).

### **4. Direttore di gara**

Il Club organizzatore/ospitante deve occuparsi di reperire una persona che funga da D.d.G. e, comunque, mettere a disposizione del D.d.G. alcune persone che possano coadiuvare lo stesso sia per facilitare le operazioni di decollo che per il controllo aereo, ai soli fini informativi circa scorrettezze dei piloti od incidenti di volo.

### **5. Dispositivi**

Il Club organizzatore/ospitante deve predisporre:

- un tabellone per il briefing in decollo (obbligatorio);
- una cartina topografica dettagliata della zona di volo con segnate le zone o gli ostacoli pericolosi;

- una radio omologata LPD (obbligatorio) o simili;
- una manica a vento in decollo ed una in atterraggio (obbligatorio);

## **SEZIONE IV – SICUREZZA**

I piloti dovranno obbligatoriamente avere con sé una radio modello LPD o simile, che andrà sintonizzata sul canale, comunicato di volta in volta dal D.d.G., in grado di poter comunicare e ricevere informazioni con, e dal D.d.G, sulla sua stessa frequenza e che dovrà essere tenuta accesa per tutta la durata della gara, fino ad atterraggio avvenuto.

Il pilota che abbia ricevuto per radio oppure attraverso comunicazione in volo (orecchie e speed) informazioni inerenti la gara o la sicurezza del volo, a seguito delle quali risulti opportuno raggiungere senza indugio il primo atterraggio possibile, dovrà accertarsi che i piloti vicino a lui abbiano ricevuto le medesime informazioni desumendolo dal comportamento degli stessi e ritrasmettendo il messaggio ricevuto in caso di dubbio.

Assolutamente vietato l'utilizzo del dispositivo VOX.

## **SEZIONE V – PARTECIPAZIONE DEI PILOTI**

La presente sezione viene integrata e completata da quanto espresso nella “Sezione XIV – CATEGORIE” con riferimento ai punti “FUN” e “PRO”

### ***1. Diritto di partecipazione***

Sono ammessi a partecipare al Campionato Regionale tutti i piloti che siano in possesso dei seguenti requisiti:

- abbiano conseguito la licenza di volo libero con il parapendio emessa dall'AeCI e tale licenza sia in vigore;
- siano in possesso di assicurazione RCT in corso;
- siano in regola con la visita medica obbligatoria;
- siano iscritti alla FIVL.

### ***2. Esclusioni alla partecipazione***

Non possono partecipare alle gare del Campionato Regionale i piloti i quali:

- ricoprano il ruolo di direttore di gara (solo relativamente alla prova da loro diretta).

Si rimanda a quanto previsto alla “Sezione XIV - CATEGORIE”.

## **SEZIONE VI – MATERIALI**

### ***1. Limitazioni***

Sono ammessi alla partecipazione al Campionato Regionale solo i materiali omologati da Enti Europei preposti.

Sono escluse tutte le vele che non abbiano eseguito e superato con successo tutti i test previsti dall'Ente omologatore (strutturali ed in volo) che ne attestino la relativa certificazione, Competition e EN F.

## **2. Vele**

Saranno squalificati i piloti che interverranno in qualunque modo con modifiche alla vela, al fascio funicolare, alle bretelle, anche operando semplici nodi od utilizzando trim, quando non previsti dall'omologazione. Del pari, verranno squalificati i piloti che utilizzino una speed bar con fine corsa aumentato rispetto a quello previsto dagli standard di homologazione.

## **3. Trim**

In caso la vela sia di un modello omologato senza trim, ma abbia bretelle fornite di trim, il pilota potrà essere ammesso a partecipare alla gara, a discrezione del D. d. G., eventualmente sentito il parere della Commissione Sportiva, se si verificano contemporaneamente le seguenti condizioni:

- siano bretelle originali fornite dalla ditta costruttrice e non modificate dal pilota o da altri soggetti;
  - il pilota deve dimostrare il piano delle bretelle originali dal quale si possa chiaramente evincere quale sia la posizione corretta del trim (quella in cui la vela è stata omologata);
- Il D.d.G. sigilla i trim nella posizione corretta prima del decollo, con nastro carta o altro materiale idoneo sul quale appone la propria sigla e rimuove il sigillo intonso alla fine della prova.

E' compito di ciascun pilota preoccuparsi di far sigillare i propri trim, pena la squalifica.

## **4. Omologazione**

L'omologazione della vela dovrà essere provata attraverso lo stiker in essa apposta ovvero con l'esibizione di un valido certificato proveniente dal costruttore o dell'importatore. L'omologazione successiva alla gara non viene ritenuta valida. Il pilota il quale non potesse esibire detta documentazione è squalificato. In caso dubbio farà fede esclusivamente la data di pubblicazione nel sito dell'Ente omologatore, anche nel caso in cui la pubblicazione sia successiva alla data di homologazione. In caso di contestazioni il controllo deve essere eseguito entro il giorno successivo alla gara in oggetto, per la verifica e la pubblicazione della classifica, se entro tale data l'omologazione non è comunque pubblicata sul sito dell'Ente omologatore, pilota e vela vengono squalificati.

## **5. GPS**

L'assenza di idoneo GPS comporterà l'impossibilità di classificazione del pilota, che non viene ammesso a provare in altro diverso modo l'effettuazione del percorso e la regolarità della sua prova.

Ogni pilota è responsabile del proprio strumento sia per quanto riguarda la gestione dello stesso (carico boe, compatibilità dello strumento con i software di gestione gare utilizzati), che gli accessori ad esso collegati (disponibilità del cavetto).

## **6. Numero di gara**

Il pilota è obbligato a incollare il proprio numero di gara, formato con gli appositi adesivi messi a disposizione dell'organizzazione, nell'intradosso della propria vela, che verrà mantenuto identico per tutta la durata del Campionato.

Il pilota che non si atterrà a tale disposizione verrà ammonito, come specificato in seguito.

Nel caso in cui un pilota decida di partecipare a gare di Campionati diversi o a gare di Lega Piloti, si è deciso di adottare il seguente criterio:

001 - 200 -> Lega Piloti

201 - 300 -> Campionato CROC

301 - 400 -> Campionato CLP

401 - 500 -> Campionato CARTER

501 - 600 -> Campionato CRIC

601 - 700 -> Campionato MAG

701 - 900 -> Campionato Triveneto

L'organizzazione metterà a disposizione dei piloti concorrenti gli sticker; gratuitamente per la prima distribuzione a ognuno, a pagamento successivamente.

## **SEZIONE VII – EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO**

E' fatto obbligo a tutti i piloti di prendere parte alla gara muniti di tutto l'equipaggiamento di volo previsto dalla normativa relativa al volo da diporto sportivo, e da quella nazionale e FAI.

### **1. Radio**

E' obbligatoria la radio LPD o simile, efficiente e con batterie cariche, per il ricevimento delle comunicazioni dalla Direzione di Gara e per le comunicazioni con il D.d.G. o con altri piloti in caso di necessità.

La radio deve essere accesa, testata (prova-radio) prima dell'apertura della finestra di decollo e tenuta accesa per tutta la durata della gara, fino ad atterraggio avvenuto.

E' vietato l'uso del dispositivo VOX.

### **2. GPS**

L'unica documentazione di volo ammessa è la traccia GPS, pertanto, la macchina fotografica non è più ammessa nemmeno come backup o emergenza. Il pilota è responsabile, dell'efficienza del proprio strumento.

## **SEZIONE VIII – COMPILAZIONE E CONSEGNA DELLE DICHIARZIONI**

### **1. Assenza od incompleta compilazione o sottoscrizione**

La mancata completa compilazione, sottoscrizione e consegna del modulo di iscrizione e di quello di conferma di partecipazione alla gara (dopo il Briefing) comportano l'inesistenza del pilota alla manifestazione, il quale non verrà conseguentemente considerato come concorrente e non verrà classificato, ne verrà risarcito dell'iscrizione pagata.

### **2. Dichiarazione di volo**

La mancata compilazione e consegna della dichiarazione di volo entro l'orario comunicato dal D.d.G. comporterà, se dovuta a negligenza, l'espulsione del pilota per tutto il corso del Campionato Regionale.

Al fine di evitare tale squalifica, il pilota che fosse impossibilitato a sottoscrivere il modulo dovrà dare tempestivamente comunicazione alla Direzione di Gara ovvero deve

assicurarsi che altra persona in grado di avvertire la stessa lo abbia effettivamente fatto, giustificando i motivi del ritardo.

La compilazione e consegna del modulo di dichiarazione di volo è obbligatoria sempre ed in ogni caso in cui il pilota abbia perfezionato la propria iscrizione alla gara, anche quando egli non sia decollato.

L'orario limite per la consegna della dichiarazione di volo è riportato sul tabellone di gara, il quale fa fede ai fini di verifica.

### **3. Consegna GPS**

Ogni pilota regolarmente decollato deve obbligatoriamente consegnare al termine della prova il relativo strumento GPS, entro il termine stabilito dal D.d.G. e comunicato ai piloti durante il briefing; in caso contrario verrà ammonito come previsto dal presente regolamento

## **SEZIONE IX – DIRETTORE DI GARA e COMMISSIONI**

### **1. Presenza**

Non può essere svolta alcuna prova del Campionato Regionale se sia assente il Direttore di Gara (D.d.G.).

### **2. Poteri**

Il D.d.G. decide, eventualmente avvalendosi della consulenza di altri, il percorso di gara, il tipo di gara, gli orari di apertura e chiusura delle finestre, quelli di atterraggio, di consegna dei moduli e di consegna del GPS, la frequenza radio di gara, il verso di giro nelle termiche sino allo start, e prende ogni altra decisione inerente alla gara.

Egli può, valutate le circostanze, annullare la gara prima del decollo ed in ogni altro momento successivo ed adottare ogni altro provvedimento che ritiene opportuno.

Egli coordina i suoi eventuali assistenti in decollo, volo ed atterraggio.

Il D.d.G. ha facoltà di escludere dalla competizione qualsiasi pilota non ritenuto idoneo al volo per oggettive incapacità psico-fisiche o per l'utilizzo di mezzi non idonei.

### **3. Briefing**

Prima di dar corso ai decolli, il D.d.G. è tenuto a convocare il Briefing dei piloti ed a comunicare agli stessi le regole che intende adottare per la gara specifica e le condizioni meteo della giornata (desumendole dai Bollettini ufficiali) avvalendosi del tabellone predisposto, sul quale indicare, oltre a tutti gli elementi utili, anche la frequenza radio ed i numeri di telefono per contattare la Direzione di gara in caso di necessità, il numero telefonico del soccorso e dell'eventuale servizio recupero, percorsi o luoghi di ritrovo per eventuali recuperi.

Nel corso del Briefing il D.d.G., a seconda delle circostanze, può indicare ai piloti le norme di prudenza che essi devono adottare e le zone di volo che presentano eventuali pericolosità.

#### **4. Sanzioni e ricorsi**

Il D.d.G. può comminare sanzioni ad ogni singolo pilota a norma della legislazione sul Volo Libero e del presente Regolamento. Tali sanzioni avranno effetto per tutto il corso del Campionato Regionale e si estenderanno a tutti i Regionali.

Il D.d.G. ha inoltre l'autorità per esaminare e giudicare, unitamente alla Commissione Sportiva, eventuali ricorsi presentati dai piloti inerenti le classifiche o la regolarità dello svolgimento della gara stessa. Se l'imputato fa parte della stessa Commissione Sportiva non potrà esprimere giudizio in merito.

#### **5. Verbale**

Il D.d.G. redige un breve verbale di gara a norma del presente regolamento.

#### **6. Commissione sportiva**

E' formata da 3 persone scelte dalla Segreteria/Comitato ad inizio Campionato e si occuperà della risoluzione di eventuali reclami.

Non saranno obbligati ad effettuare di loro iniziativa verifiche, ma dovranno agire in caso di segnalazione scritta, da parte dell'organizzazione o di qualunque pilota iscritto alla prova, di irregolarità nella manifestazione.

I piloti devono essere in grado di documentare, tramite manuale di istruzioni del mezzo, piano funi o altro, le caratteristiche dimensionali della propria vela qualora la Commissione Sportiva ne facciano richiesta.

Per quanto riguarda le attrezzature potenzialmente ritenute non idonee la Commissione Sportiva può richiedere al pilota il report rilasciato dal Centro di Assistenza presso il quale la vela è stata controllata.

### **SEZIONE X – VERBALE DI GARA**

#### **1. D.d.G.**

Il D.d.G. redige il verbale di gara, completo di data e nominativo della località, e lo sottoscrive. Il modulo del verbale che il D.d.G. dovrà compilare è **ESCLUSIVAMENTE** quello approvato dalla Commissione Tecnica per i Regionali, allegato al Regolamento di gara Regionale di Parapendio.

#### **2. Contenuto minimo**

Il verbale di gara contiene il percorso di gara assegnato ai piloti, tutte le informazioni e regole fornite ai piloti nel corso del Briefing ovvero quelle loro comunicate altrimenti. Contiene eventuale indicazione delle zone di volo interdette ai partecipanti.

#### **3. Annullamento prova**

Nel verbale di gara devono essere indicate, brevemente, le ragioni dell'eventuale annullamento della prova.

#### **4. Infrazioni e sanzioni**

Nel verbale di gara vengono annotate le infrazioni eventualmente commesse da ciascun pilota e le relative sanzioni.

#### **5. Incidenti**

Nel verbale di gara vengono, se occorsi, descritti nei loro elementi utili essenziali, gli incidenti di volo che successivamente dovranno essere comunicati al Responsabile della Sicurezza della FIVL a cura del Segretario/Organizzatore/Coordinatore del campionato regionale.

#### **6. Tempi**

Il verbale di gara deve essere consegnato, debitamente compilato e sottoscritto dal D.d.G., entro e non oltre il giorno stesso della gara alla Segreteria del proprio Campionato di appartenenza; la quale, entro i successivi 7 giorni, dopo le opportune registrazioni interne, provvederà a trasmetterlo alla FIVL.

### **SEZIONE XI – BRIEFING**

#### **1. Convocazione**

Il Briefing viene obbligatoriamente convocato dal D.d.G. prima dell'apertura dei decolli. In caso di svolgimento contemporaneo delle categorie FUN e PRO sarebbe auspicabile effettuare due briefing separati e comunque si sollecita ciascun D.d.G. a tenere un briefing maggiormente dettagliato ed esaustivo con riferimento alla categoria FUN.

#### **2. Partecipazione**

Al Briefing devono obbligatoriamente partecipare tutti i piloti iscritti che abbiano intenzione di decollare.

#### **3. Conferma di partecipazione**

La presenza al briefing viene auto certificata da ogni singolo pilota anche attraverso la sottoscrizione del modulo di conferma di partecipazione.

La falsa dichiarazione di aver presenziato al briefing comporta l'inesistenza del pilota dalla gara.

### **SEZIONE XII – TEMI DI GARA E VALIDAZIONE**

#### **1. Giornate**

Le gare possono essere svolte solo nei giorni di sabato e/o domenica e/o festivi a discrezione dei singoli Comitati Regionali.

## **2. Limiti di distanza**

La massima distanza del percorso di gara è a discrezione di ogni organizzazione regionale, date le diverse opportunità e caratteristiche delle diverse zone di volo in Italia, ma deve tenere in considerazione che nella categoria Fun il principio guida è quello di fare arrivare almeno il 50% dei piloti a meta con un percorso particolarmente semplice.

## **3. Validazione**

La gara è ritenuta valida qualora siano decollati almeno il 75% dei piloti iscritti e qualora almeno il 5% dei piloti decollati abbiano completato un percorso pari al 70% di quello complessivo assegnato, con un minimo di 15 km per la categoria PRO e 10 Km per la categoria FUN.

Qualora la prova non sia valida per la classifica finale, la premiazione della singola gara va comunque fatta, in alternativa alla restituzione di una parte della quota di iscrizione come specificato oltre.

## **4. Tipo di gara**

Non è ammessa la race dal decollo, ossia: la partenza contemporanea dei piloti dal decollo.

E' ammessa, a discrezione del D.d.G. e tenuto conto del decollo utilizzato e della tipologia del luogo, la gara RACE TO GOAL (CORSA A META) ossia: tipo di gara in cui il tempo parte per tutti alla stessa ora da un determinato punto (start pilon); vince il pilota che completato tutto il percorso, formato da decollo, partenza (start pilon), una serie di punti di aggiramento (turn point, waypoint, boe), arriva per primo a meta (o goal).

E' vivamente consigliata per le prove di categoria FUN utilizzare le gare a TEMPO INDIVIDUALE (ELAPSED TIME), ossia: il tempo di partenza di ciascun pilota parte nel momento in cui egli decide di decollare, all'interno comunque della finestra di start (cioè nel limite di tempo fissato durante il briefing dal D.d.g.). In questo caso non è detto che il primo pilota che arriva a meta sia il pilota che ha impiegato meno tempo, per poter stilare una classifica occorre quindi attendere che tutti i piloti decollati scarichino il relativo gps.

La gara a TEMPO INDIVIDUALE è sicuramente meno spettacolare di una RACE TO GOAL, ma più sicura in certe situazioni e con piloti alle 'prime armi' in quanto non si deve aspettare lo start parcheggiati in tanti nella stessa termica, come invece avviene per la RACE TO GOAL.

Esiste comunque la possibilità di fermare il tempo di gara all'ultima boa o ad un raggio superiore ai 400mt dalla meta in modo da far arrivare il pilota a meta in sicurezza, senza dover far corse raso terra a speed tirata; utilizzando quindi questo metodo il tempo di gara viene sì fermato prima, ma il pilota per considerare chiuso l'intero percorso deve comunque arrivare a meta. Nel caso in cui questo non avvenisse gli viene applicata una penalità.

## **SEZIONE XIII – PUNTEGGIO, AGGIRAMENTO BOE E CLASSIFICHE**

### **1. GAP**

Il sistema di punteggio applicato è quello adottato nelle gare nazionali della Lega Piloti FIVL. Se nel corso del campionato il sistema GAP/FIVL verrà variato, si continuerà

comunque ad adottare, sino alla fine del campionato, il sistema utilizzato per la prima gara.

La scelta dei parametri GAP viene lasciata ad ogni singolo regionale. Tali parametri vanno decisi ad inizio campionato ed utilizzati per l'intera stagione agonistica.

Suggerimento per i parametri:

Distanza nominale: 25 Km per la categoria PRO, 20 Km per la categoria FUN

Tempo nominale: 1.0, Nominale a meta: 30%, Distanza minima: 6 Km

## **2. Aggiramento boa**

Ogni boa si considera aggirata qualora il sistema GPS del pilota abbia registrato almeno un punto all'interno del raggio di pertinenza di ciascuna boa. Se non diversamente comunicato al briefing, il raggio si intende di metri lineari 400.

## **3. Migliore posizione in caso di atterraggio fuori goal**

Il sistema di controllo delle tracce di volo registrate con il GPS considera come migliore posizione, in caso di mancata meta, il rilevamento migliore sull'asse del tema di gara. Il pilota, pertanto, potrà liberamente ritornare indietro per cercare un atterraggio sicuro nella certezza che ciò non lo vedrà penalizzato.

## **4. Classifiche di gara**

Le classifiche, di gara e del Campionato, verranno stilate a norma del sistema di calcolo adottato dalla FIVL per le gare.

Le organizzazioni dovranno esporre durante la giornata di gara la Classifica Generale aggiornata del Campionato.

Dopo ogni gara verrà stilata la classifica definitiva in base alla verifica delle tracce di volo scaricate dai GPS dei piloti.

E' fatto obbligo a ciascun Comitato Regionale pubblicare la Classifica Definitiva sul proprio sito internet possibilmente entro il Lunedì successivo; i reclami, saranno accettati entro e non oltre i 4 giorni successivi alla pubblicazione della classifica ufficiale su internet.

## **5. Classifica del campionato**

Ciascun Campionato Regionale sarà valido se verranno svolte regolarmente almeno tre prove.

Per la Classifica Finale di Campionato verranno considerate tutte le gare valide togliendo la peggiore prestazione di ogni singolo pilota qualora siano state svolte almeno quattro gare.

# **SEZIONE XIV – CATEGORIE**

## **1. Categoria FUN**

- Deve essere orientato a consentire al numero massimo di piloti di arrivare a meta. Quindi la lunghezza e difficoltà del percorso deve essere adeguata, in base alla morfologia ed alle caratteristiche del luogo di volo.
- Accessibile a tutti i piloti con vela con certificazione EN A, B o DHV/LTF 1, 1-2, 2 (esclusi i primi 25 di lega degli ultimi 5 anni e nazionali da sempre) e nel caso di doppia

omologazione della vela vale quella più favorevole per il pilota (esempio: LTF/DHV 2 ed EN C viene considerata il LTF/DHV 2);

- Non conta per il ranking FIVL
- Classifiche: Generale sempre e le altre facoltative.

## 2. Categoria PRO\*

• L'obiettivo che si pone questo circuito è quello di aumentare il livello tecnico del pilota ed incentivarlo ad avvicinarsi alle gare nazionali e internazionali.

Piloti ammessi:

- Accessibile ai piloti secondo i criteri della tabella 2;
- Piloti esclusi: primi 25 della Lega degli ultimi due anni;
- Conta per il ranking FIVL;
- Classifiche: generale sempre le altre facoltative

## 3. Tabelle FUN/PRO\*

CATEGORIA FUN	
VELE AMMESSE	VELE ESCLUSE
<p><b>AFNOR: STANDARD</b>  <b>LTF/DHV: 1 - 1/2 - 2</b>  <b>EN: A - B</b></p>	<p><b>AFNOR: PERFORMANCE</b>  <b>LTF/DHV: 2/3 - 3</b>  <b>EN: C - D - F</b>  <b>Tutte le vele non omologate</b></p> <p>N.B. In caso di doppia omologazione  vale quella più favorevole al pilota</p>
PILOTI AMMESSI	PILOTI ESCLUSI
	<p>Primi 25 di lega piloti negli ultimi 5 anni  e nazionali da sempre</p>

**Tabella 1: Requisiti partecipazione Categoria FUN**

CATEGORIA PRO	
VELE AMMESSE	VELE ESCLUSE
<p>AFNOR: STANDARD - PERFORMANCE LTF/DHV: 1/2 - 2 - 2/3 - 3 EN: B - C - D</p>	<p>LTF/DHV: 1 EN: A - F Tutte le vele non omologate</p> <p>N.B. In caso di doppia omologazione vale quella più favorevole al pilota</p>
PILOTI AMMESSI	PILOTI ESCLUSI
<b>Esperienza &lt; 1 anno</b>	Primi 25 di lega piloti negli ultimi 2 anni
Devono partecipare per il primo anno alla categoria FUN.	
Dopo il primo anno in FUN possono accedere alla categoria PRO e volare una vela LTF/DHV 1/2 - 2 o EN: B - C per il primo anno in classe PRO.	
Al secondo anno di PRO possono volare qualunque vela ammessa alla classe PRO.	
<b>Esperienza &gt; 1 anno</b>	
<b>Esperienza &lt; 2 anni</b>	
Possono partecipare alla classe PRO e volare una vela LTF/DHV 1/2 - 2 o EN: B - C per il primo anno in classe PRO.	
<b>Esperienza &gt; 2 anni</b>	
Per i piloti con più di 2 anni di attestato potranno volare qualunque vela ammessa alla classe PRO.	
<b>Altri criteri di ammissione</b>	
I piloti in possesso di IPPI Card livello 5 potranno volare qualunque vela ammessa alla classe PRO.	

**Tabella 2: Requisiti partecipazione Categoria PRO**

## SEZIONE XV – RESPONSABILITA' DEL PILOTA e SANZIONI

### 1. Regola generale

Il pilota, anche a norma del D.P.R. 404/88 è tenuto in ogni fase del volo, compresa quella di decollo e di atterraggio, all'osservanza delle norme di legge ed alle prescrizioni delle autorità. Egli è comunque tenuto, prima dell'inizio del volo ed in ogni sua fase, ad accertarsi personalmente che il proprio volo possa svolgersi in piena sicurezza, tenuto conto delle condizioni meteorologiche, di quelle di efficienza del proprio apparecchio, delle proprie condizioni psicofisiche, del proprio addestramento e di ogni altra circostanza. Egli deve adottare il massimo delle cautele affinché il proprio volo non risulti pericoloso per la propria ed altrui incolumità.

Ne consegue pertanto che, in particolare nella scelta delle traiettorie tra un punto di aggiramento e l'altro, egli dovrà sempre far prevalere la sicurezza della propria condotta di volo sullo spirito agonistico della gara.

Il pilota è tenuto ad attenersi alle disposizioni ed ai consigli riferiti nel corso del Briefing pre-gara.

## **2. Sanzioni – tipologia e casistica**

il D.d.G. commina sanzioni ai piloti i quali abbiano infranto le norme sul volo libero, quelle FAI e quelle del presente regolamento. Tali sanzioni avranno effetto per tutto il corso del Campionato Regionale e si estenderanno a tutti I Regionali.

Le sanzioni sono di quattro tipi:

- ammonizione
- sottrazione di punteggio
- squalifica dalla gara
- espulsione dal Campionato.

### **I) Ammonizione / sottrazione di punti**

Vengono ammoniti i piloti che commettono infrazioni considerate lievi, anche non previste dal presente regolamento, ma che attengono alla correttezza di comportamento sportivo. La somma di due o più ammonizioni comporta l'applicazione di una penalità più severa quale la sottrazione di punteggio o la squalifica.

L'ammonizione rimane valida per tutto il campionato e rimane valida anche se la prova è stata successivamente annullata od interrotta.

Sono puniti con l'ammonizione i seguenti comportamenti:

#### **a) Comportamenti di indisciplina quali**

- intralcio ingiustificato delle operazioni di decollo in quanto non adeguatamente preparati all'interno dell'area di decollo stessa Ad esempio il pilota si porta avanti agli altri nell'area di decollo senza casco, con la vela non ancora assicurata all'imbraco ecc.
- il pilota ignora volutamente l'ordine del D.d.G. o degli assistenti in decollo di attendere prima di decollare
- comportamento polemico o maleducato (anche al briefing) con il D.d.G., con i suoi collaboratori, o con altri piloti (non si intende tale il comportamento scherzoso o giocoso);
- comportamento arrogante verso altri piloti sopravanzando gli stessi che attendono ordinatamente di decollare senza chiedere il loro consenso;
- prove radio sulla frequenza di gara dopo l'apertura dei decolli;
- mancata apposizione del numero di gara nella vela (il pilota non verrà ammonito se l'adesivo si stacca a causa della particolare spalmatura del tessuto della sua vela che non consente una adeguata adesione);
- mancata esecuzione delle orecchie (per segnalare a tutti l'annullamento prova) qualora la prova venisse annullata con l'ordine di guadagnare immediatamente il primo atterraggio disponibile e ciò venisse suggerito dal D.d.G..
- mancata consegna del GPS al termine della gara se il pilota è regolarmente decollato.

La seconda ammonizione nell'arco del campionato per questi comportamenti comporta la sottrazione di 50 punti.

#### **b) comportamenti di indisciplina in volo quali:**

- mancato rispetto del senso di rotazione, così intendendosi sia quello comunicato dal D.d.G. fino allo start della prova (o altro momento o luogo da questi indicato) sia il senso di rotazione da rispettarsi sempre sulla base delle precedenze in volo
- mancato rispetto delle precedenze.

La seconda ammonizione nell'arco del campionato per questi comportamenti comporta la sottrazione di 100 punti.

c) Voli in nube veloce. Si intende come tale l'entrata in nube del pilota (anche con le orecchie) per un lasso di tempo minimo;

La seconda ammonizione nell'arco del campionato comporta la sottrazione di 300 punti.

Le ammonizioni rimarranno sempre valide, al fine dell'applicazione delle sanzioni, per tutto il campionato. Se la gara è stata annullata l'eventuale sottrazione di punti avrà come base su cui operare la detrazione percentuale il numero 1000. Se la gara nella quale ha subito l'ammonizione viene "scartata" alla fine del campionato, l'ammonizione ivi comminata rimane comunque valida ai fini della decurtazione del punteggio.

Il D.d.G., commina comunque la sottrazione di un numero variabile da 50 a 200 punti il caso di mancata ingiustificabile collaborazione di un pilota in caso di incidente (ad esempio quando il D.d.G. gara chiede ai piloti che volano sul posto di riferire sulle condizioni del pilota, e cioè se egli sia visibile o stia tentando di recuperare la vela a fiocco per dimostrare il suo buono stato di salute).

## **II) Squalifica**

Vengono squalificati i piloti che commettono infrazioni gravi o gravi comportamenti antisportivi che mettano a repentaglio la sicurezza del volo come:

a) volo in nube

b) gravi mancanze di precedenti che comportino serio pericolo di collisioni;

c) intralcio in quanto il pilota è in volo di in caso di chiamata di elicottero di emergenza;

d) assenza di radio in volo;

e) irregolarità nell'equipaggiamento di volo quando l'attrezzatura è stata modificata, ovvero mancanza di casco e di paracadute di emergenza

f) volo acrobatico ovvero esecuzione di manovre inusuali salva la necessità di atterraggio immediato se la manovra è ad esso funzionale – L'esecuzione della vite è permessa entro velocità di rotazione contenute.

## **III) Espulsione dal campionato**

Viene espulso dal campionato il pilota che non consegna la dichiarazione di volo a fine gara ovvero il pilota che reitera gravi comportamenti antisportivi od il deliberato volo in nube

Non è in gara e, pertanto, non è nemmeno sanzionabile, il pilota che non compila i moduli di iscrizione o che non consegna la conferma di partecipazione al termine del briefing. Tuttavia, se regolarmente iscritto, detto pilota ha comunque l'obbligo di consegnare la dichiarazione di volo ovvero di comunicare al D.d.G. in modo chiaro la propria intenzione di non prendere parte alla prova e ciò al fine di non indurre l'organizzazione a compiere ricerche o chiamare inutilmente i soccorsi.

## **SEZIONE XVI – IN CASO DI INCIDENTE**

### ***1. Comportamento del pilota che ha subito un inconveniente di volo o che atterra fuori campo***

il pilota che dovesse subire un incidente ovvero il pilota che atterra fuori campo in luoghi impervi o non idonei, deve, se possibile, raccogliere la vela a fiocco nel minor tempo possibile. Ciò serve per segnalare agli altri piloti che le sue condizioni fisiche sono buone.

In caso di impossibilità a raccogliere la vela a fiocco, deve comunque segnalare, con radio o, come possibile, che egli si trova in buone condizioni fisiche. La vela aperta è segnale di richiesta di soccorso.

## **2. Riconoscimento in caso di collaborazione**

Il pilota che perde tempo o posizioni per accertarsi del buono stato di salute del pilota che ha subito un sinistro od un inconveniente di volo verrà, a discrezione del D.d.G., adeguatamente risarcito del tempo e delle posizioni perse.

## **3. Riconoscimento in caso di aiuto**

Il pilota che atterra per aiutare un compagno in difficoltà potrà essere risarcito, a discrezione del D.d.G., ricostruendosi virtualmente il risultato che avrebbe raggiunto sulla base della sua posizione in gara al momento del soccorso. Ciò avverrà con i parametri di calcolo approntati dalla F.I.V.L.

# **SEZIONE XVII – RIMBORSI, CONTESTAZIONI e INCENTIVI**

## **1. Rimborsi**

Non sono previsti rimborsi in caso di interruzione della prova in corso per qualunque causa (incluso l'intervento dell' elisoccorso).

## **2. Reclami**

Eventuali reclami dovranno essere presentati per iscritto alla Segreteria di ciascun Campionato Regionale entro 4 giorni dalla pubblicazione delle Classifiche sul sito internet di riferimento ed accompagnati dal versamento di una cauzione di euro 20,00 che verrà successivamente restituita in caso di accoglimento dello stesso.

La Segreteria convocherà la Commissione Sportiva che valuterà il reclamo. Il reclamante ha diritto ad esporre verbalmente alla commissione le sue ragioni.

Contro tale decisione è comunque ammesso il ricorso come previsto in base regolamento FIVL in vigore.

## **3. Richieste rettifiche dati**

La richiesta di rettifica delle Classifiche Definitive per errori materiali (esempio: spostamento di appartenenza a diverse classifiche) dovrà essere effettuata per via e-mail o per iscritto alla Segreteria del Regionale entro e non oltre il Venerdì successivo alla pubblicazione dei risultati sul sito internet di riferimento; a tal fine sul sito verrà specificata la data di pubblicazione. Trascorso tale periodo le Classifiche diventano Ufficiali.

## **4. Incentivi**

La FIVL rimborserà l'iscrizione alla Coppa delle Regioni ai vincitori dei Campionati FUN e PRO anche nel caso in cui i campionati non siano convalidati (almeno 3 prove valide).

## **SEZIONE XVIII – COPPA DELLE REGIONI**

Vi possono partecipare tutti i piloti che hanno già preso parte ad un Campionato Regionale riconosciuto.

Verranno stilate le seguenti classifiche:

- Generali
- Club
- Femminile
- FUN
- PRO

Devono essere riservati i posti, entro i termini previsti dall'organizzazione, per i primi dieci piloti risultanti dell'ultima classifica generale valida di ogni Campionato Regionale sia per la categoria FUN che per la categoria PRO.

Le candidature saranno prese in considerazione dalla COMMISSIONE TECNICA che ne decide l'assegnazione.

Torino (TO), 22/03/2010

Il Presidente FIVL  
Avv. Luca Basso