

REGOLAMENTO DI GARA REGIONALE DI PARAPENDIO 2012



INDICE

| | |
|---|----|
| INDICE..... | 2 |
| PREMESSA | 4 |
| SEZIONE I – FINALITA' | 5 |
| SEZIONE II – ORGANIZZAZIONE DEI REGIONALI..... | 5 |
| 1. SEGRETERIA DEL CAMPIONATO REGIONALE | 5 |
| 2. CALENDARIO | 5 |
| 3. RECUPERO MEETING | 6 |
| 4. IDONEITÀ DELLA ZONA DEL MEETING | 6 |
| 5. ORGANIZZAZIONE DEI MEETING | 6 |
| SEZIONE III – OBBLIGHI DI CIASCUNA ORGANIZZAZIONE | 6 |
| 1. ASSICURAZIONE E COMUNICAZIONI | 6 |
| 2. MODULI DI ISCRIZIONE E MATERIALI | 6 |
| 3. PRIMO SOCCORSO | 7 |
| 4. MEET DIRECTOR | 7 |
| 5. DISPOSITIVI | 8 |
| SEZIONE IV – SICUREZZA | 8 |
| SEZIONE V – PARTECIPAZIONE DEI PILOTI..... | 8 |
| 1. DIRITTO DI PARTECIPAZIONE | 8 |
| 2. ESCLUSIONI ALLA PARTECIPAZIONE | 8 |
| SEZIONE VI – MATERIALI..... | 9 |
| 1. LIMITAZIONI..... | 9 |
| 2. VELE..... | 9 |
| 3. OMOLOGAZIONE | 9 |
| 4. GPS | 9 |
| 5. NUMERO IDENTIFICATIVO DEL PILOTA | 9 |
| SEZIONE VII – EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO | 10 |
| 1. RADIO | 10 |
| 2. GPS | 10 |
| SEZIONE VIII – COMPILAZIONE E CONSEGNA DELLE DICHIARZIONI | 10 |
| 2. DICHIARAZIONE DI VOLO | 11 |
| 3. CONSEGNA GPS | 11 |
| SEZIONE IX – MEET DIRECTOR E COMMISSIONI..... | 11 |
| 1. PRESENZA..... | 11 |
| 2. POTERI..... | 11 |
| 3. BRIEFING..... | 11 |
| 4. SANZIONI E RICORSI | 12 |
| 5. VERBALE | 12 |
| 6. COMMISSIONE SPORTIVA | 12 |
| SEZIONE X – VERBALE | 12 |
| 2. CONTENUTO MINIMO | 12 |
| 3. ANNULLAMENTO PROVA | 12 |
| 4. INFRAZIONI E SANZIONI | 12 |
| 5. INCIDENTI..... | 13 |
| 6. TEMPI..... | 13 |

| | |
|--|-----------|
| SEZIONE XI – BRIEFING..... | 13 |
| 2. <i>PARTECIPAZIONE</i> | 13 |
| 3. <i>CONFERMA DI PARTECIPAZIONE</i> | 13 |
| SEZIONE XII – PUNTEGGIO, TEMI DELLA PROVA E VALIDAZIONE..... | 13 |
| 2. <i>LIMITI DI DISTANZA</i> | 13 |
| 3. <i>SISTEMA DI PUNTEGGIO</i> | 13 |
| 4. <i>CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA</i> | 14 |
| 5. <i>TIPO DI TASK</i> | 14 |
| SEZIONE XIII – AGGIRAMENTO WAYPOINT E CLASSIFICHE..... | 15 |
| 1. <i>AGGIRAMENTO WAYPOINT</i> | 15 |
| 2. <i>MIGLIORE POSIZIONE IN CASO DI ATTERRAGGIO FUORI GOAL</i> | 15 |
| 3. <i>CLASSIFICHE</i> | 15 |
| 4. <i>CLASSIFICA DEL CAMPIONATO</i> | 15 |
| 1. <i>CATEGORIA FUN</i> | 16 |
| 2. <i>CATEGORIA SPORT</i> | 16 |
| 3. <i>CATEGORIA PRO</i> | 16 |
| 4. <i>TABELLE FUN/SPORT/PRO</i> | 16 |
| SEZIONE XV – RESPONSABILITA' DEL PILOTA E SANZIONI..... | 17 |
| 1. <i>REGOLA GENERALE</i> | 17 |
| 2. <i>SANZIONI – TIPOLOGIA E CASISTICA</i> | 18 |
| SEZIONE XVI – IN CASO DI INCIDENTE | 18 |
| 1. <i>COMPORAMENTO DEL PILOTA CHE HA SUBITO UN INCONVENIENTE DI VOLO O CHE ATTERRA FUORI CAMPO</i> | 18 |
| 2. <i>RICONOSCIMENTO IN CASO DI COLLABORAZIONE</i> | 19 |
| 3. <i>RICONOSCIMENTO IN CASO DI AIUTO</i> | 19 |
| SEZIONE XVII – RIMBORSI, CONTESTAZIONI E INCENTIVI..... | 19 |
| 2. <i>RECLAMI</i> | 19 |
| 3. <i>RICHIESTE RETTIFICHE DATI</i> | 19 |
| 4. <i>INCENTIVI</i> | 19 |
| SEZIONE XVIII – COPPA DELLE REGIONI..... | 20 |

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
- eventuali deroghe alla limitazione delle vele partecipanti a ciascun Campionato (sezione XIV – Categorie del presente documento)

Regolamento approvato dalla FIVL.

Allegato al seguente regolamento sono stati approvati:

- *Proposte FIVL per i regionali 2012*
- *Disposizioni e raccomandazioni per i dispositivi di supporto di primo soccorso per le competizioni di Volo Libero (ala rigida, deltaplano e parapendio) 2012*

Verranno riconosciuti dalla FIVL solamente i Campionati che ottemperano al presente Regolamento Regionale in vigore.

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 del Campionato 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 Meeting nella stessa località.
- un club può decidere di organizzare nella medesima giornata e nella medesima località sia un Meeting di categoria Fun che un Meeting di categoria Sport e Pro;
- le prove potranno essere organizzate di Sabato e/o Domenica e/o in giorni festivi; nel caso di Meeting organizzati nello stesso week end, questi verranno considerati 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 i Campionati Assoluti di categoria. In tal caso si provvederà ad una ricollocazione della data, concordata con il club organizzatore.

3. Recupero Meeting

Ogni prova può avere una 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 del Meeting

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

5. Organizzazione dei Meeting

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 22 del DPR 133/2010 "Obbligo di assicurazione nel caso di gare e manifestazioni" i Meeting 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 Meet Director, 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 un Meeting è obbligato a comunicare alla FIVL, due giorni prima la data di effettuazione della prova ai fini dell'accensione gratuita della copertura assicurativa.

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

La modulistica potrà essere rinvenuta sul sito www.regionaliparapendio.it all'interno dell'area **DOCUMENTI**

2. Moduli di iscrizione e materiali

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

- sticker adesivi identificativi

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

- moduli di iscrizione;
- moduli di conferma di partecipazione;
- modulo di dichiarazione di volo;
- task board (tabellone di gara);
- verbale da compilarsi a cura del Meet Director;
- sticker adesivi identificativi.

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

- gli striscioni da apporre in atterraggio in caso di annullamento della prova;
- le coordinate geografiche delle boe per l'utilizzo del GPS;
- la mappa del campo in cui si svolgerà il Meeting
- 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 svolgimento di una competizione di volo libero e indipendentemente dalle disposizioni precedentemente riportate è ancor 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 della competizione 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), obbligatoria per le comunicazioni di servizio e di sicurezza da parte dell'Organizzazione e del Meet Director ai piloti e viceversa.

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 della competizione).

4. Meet Director

Il Club organizzatore/ospitante deve occuparsi di reperire una persona che funga da Meet Director e, comunque, mettere a disposizione del Meet Director 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;
- foto aerea dell'atterraggio ufficiale
- 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 Meet Director, in grado di poter comunicare e ricevere informazioni con e dal Meet Director, sulla sua stessa frequenza e che dovrà essere tenuta accesa per tutta la durata della prova, fino ad atterraggio avvenuto.

Il pilota che abbia ricevuto per radio oppure attraverso comunicazione in volo (orecchie e speed) informazioni inerenti la prova 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**” “**SPORT**” 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 l’attestato di volo da diporto o sportivo con il parapendio emesso dall’AeCI e tale attestato sia in vigore;
- siano in possesso di assicurazione RCT in corso di validità;
- 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:

- ricoprono il ruolo di Meet Director (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 riconosciuti secondo la normativa EN standard 926-2e EN 926-1 e comunque stabilita da CEN / TC 136 / WG 6. 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 ed 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 omologazione.

3. Omologazione

L'omologazione della vela dovrà essere provata attraverso la pubblicazione sul sito dell'ente omologatore (es. www.para-test.com) del certificato di omologazione recante la data di omologazione che deve essere anteriore alla data del Meeting a cui partecipa.

La pubblicazione del certificato di omologazione sul sito dell'ente omologatore dovrà avvenire entro e non oltre il venerdì successivo al Meeting, data fino alla quale le classifiche rimarranno provvisorie. La data di omologazione presente sul certificato pubblicato sul sito dell'ente omologatore, se posteriore al Meeting, non viene ritenuta valida. Il pilota il quale ha preso parte al Meeting con una vela non omologata alla data di partecipazione è squalificato.

La pubblicazione del certificato posteriore al Meeting, entro il venerdì successivo è ritenuta valida ma la data di certificazione presente sul certificato deve essere anteriore alla data del Meeting.

4. 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).

5. Numero identificativo del pilota

Il pilota è obbligato a incollare il proprio numero identificativo, 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 Meeting di Campionati diversi o a Meeting di Lega Piloti, si è deciso di adottare il seguente criterio:

001 - 200 -> Lega Piloti

201 - 400 -> Campionato CILP

401 - 500 -> Campionato CARTER

501 - 600 -> Campionato CRIC

601 - 700 -> Campionato CReS e Campionato Regionale Sicilia

701 - 900 -> Campionato TRIVENETO

901 - 999 -> Campionato SUD TIROL CUP

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 al Meeting 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 dal Meet Director e per le comunicazioni con il Meet Director 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 prova, fino ad atterraggio avvenuto.

E' vietato l'uso del dispositivo VOX.

2. GPS

L'unica documentazione di volo ammessa è la traccia GPS. Il pilota è responsabile, dell'efficienza del proprio strumento.

SEZIONE VIII – COMPILAZIONE E CONSEGNA DELLE DICHIARAZIONI



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 al Meeting (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 Meet Director 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 al Meet Director 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 al Meeting, anche quando egli non sia decollato.

L'orario limite per la consegna della dichiarazione di volo è riportato sul Taskboard, 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 Meet Director e comunicato ai piloti durante il briefing.



SEZIONE IX – MEET DIRECTOR e COMMISSIONI

1. Presenza

Non può essere svolta alcuna prova del Campionato Regionale se sia assente il Meet Director.

2. Poteri

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

Egli può, valutate le circostanze, annullare la prova 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 Meet Director ha facoltà di escludere dalla competizione qualsiasi pilota che non possieda i requisiti previsti al presente regolamento, al regolamento FIVL o alle norme di legge.

3. Briefing

Prima di dar corso ai decolli, il Meet Director è tenuto a convocare il Briefing dei piloti ed a comunicare agli stessi le regole che intende adottare per la prova specifica e le condizioni meteo della giornata avvalendosi del tabellone predisposto, sul quale indicare, oltre a tutti gli elementi utili, anche la frequenza radio ed i numeri di telefono per contattare il Meet Director 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 Meet Director, 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 Meet Director 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 Meet Director 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 prova stessa. Se l'imputato fa parte della stessa Commissione Sportiva non potrà esprimere giudizio in merito.

5. Verbale

Il Meet Director redige un breve verbale 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, autorizzato dal produttore, presso il quale la vela è stata controllata.

SEZIONE X – VERBALE



1. Meet Director

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

2. Contenuto minimo

Il verbale della prova contiene il percorso 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 della prova devono essere indicate, brevemente, le ragioni dell'eventuale annullamento della stessa.

4. Infrazioni e sanzioni

Nel verbale della prova vengono annotate le infrazioni eventualmente commesse da ciascun pilota e le relative sanzioni.

5. Incidenti

Nel verbale della prova 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 della prova deve essere consegnato, debitamente compilato e sottoscritto dal Meet Director, entro e non oltre il giorno stesso del Meeting 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 Meet Director prima dell'apertura dei decolli.

In caso di svolgimento contemporaneo delle categorie FUN, SPORT e PRO sarebbe auspicabile effettuare briefing separati e comunque si sollecita ciascun Meet Director 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 prova.

SEZIONE XII – PUNTEGGIO, TEMI DELLA PROVA E VALIDAZIONE



1. Giornate

I Meeting 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 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. Sistema di punteggio

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 il primo Meeting. La scelta dei parametri GAP

viene lasciata ad ogni singolo Campionato Regionale. Tali parametri vanno decisi ad inizio Campionato ed utilizzati per l'intera stagione agonistica.

Il sistema di punteggio che si consiglia di utilizzare per assegnare il valore ad ogni giornata è il PWC 2009 con i seguenti parametri:

DMIN (distanza minima): 5km

DNOM (distanza nominale): 40km SPORT- PRO / 15km FUN

NGOAL (piloti in goal): 30%

TNOM (Tempo nominale): 1 h SPORT- PRO / 45' FUN

4. Criteri di validazione di una prova

Una prova viene considerata valida se almeno uno dei piloti decollati percorre la distanza minima di validazione che, se non definita diversamente al briefing, è di 15 Km per i SPORT- PRO e 10 km per i FUN.

Il Meet Director può comunicare al briefing una distanza di validazione differente in funzione delle condizioni meteo della giornata.

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

- A. E' trascorsa almeno 1 ora per i piloti SPORT-PRO e 45' per i FUN, dall'apertura dello start pylon;
- B. E' stata percorsa la distanza minima di validazione da almeno il 20% dei piloti decollati;
- C. La task è del tipo Race to Goal (corsa a meta).

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

5. Tipo di Task

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

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

E' vivamente consigliata per le prove di categoria **FUN** utilizzare la modalità **ELAPSED TIME** (TEMPO INDIVIDUALE), 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 Meet Director). 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 prova 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 della prova 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 della prova viene si 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 – AGGIRAMENTO WAYPOINT E CLASSIFICHE

1. Aggiramento waypoint

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

2. 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.



3. Classifiche

Le classifiche, del singolo Meeting e del Campionato, verranno stilate a norma del sistema di calcolo adottato dalla FIVL.

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

Dopo ogni Meeting 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 ufficiale e definitiva sul proprio sito internet entro il venerdì successivo

la data del Meeting salvo il caso di reclami in atto e oggetto di valutazione da parte della Commissione Sportiva. I reclami, saranno accettati entro e non oltre il venerdì successivo alla data del Meeting oggetto di reclamo.

4. Classifica del campionato

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

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

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**. In caso di doppia omologazione vale la più restrittiva.
- Non conta per il ranking FIVL
- Classifiche: si promuove la premiazione del miglior pilota con vela EN A e B e le altre facoltative.

2. Categoria SPORT

- 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.
- Accessibile ai piloti con vela con certificazione **EN B – EN C o DHV/LTF 2, 2-3**. In caso di doppia omologazione vale la più restrittiva.
- Conta per il ranking FIVL;
- Classifiche: Sport e le altre facoltative

3. 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.
- Accessibile ai piloti con vela con certificazione **EN B – EN C – EN D o DHV-LTF 2 - 2-3**. **Ciascuna Segreteria Regionale** potrà decidere se al Campionato possono partecipare **solo le vele con certificazione EN D che abbiano partecipato al Campionato 2011 oppure**, in alternativa, se al Campionato 2012 possono partecipare **indistintamente tutte le vele omologate EN D** (eventualmente con classifiche separate).
- Conta per il ranking FIVL;
- Classifiche: Pro e le altre facoltative

4. Tabelle FUN/SPORT/PRO

| CATEGORIA FUN | |
|--|---|
| VELE AMMESSE | VELE ESCLUSE |
| AFNOR: STANDARD LTF/DHV: 1 – 1/2 – 2 EN: A – B | AFNOR: PERFORMANCE LTF/DHV: 2/3 – 3 EN:C- D – F Tutte le vele non omologate N.B. In caso di doppia omologazione vale quella più restrittiva |
| PILOTI AMMESSI | PILOTI ESCLUSI |
| Tutti | |

Tabella 1: Requisiti partecipazione Categoria FUN

| CATEGORIA SPORT | |
|---|--|
| VELE AMMESSE | VELE ESCLUSE |
| AFNOR: PERFORMANCE LTF/DHV: - 2 - 2/3 EN: B - C | AFNOR: STANDARD LTF/DHV: 1 – 1/2 EN: A |
| PILOTI AMMESSI | PILOTI ESCLUSI |
| Piloti con esperienza > 1 anno | Piloti con esperienza < 1 anno Devono partecipare per il primo anno alla categoria FUN. |

Tabella 2: Requisiti partecipazione Categoria SPORT

| CATEGORIA PRO | |
|--|--|
| VELE AMMESSE | VELE ESCLUSE |
| AFNOR: PERFORMANCE LTF/DHV: 2 - 2/3 EN: B - C EN: D <i>a discrezione di ciascuna Segreteria Regionale se solo EN D che abbiano partecipato al Campionato 2011 o se indistintamente tutte le vele omologate EN D (eventualmente con classifiche separate)</i> | LTF/DHV: 1-1/2 EN: A – F EN: D <i>a discrezione di ciascuna Segreteria Regionale EN D che NON abbiano partecipato al Campionato 2011</i> Tutte le vele non omologate N.B. In caso di doppia omologazione vale quella più favorevole al pilota |
| PILOTI AMMESSI | PILOTI ESCLUSI |
| Piloti con esperienza > 1 anno | Piloti con esperienza < 1 anno Devono partecipare per il primo anno alla categoria FUN. |

Tabella3: Requisiti partecipazione Categoria PRO

SEZIONE XV – RESPONSABILITA' DEL PILOTA e SANZIONI



1. Regola generale

Il pilota, anche a norma del D.P.R. 133/2010 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 del Meeting.

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

2. Sanzioni – tipologia e casistica

Il Meet Director 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 due tipi:

- squalifica dalla prova
- espulsione dal Campionato.

I) Squalifica dalla prova

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 precedenze 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.

II) 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 prova 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 Meet Director 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 Meet Director, 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 Meet Director, ricostruendosi virtualmente il risultato che avrebbe raggiunto sulla base della sua posizione nella prova al momento del soccorso. Ciò avverrà con i parametri di calcolo approntati dalla FIVL.

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 il venerdì successivo alla data del Meeting, ed accompagnati dal versamento di una cauzione di euro 20,00 che verrà

successivamente restituita in caso di accoglimento dello stesso.

Dal venerdì successivo al Meeting ovvero dalla divenuta della classifica ufficiale e definitiva nessun ricorso è più accettabile.

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, SPORT e PRO anche nel caso in cui i campionati non siano convalidati (almeno 2 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:

- Generale
- Club
- Femminile
- Fun
- Sport
- 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 SPORT e categoria PRO.

Le candidature saranno prese in considerazione dal Consigliere FIVL Aree Regionali, dal Consigliere FIVL Gare Parapendio e dal Presidente di FIVL che ne decideranno l'assegnazione.

Il Presidente FIVL

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Luca Bassi'.