

RESPONSABILITA' DEL PILOTA e SANZIONI

Informativa per tutti i piloti partecipanti

Dal 2006 il C.P. TRIVENETO adotta un nuovo sistema di sanzioni.

Lo scopo non intende essere meramente punitivo, ma educativo e preventivo. Siamo consapevoli che sino ad oggi, salvo qualche caso, il comportamento dei piloti nel corso dei passati campionati è stato eccellente, così come l'educazione, la correttezza e lo spirito di solidarietà ed amicizia dimostrati. Con l'ampliamento del numero dei partecipanti e l'ingresso di nuovi piloti, tuttavia, riteniamo doveroso mettere nero su bianco alcune regole precise, conoscibili da tutti e non più date per scontate.

Il mancato rispetto delle regole comporterà l'applicazione delle sanzioni.

Con questa guida chiarifichiamo a tutti, non solo le sanzioni, ma anche la ragione per le quali esse sono state previste.

Anzitutto la regola generale:

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

SPIEGAZIONE:

*Il C.P. Triveneto è aperto a tutti i piloti che abbiano i requisiti per partecipare. Tali requisiti sono formali (conseguimento del brevetto, visita medica ecc.). Tuttavia il D.d.G. non può certo conoscere tutti i piloti, né sapere se essi siano in grado di affrontare la singola prova. La responsabilità di partecipare, pertanto, è esclusivamente affidata alla valutazione del pilota stesso, dopo aver partecipato al briefing e sentito quali siano in concreto le condizioni della gara. Per tale motivo egli è tenuto a dare una conferma concreta, sottoscrivendo il modulo di conferma, senza il quale il pilota **NON E' IN GARA**. Sua, rimane, pertanto la responsabilità del volo e la scelta che riguarda il "se", "come" "dove" "quando" volare.*

- 2) il D.d.G. commina sanzioni ai piloti i quali abbiano infranto le norme sul volo libero, quelle FAI e quelle del presente regolamento. Le sanzioni sono di quattro tipi:**
 - ammonizione**
 - sottrazione di punteggio**
 - squalifica dalla gara**
 - espulsione dal Campionato .**

I) Ammonizione: 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

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 alla selletta ecc.

(SPIEGAZIONE: si vuole evitare che un pilota si posizioni davanti a tutti quando non è pronto, costringendo gli altri ad attendere e penalizzando i piloti che attendono correttamente di portarsi, già preparati, nell'area di decollo. Per area di decollo non si intende tutto il decollo, ma l'area nella quale vengono aperte le vele per il decollo vero e proprio).

- il pilota ignora volutamente l'ordine o la conferma del D.d.G. o degli assistenti in decollo di attendere prima di decollare

(SPIEGAZIONE: si tratta di incrementare la sicurezza nei decolli, soprattutto quelli stretti o limitati come ad esempio in Dolada. In tal modo si evita che due o più piloti decollino contemporaneamente con pericolo di collisione) :

- 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) *(SPIEGAZIONE: la regola è puramente educativa e di civiltà; si intende evitare litigi pubblici o polemiche. Il D.d.G. o gli altri piloti potranno sbagliare, ma c'è modo e modo ...);*

- comportamento arrogante verso altri piloti sopravanzando gli stessi che attendono ordinatamente di decollare senza chiedere il loro consenso

(SPIEGAZIONE: si vuole evitare che i "furbi" calpestino o sgomitino, facendo desistere i piloti corretti, per accaparrarsi la posizione di decollo. Se uno vuole passare ... lo chieda o lo facciano preente al D.d.G. o agli assistenti) ;

- prove radio sulla frequenza di gara dopo l'apertura dei decolli

(SPIEGAZIONE: vietato disturbare i piloti già in volo. Il D.d.G. comminerà la sanzione "cum grano salis" quando i piloti che utilizzano la radio hanno proprio rotto le ..);

- 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 ;

(SPIEGAZIONE: ovvia: Il D.d.G e gli altri piloti devono poter identificare il pilota ad esempio che va in nube)

- 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.. *(SPIEGAZIONE: si tratta di sicurezza: se la radio non prende ovvero se ci sono problemi, l'esecuzione delle orecchie renderà visibile e chiaro ai piloti vicini che c'è "qualche cosa di strano")*

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 .

(SPIEGAZIONE: anche qui è un fattore di sicurezza comprensibile a tutti)

c) Volo in nube "veloce". Si intende come tale l'entrata in nube del pilota (anche con le orecchie) per un lasso di tempo minimo ; *(SPIEGAZIONE: non si è voluti essere, per quest'anno, troppo duri con la squalifica in tutti i casi di volo in nube: c'è caso e caso. Qui si tratta di casi lievi di entrata ed uscita immediata)*

II) Sottrazione di punti: vengono sottratti punti dalla classifica GENERALE (non solo dalla task visto che eventualmente il pilota può scartare tale task dalla generale) e comunque dalla task, ai piloti che reiterano i comportamenti precedenti ovvero che commettano altre infrazioni non meritevoli dell'immediata squalifica ed in particolare:

- a) la seconda ammonizione nell'arco del campionato per i comportamenti di cui alla lettera a) del precedente articolo comporta la sottrazione di 50 punti;
- b) la seconda ammonizione nell'arco del campionato per i comportamenti di cui alla lettera b) del precedente articolo comporta la sottrazione di 100 punti;
- c) la seconda ammonizione nell'arco del campionato per i comportamenti di cui alla lettera c) del precedente articolo comporta la sottrazione di 300 punti.
- d) il D.d.G., commina 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).

(SPIEGAZIONE: il regolamento prevede un sistema di "risarcimento" al pilota che collabora in caso di incidente o che aiuta il compagno. Pertanto non c'è motivo di non collaborare. Si intende pertanto, da un lato agevolare la collaborazione per scopi di solidarietà, dall'altro, educare tutti alla solidarietà)

- e) Se si somma una ammonizione del tipo a) a quella del tipo b) verranno sottratti 75 punti;
- f) Se si somma una ammonizione del tipo del tipo b) a quella del tipo c) verranno sottratti 150 punti;
- g) L'ammonizione del tipo a) non si somma a quella del tipo c).

(SPIEGAZIONE: non è sensato mettere sullo stesso piano il volo in nube e la mancata educazione in decollo)

- h) La terza ammonizione comporterà la sottrazione di 250 punti se si tratta di ammonizioni del tipo a) e b) (oltre alle sanzioni già irrogate precedentemente); comporterà la squalifica se si tratta di somma di tre ammonizioni del tipo b) e c).

Le ammonizioni rimarranno sempre valide, al fine dell'applicazione delle sanzioni, per tutto il campionato .

III) Squalifica: vengono squalificati i piloti che commettono infrazioni gravi o gravi comportamenti antisportivi che mettano a repentaglio la sicurezza del volo come :

- b) volo in nube; *(SPIEGAZIONE: il comportamento è antisportivo e pericoloso)*
- c) gravi mancanze di precedenza che comportino serio pericolo di collisioni; *(SPIEGAZIONE: non si tratta del mero mancato rispetto del senso di rotazione, ma dell'insistenza del pilota che arrogantemente compromette la gara e la sicurezza altrui ignorando le regole del volo, costringendo chi è dalla parte della ragione a deviare dal percorso o dalla termica)*
- d) traccia non valida per mancato rispetto dell'orario di decollo o di start ;
- e) traccia illeggibile
- f) deliberata mancata assistenza di piloti in difficoltà se possibile in sicurezza, a causa di un incidente di volo; *(SPIEGAZIONE: qui il caso è più grave del precedente che comporta la semplice sottrazione di punti. Quando un pilota "può" e "deve" dare una mano e se ne infischia totalmente ed egoisticamente, la condotta verrà considerata gravemente antisportiva e comporta la squalifica)*
- g) intralcio in quanto il pilota è in volo di in caso di chiamata di elicottero di emergenza; *(SPIEGAZIONE: è l'odioso caso del pilota che "gironzola" incurante dell'elicottero")*
- h) assenza di radio in volo *(SPIEGAZIONE: non si tratta di radio non efficiente, si tratta del caso del pilota che se ne freghe totalmente della radio, che è uno strumento importante per le comunicazioni di sicurezza, come l'annullamento della gara o la richiesta di informazioni in caso di incidente);*
- i) irregolarità nell'equipaggiamento di volo quando l'attrezzatura è stata modificata, ovvero mancanza di casco e di paracadute di emergenza *(SPIEGAZIONE: la modifica alla vela, ovvero l'assenza di dispositivi per la sicurezza come casco o emergenza compromettono la sicurezza e comunque compromettono la sportività visto che i piloti in caso di modifiche alla vela non concorrono più ad armi pari)*
- j) 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. *(SPIEGAZIONE: sappiamo che alcuni piloti sanno fare acro in sicurezza, tuttavia la gara regionale non è il luogo adatto, anche è per non creare spirito di emulazione)*

IV) 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.

(SPIEGAZIONE: Nel primo caso il pilota farebbe scattare la macchina dei soccorsi inutilmente, solo per essere andato a casa o a far festa con gli amici, strafregandosene del fatto che se non consegna la dichiarazione tutti lo daranno per disperso. Nel secondo caso ... quando è troppo è troppo)

V) Non è in gara e, pertanto, essendo inesistente 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.

(SPIEGAZIONE: senza la conferma non c'è gara e senza gara il pilota vola come se fosse un giorno come un altro, quindi non ha senso sanzionarlo).