



**REGOLAMENTO  
SPORTIVO  
NAZIONALE  
RALLY AEREO**

**Edizione 2011**

**PAGINA INTENZIONALMENTE VUOTA**

## **L'Aero Club d'Italia per l'anno 2011 organizza i seguenti eventi sportivi:**

- ✓ Campionato Italiano Volo a Motore - Rally - categoria **Agonistica FAI** - Equipaggi,
- ✓ Campionato Italiano Volo a Motore - Rally - categoria **Agonistica Nazionale** - Equipaggi,
- ✓ Campionato Italiano Volo a Motore - Rally - categoria unica a **squadre di Aero Club**.

## **REGOLAMENTO DI GARA**

### **A.1 INTRODUZIONE**

- A.1.1 Le gare di rally, valevoli per il campionato italiano, devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara.
- A.1.2 La gara deve essere svolta solo in VMC ed è soggetta alle norme VFR. Se durante il percorso le condizioni meteo si deteriorano, è responsabilità del pilota decidere se continuare o interrompere la gara.
- A.1.3 La gara può essere differita, modificata o annullata per motivi meteo o per qualsiasi altro motivo a discrezione del Direttore di Gara.
- A.1.4 Commissione Sportiva Operante (CSO).  
La nomina della CSO è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore ed è composta da un Presidente e da due membri di cui almeno uno esterno all'Aero Club organizzatore tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally. Nel caso in cui l'Aeroclub organizzatore svolge la gara di campionato nel quadro di una manifestazione aerea la figura del Direttore della manifestazione e del presidente della CSO possono coincidere. Oltre ai compiti previsti nel § 4.3.1 del Codice Sportivo, la CSO deve:
- a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento della manifestazione, adottando le relative decisioni;
  - b) prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;
  - c) prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste al § 4;
  - d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle Sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.
- A.1.5 In occasione di ogni gara, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature per l'elaborazione delle classifiche provvisorie.

### **A.2 NORME GENERALI**

- A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.
- A.2.2 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un orologio di riferimento che mostri l'orario GPS.

- A.2.3 In caso di malfunzionamento tecnico dell'aeromobile o del registratore di volo, l'equipaggio non deve lasciare l'aeromobile e non deve comunicare con la sua squadra. Deve comunicare il problema alla Direzione di Gara e quindi seguire le istruzioni fornite.
- A.2.4 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.
- A.2.5 Ad ogni equipaggio sarà consegnata una carta di gara, non necessariamente aeronautica, sufficiente a coprire l'intero percorso, dotata di coordinate geografiche e con scala 1:200.000.
- A.2.6 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare. Tra un decollo e quello successivo deve esserci una separazione in tempo di almeno 2 minuti.
- A.2.7 I decolli di equipaggi di uno stesso Aero Club, se possibile, devono essere separati da un tempo minimo di 6 minuti.
- A.2.8 L'uso di apparecchiature elettroniche e/o pilota automatico è a discrezione del Direttore di Gara. L'organizzatore sigillerà o prenderà in custodia, durante la gara, i dispositivi non ammessi. I sigilli saranno controllati al termine della gara.
- A.2.9 Gli aeromobili, gli equipaggi, i bagagli personali possono essere sottoposti ad ispezione alla ricerca di apparati non ammessi per la navigazione/comunicazione. L'ispezione deve essere completata entro i 5 minuti che precedono la consegna della busta di gara.
- A.2.10 La busta di gara contenente tutto l'occorrente per lo svolgimento della competizione, compreso il materiale fotografico, deve essere consegnata tra un minimo di 15 minuti ed un massimo di 30 minuti prima del decollo, se la consegna avverrà in prossimità dell'aereo, e 40 minuti prima del decollo se la consegna avverrà in un punto distante dall'aereo. La CSO potrà aumentare questi tempi di consegna per valide esigenze operative.
- A.2.11 L'organizzatore utilizzerà i dati dei registratori di volo per verificare se l'equipaggio ha eseguito il volo in conformità con le istruzioni impartite. Ad ogni errore corrisponderà una penalità (§ A.4).
- A.2.12 Dopo l'atterraggio, il rullaggio verso il parcheggio deve essere eseguito senza indugio seguendo le istruzioni impartite dalla TWR o dal personale a terra.
- A.2.13 Gli equipaggi della Categoria Agonistica FAI e Nazionale devono restare nei loro aerei fintanto che la scheda di gara non sia stata consegnata e non devono comunicare con nessuno. La scheda di gara deve essere consegnata, unitamente al registratore di volo, entro 5 minuti da quando l'aereo ha raggiunto la posizione di parcheggio.
- A.2.14 E' fatto divieto agli equipaggi di comunicare tra loro a partire dal momento della consegna della prima busta fino al decollo dell'ultimo equipaggio in gara.

### **A.3 DETTAGLI DELLA GARA**

#### **A.3.1 Prova di navigazione (Navigation test)**

- A.3.1.1 Il test di navigazione inizia dal decollo (TO) ed il primo punto di sorvolo sarà lo stating point (SP). La gara prosegue lungo i vertici del tracciato (CP) ed i punti di controllo segreti in rotta (CPE) e termina al final point (FP). La lunghezza di ogni competizione deve essere compresa tra 80 nm e 120 nm ed è calcolata dal punto di inizio della gara (SP) - al punto finale (FP). Per motivi di sicurezza o in casi particolari legati all'orografia del terreno può essere richiesta alla CSO l'autorizzazione a modificare la lunghezza del percorso. La distanza tra un vertice ed il

successivo dovrà essere compresa, salvo casi di forza maggiore, tra 5 nm e 20 nm ed il numero dei vertici dovrà essere compreso tra un minimo di 10 ed un massimo di 18.

A.3.1.2 La competizione sarà composta dalle seguenti prove:

1. prova di pianificazione della navigazione (Plotting the navigation test);
2. prova di puntualità a tempo (Timing Test) sui CP e sui punti di controllo segreti in rotta (Check Point Enroute - CPE - minimo 2/massimo 3);
3. prova di ricognizione a vista (Observation Test):
  - a) fotografie dei CP;
  - b) solo per la categoria Agonistica FAI, fotografie in Rotta (minimo 8/massimo 10).

A.3.1.3 Dopo il decollo il pilota deve seguire le istruzioni ricevute per raggiungere lo SP. Lo SP deve essere sorvolato con la prua dell'aeromobile già in rotta verso il primo vertice (CP1). L'aeromobile, durante il sorvolo dei CP e del FP, deve mantenere la prua impostata per raggiungere quel punto.

A.3.1.4 Dopo aver superato il FP gli aeromobili devono seguire le istruzioni d'arrivo impartite.

A.3.1.5 La quota mantenuta durante la gara ed i tracciati di partenza e di arrivo saranno verificati esaminando i dati dei registratori di volo. Non seguire le istruzioni comporta sanzioni in accordo al § A.4.

A.3.1.6 Saranno sanzionate le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta che congiunge due vertici tra lo SP ed il FP rilevate dal registratore di volo (§ A4.5).

A.3.1.7 Dopo aver superato un vertice, la virata deve essere effettuata seguendo il percorso più breve per raggiungere il vertice successivo. Queste virate non rientrano sotto la "regola più di 90°" (§ A.3.1.6) se effettuate entro 45 secondi dopo il passaggio del vertice.

A.3.1.8 Lo SP è considerato una linea avente una larghezza di 1,0 NM a destra e sinistra dal punto. L'attraversamento in senso opposto alla direzione di volo di questa linea comporta le penalità previste per le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta.

A 3.2 Prova di pianificazione della navigazione (Plotting the navigation test)

A.3.2.1 Esclusi i CPE, tutti i punti di controllo (CP) e le tratte saranno descritte in modo chiaro nelle istruzioni di volo. I vertici, lo SP, ed il FP sono punti di controllo (CP).

A.3.2.2 I CP devono essere chiaramente identificabili sul terreno, devono essere descritti nelle istruzioni di volo, devono essere definiti ed identificabili sulla carta di gara dove devono essere rappresentati con un simbolo secondo la legenda grafica convenzionale della carta stessa, devono avere una esatta posizione sul terreno e devono essere verificati a terra dall'organizzatore attraverso l'impiego di due GPS indipendenti che lavorano con almeno 6 satelliti e che abbiano WGS 84.

A.3.2.3 Le istruzioni sui CP possono essere date nelle seguenti forme:

1. posizione nota;
2. coordinate (latitudine e longitudine);
3. prua e distanza da o verso 1) o 2) precedenti. Le informazioni fornite non devono consentire identificazioni ambigue.

A.3.2.4 I simboli degli aeroporti, dei VOR, degli NDB o l'incrocio di coordinate geografiche riportate sulla carta di gara sono "posizioni note" e possono rappresentare dei CP. L'organizzatore può dichiarare altri oggetti sulla mappa come "posizione nota". Tutte le "posizioni note" devono essere evidenziate dagli organizzatori sulla carta di gara e visualizzate sulle istruzioni di volo.

- A.3.2.5 Punti noti agli organizzatori, ma sconosciuti agli equipaggi ospiti, non sono da considerarsi "posizioni note".
- A.3.2.6 Istruzioni su una tratta possono essere date anche come una descrizione di un paesaggio {da CP (x) seguire fiume fino CP (x + 1)}. In questo caso nelle istruzioni deve essere riportata approssimativamente la lunghezza della tratta ed il tempo esatto necessario a percorrerla.
- A.3.2.7 La rotta sarà data come rotta vera.
- A.3.2.8 Le distanze saranno date in decimi di miglia nautiche. Ai concorrenti sarà dato uno scalimetro per la conversione, sulla carta, da millimetri in NM e/o km
- A.3.3 Prova di puntualità a tempo (Timing Test)
- A.3.3.1 Il tempo ufficiale di gara sarà quello letto sui GPS. I tempi ( hh: mm: ss ) potranno essere espressi in ora locale, UTC o come tempo trascorso dopo l'orario assegnato per il decollo e saranno riportati nella scheda di gara per il decollo, il sorvolo di ogni CP e per la consegna della busta a fine gara. Il tempo di decollo sarà rilevato in un ben definito e dichiarato "cancello di ingresso".
- A.3.3.2 Saranno rilevati i tempi di decollo, sui CP, sui CPE ed al momento della riconsegna della busta.
- A.3.3.3 Il tempo sarà rilevato quando l'aereo attraversa un cancello che taglia il CP e si estende per 0,5 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in avvicinamento, (per lo SP perpendicolarmente alla rotta in allontanamento).
- A.3.4 Prova di ricognizione a vista (Observation Test)
- A.3.4.1 La prova di ricognizione a vista inizia dal punto di partenza (SP), continua con tutti i CP e termina sul punto finale (FP), con particolare riguardo a quanto previsto dal § A.3.4.8.
- A.3.4.2 Per la categoria agonistica FAI saranno oggetto della prova di ricognizione a vista anche le fotografie in rotta.
- A.3.4.3 Agli equipaggi di entrambe le categorie sarà fornita una busta contenente le fotografie dei CP (min. 10, max 18) ed una seconda busta, solo per la categoria agonistica FAI, contenente le fotografie in rotta (min. 8, max 10) A.3.4.4. Le fotografie dei CP possono essere riprese da qualsiasi direzione e possono essere vere o false. Se sono vere debbono rappresentare il CP, se sono false il particolare mostrato non può trovarsi nel raggio di 1,0 nm dal CP. L'equipaggio deciderà tra vera e falsa e marcherà l'appropriata casella sul foglio delle risposte di gara. Le fotografie saranno contrassegnate con il numero di CP nella corretta sequenza di sorvolo.
- A.3.4.4 Le fotografie in rotta (solo cat. Agonistica FAI) saranno contrassegnate da lettere e non saranno in sequenza. L'oggetto da identificare sarà cerchiato sulla fotografia e dovrà essere ripreso in un raggio massimo di 300 metri dalla rotta. L'equipaggio dovrà indicare, nell'esatto spazio della scheda di gara:
- la lettera della foto trovata;
  - la sua distanza dal CP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);
  - il numero identificativo del CP precedente.
- A.3.4.5 Gli obiettivi in tela a terra (massimo 5 per gara) saranno posti tra i CP e dovranno essere posizionati in un raggio massimo di 100 metri dalla rotta.

- A.3.4.6 In caso di utilizzo di obiettivi in tela a terra il numero massimo di foto in rotta si ridurrà dello stesso numero degli obiettivi in tela impiegati (esempio: con 3 obiettivi in tela a terra sarà ammesso un massimo di 7 foto).
- A.3.4.7 Non ci saranno fotografie in rotta né obiettivi di tela a terra prima dello SP, entro i primi 5 nm dopo lo SP, né nel primo nm dopo ogni CP, né dopo il FP.
- A.3.4.8 La distanza delle fotografie in rotta e degli obiettivi di tela a terra sarà misurata dal CP che li precede.
- A.3.5 Flight Data Recording Equipment
- A.3.5.1 I requisiti tecnici dei registratori di volo sono quelli riportati nel FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4.
- A.3.5.2 Il Centro Classifiche fornirà ad ogni equipaggio un registratore di volo approvato.
- A.3.5.3 La responsabilità del funzionamento del registratore di volo, una volta imbarcato sull'aereo, è dell'equipaggio. Il data recorder diventa parte integrale dell'attrezzatura di bordo ed il suo eventuale malfunzionamento sarà considerato come una normale avaria. L'equipaggio sarà classificato solamente in base ai dati che il registratore avrà memorizzato.
- A.3.5.4 Nessun concorrente è autorizzato a manipolare il registratore di volo in qualsiasi modo, pena la squalifica. Particolari dubbi o problemi riguardanti l'utilizzo del registratore di volo devono essere risolti durante il briefing.

#### **A.4 PENALITÀ**

##### A.4.1 Attraversamento della linea di decollo (cancello orario):

|  |                   |
|--|-------------------|
| Tempo di decollo + 60 secondi  | 0 penalità        |
| Ogni secondo in anticipo al tempo di decollo o in ritardo oltre i 60 secondi | 3 penalità        |
|  | max. 200 penalità |

##### A.4.2 Prova di puntualità a tempo su CP e CPE:

|   |              |
|---|--------------|
| Sorvolo al tempo teorico                | 0 penalità   |
| Ogni secondo di anticipo / ritardo      | 1 penalità   |
| Sorvolo di un CP/CPE fuori dal cancello | 200 penalità |

##### A.4.3 Prova di ricognizione a vista:

|                                   |             |
|-----------------------------------|-------------|
| a) Foto dei CP                    |             |
| Per ogni identificazione corretta | 0 penalità  |
| Non osservata                     | 40 penalità |
| Non corretta                      | 80 penalità |

##### b) Foto tra CP\_(solo per categoria Agonistica FAI):

|   |             |
|---|-------------|
| Per ogni identificazione corretta della posizione (tolleranza 0,5 nm)         | 0 penalità  |
| Identificazione corretta con errore di posizione compreso tra 0,5 nm e 1,0 nm | 20 penalità |
| Foto non osservata  | 40 penalità |

|   |              |
|---|--------------|
| A.4.4 Non rilevato al passaggio di un cancello (CP - CPE) | 200 penalità |
| Violazione delle norme di sicurezza e di volo             | 600 penalità |
| Volo al di sotto della minima altezza                     | 200 penalità |
| Violazione delle istruzioni impartite                     | 200 penalità |
| Apertura della busta di gara non come da istruzioni       | 100 penalità |

- |       |  |              |
|-------|--|--------------|
| A.4.5 | Ogni virata maggiore di 90 ° dalla rotta per oltre 5 secondi (tra SP e FP)   | 200 penalità |
| A.4.6 | Presentazione in ritardo della busta di gara   | 100 penalità |
| A.4.7 | Mancato ascolto sulla frequenza di gara  | 200 penalità |
| A.4.8 | Ogni equipaggio che per qualsiasi ragione atterri in un aeroporto diverso da quello pianificato e non continui la gara sarà considerato ritirato. Nel caso in cui continui la gara non saranno fatti abbuoni sui tempi rilevati. |              |

## **A.5 SQUALIFICA**

- A.5.1 La squalifica di un equipaggio può derivare da:
- a) qualsiasi comportamento scorretto a terra o in volo,
  - b) condotta di volo pericolosa in volo, che possa mettere in pericolo persone e/o cose,
  - c) atteggiamenti di protesta direttamente contro altri concorrenti,
  - d) mancato rispetto delle norme e dei regolamenti pertinenti,
  - e) violazione delle norme anti-doping FAI,
  - f) manomissione del sistema di registrazione del volo,
  - g) trasporto di apparecchiature elettroniche non autorizzate,
  - h) qualsiasi tipo di inganno.
- A.5.2 La squalifica di una squadra può derivare dall'uso della radio, durante la competizione, in una lingua diversa dall'italiano, e/o su una frequenza non assegnata, e/o con persone diverse da quelle previste nella specifica fase di volo, e/o dall'uso di apparecchiature di comunicazione e/o navigazione proibite. Qualora si possa dimostrare che soltanto un equipaggio della squadra è coinvolto nella violazione, potrà essere squalificato il singolo equipaggio.
- A.5.3 La decisione di squalificare un equipaggio od una squadra compete al Direttore di Gara dopo aver consultato la Commissione Sportiva Operante.

## **A.6 ISCRIZIONI**

- A.6.1 Ogni equipaggio deve essere composto da un pilota e da un co-pilota o navigatore. Il cambio di un membro dell'equipaggio potrà essere richiesto per iscritto al Direttore di Gara fino al momento della partenza del primo equipaggio. Le infrazioni a quanto previsto da questo articolo comportano l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.
- A.6.2 Il pilota deve essere in possesso di una licenza di pilota privato o di una licenza superiore in corso di validità. L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento e le eventuali regole particolari di gara e deve essere in grado di applicarle.
- A.6.3 Tutti i membri dell'equipaggio devono essere in possesso di una valida licenza sportiva FAI, rilasciata dall'Aero Club d'Italia, e di un documento di riconoscimento da esibire al momento dell'iscrizione.
- A.6.4 Ogni equipaggio deve essere composto da 2 (due) persone soltanto: pilota titolare + copilota/navigatore. Nessun passeggero può essere imbarcato durante la gara.
- A.6.5 In occasione di ogni gara si terrà un briefing al quale dovranno partecipare i piloti titolari dell'iscrizione. Possono partecipare anche i copiloti/navigatori ma non come rappresentanti dei titolari. Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza.
- A.6.6 Gli equipaggi devono presentarsi alla Direzione di gara entro l'orario stabilito dall'organizzatore. Il briefing sarà considerato quale inizio dell'evento che terminerà dopo la cerimonia di chiusura.



(premiazione). I concorrenti che si assenteranno durante questo periodo senza formale autorizzazione del Direttore di Gara saranno considerati ritirati dalla gara.

- A.6.7 Gli organizzatori non assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possono derivare agli equipaggi, agli aa/mm, a terzi ed alle cose, in dipendenza ed in occasione della competizione.
- A.6.8 E' facoltà dell'organizzatore della gara limitare il numero dei partecipanti.

## **A.7 AEREI**

- A.7.1 Sono ammessi alla competizione i seguenti aeromobili:
- a) gli aeromobili motoelica con motore a pistoni, anche con compressore, e turboelica rientranti nelle sottoclassi C-1 (a, b, c, d) e C-3 (a, b, c) previste dal FAI Sporting Code, Sezione 2 con numero di posti non superiore a sei;
  - b) i motoalianti con motore non retrattile montato integralmente alla cellula e carrello convenzionale a tre ruote come previsto dal FAI Sporting Code Section 3;
  - c) gli aerei autocostruiti immatricolati con un Permesso di Volo.
- A.7.2 La velocità minima di gara ammessa è di 70 nodi.  
La velocità di gara, che non potrà essere inferiore a 70 Kts, sarà scelta dall'equipaggio, dovrà essere un multiplo di 5Kts e non potrà essere inferiore al 70% della velocità indicata nella tabella emessa dalla Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA).  
Qualora la velocità non fosse prevista in tabella si terrà conto della velocità massima indicata nei documenti dell'a/m, con arrotondamento alla cifra intera più vicina.
- A.7.3 Gli aeromobili devono avere un'autonomia almeno pari al tempo necessario a volare l'intero percorso di gara (da decollo ad atterraggio) alla velocità di gara, maggiorata del 10% e con la riserva di carburante come richiesto dalle regole VFR.
- A.7.4 Tutti gli aeromobili devono essere dotati di stazione ricetrasmittente in VHF.
- A.7.5 Ogni aeromobile deve essere munito dei documenti prescritti dal Codice di Navigazione Aerea e previsti da ENAC. Ogni aeromobile deve essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti dalla Legge con estensione della garanzia alle gare non acrobatiche iscritte nei calendari sportivi dell'Aero Club d'Italia e della FAI.
- A.7.6 Qualora gli aeromobili siano parcheggiati all'aperto, ogni equipaggio deve provvedere all'ancoraggio con proprio materiale.

## **A.8 RECLAMI**

- A.8.1 Lagnanze e reclami sono regolamentati dal FAI Sporting Code General Section 5.2.1 e dal Regolamento Sportivo Nazionale § 5.1.N, § 5.2.1.N e § 5.3.N.

## **A.9 RISULTATI FINALI**

- A.9.1 Affinché la gara sia considerata valida ed omologabile ai fini del Campionato Italiano di Specialità, il totale complessivo delle penalità risultanti dall'applicazione alle prove di gara delle penalità di cui ai § A.4.1 - A.4.2 - A.4.3 a) - A.5.1.5 (solo cat. Agonistica FAI), non potrà essere inferiore a 3.120 (10 crono + 2 segreti + 8 foto in rotta + 10 foto CP) penalità per la categoria Agonistica FAI e 2.800 (10 crono + 2 segreti + 10 foto CP) per la categoria Agonistica

Nazionale. Ai fini del conteggio dovranno essere considerate le penalità massime previste per ogni singola prova. Le prove di ricognizione visiva (foto vertici, foto in rotta) dovranno essere considerate come "Non rilevato" / "Non osservato".

- A.9.2 Ai fini della classifica di gara nonché della classifica del campionato italiano di specialità, ad ogni equipaggio sarà assegnato un "VOTO" derivante dalla applicazione della seguente formula, tenuto conto della somma teorica delle massima penalità di gara e delle penalità assegnate:

$$\frac{\text{COEFFICIENTE - PENALITA'}}{\text{COEFFICIENTE}} \times 10$$

Dove i parametri sono dati da:

- a) Coefficiente (K) = Totale massimo teorico delle penalità di gara calcolato ai sensi del § A.9.1;
- b) Penalità = Totale delle penalità accumulate da ogni equipaggio Il risultato dovrà essere preciso al 2° decimale (0,00). Nel caso in cui il valore di "Penalità" sarà superiore al valore di "K", il "VOTO" sarà uguale a 0,00
- A.9.3 Quando, per causa di forza maggiore, sono annullate una o più prove ed è quindi ridotto il "K" della gara, ai fini del calcolo del voto, il "K" sarà ridotto di conseguenza prima del voto. In questo caso non si terrà conto del coefficiente minimo previsto (§.9.1).
- A.9.4 Risulterà vincitore l'equipaggio che, all'arrivo, avrà conseguito il voto più alto secondo la formula indicata al punto §.9.2 La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni equipaggio nelle rispettive categorie. Nel caso di parità prederà l'equipaggio con minor penalità nelle prove di puntualità. Nel caso di ulteriore parità sarà classificato primo l'equipaggio il cui aereo ha maggior velocità di gara.
- A.9.5 Potranno partecipare al Campionato Italiano Rally a Squadre gli Aero Club che avranno almeno due equipaggi partecipanti alla manifestazione.  
Per la classifica a squadre saranno sommati i voti conseguiti ai sensi del § A.9.2 dai migliori due equipaggi della medesima categoria ed appartenenti allo stesso Aero Club. Risulterà vincitore l'Aero Club con il voto maggiore e la classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni squadra di Club.
- A.9.6 Le classifiche, che saranno comunicate al termine della gara dalla CSO, sono da ritenersi ufficiose. Dette classifiche diverranno ufficiali ad avvenuta omologazione della gara da parte della CCSA.
- A.9.7 Il titolo italiano nelle specialità rally, categoria Agonistica FAI e Nazionale, e a squadre (cat. unica) sarà assegnato all'equipaggio/squadra che avrà ottenuto il punteggio più alto sommando i voti ottenuti in ogni singola gara ritenuta valida ed omologata dalla CCSA. Ogni equipaggio ha la facoltà di scartare le due gare.
- A.9.8 L'equipaggio vincitore del titolo italiano rally categoria Agonistica Nazionale anno 2011 il prossimo anno potrà gareggiare soltanto nella categoria Agonistica FAI.

## **A.10 Premi contribuiti e agevolazioni**

- A.10.1 fino al 3° Equipaggio classificato categoria agonistica FAI una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore;  
fino al 3° Equipaggio classificato categoria agonistica Nazionale una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore;  
Al 1° classificato categoria unica a squadre, una coppa/targa all'Aero Club.  
L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della CCSA.
- A.10.2 Ai concorrenti e all'organizzatore dell'evento spettano gli eventuali contributi e agevolazioni approvati dalla CCSA in base alle disponibilità del bilancio. Anche se, con i concorrenti già presenti, la gara è rinviata o cancellata per condizioni meteo avverse, all'organizzatore ed ai concorrenti spettano i benefici previsti. Se la gara sarà recuperata in altra data, ai concorrenti spettano nuovamente gli stessi benefici mentre sarà ridotto del 50% il contributo previsto per l'organizzatore che non farà pagare nessuna quota di iscrizione ma si limiterà al solo recupero delle spese vive di vitto e alloggio.

oooOOooo

**PAGINA INTENZIONALMENTE VUOTA**