



REGOLAMENTO
GARE di VELOCITA'

Edizione 2011

ART. 01

L'Aero Club d'Italia organizza annualmente un Campionato Italiano di velocità con gare in circuito chiuso o in linea.

Il Campionato è aperto agli aeromobili motoelica anche con compressore e turboelica di peso inferiore a kg. 2.100 in possesso di C.N. normale o P.T. F.

ART. 02

Commissione Sportiva Operante (CSO)

Deve essere nominata una Commissione Sportiva Operante costituita da almeno tre membri.

Fra i tre membri deve essere nominato un Presidente.

La nomina della CSO è di competenza dell'AeC Locale o dell'Ente organizzatore ed è soggetta all'approvazione da parte della CCSA, approvazione che si intende rilasciata con l'approvazione del Regolamento.

E' tassativo che i membri della CSO non appartengano tutti allo stesso AeCL.

Oltre ai compiti previsti nel parag. 4.3.1 del C.S., la CSO deve:

- dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del R.S.N. e del Regolamento della manifestazione, adottando le relative decisioni;
- prendere le necessarie decisioni per i casi non espressamente contemplati dai regolamenti suddetti;
- prendere decisioni in prima istanza su eventuali reclami, con le modalità previste nel Capitolo 5;
- svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle Sezioni di specialità del R.S.N..

ART. 03

L'aeroclub organizzatore nominerà il Direttore di Gara (D.G.) che dovrà essere persona di provata esperienza in materia di gare.

ART. 04

I circuiti saranno costituiti da un minimo di tre vertici e da un massimo di quattro, con un perimetro totale per ogni circuito non inferiore a 20 nm. Per le gare in linea il percorso non dovrà superare le 200 nm.

ART. 05

Il Campionato Italiano di velocità è un evento nazionale e sarà organizzato ed eseguito in accordo con il codice sportivo della F.A.I. in vigore ed in accordo al presente regolamento.

ART. 06

La gara si svolgerà secondo un handicap calcolato in base alle velocità assegnate nella tabella approvata dalla C.C.S.A. (Allegato 1)

ART. 07

Ogni aeromobile dovrà essere munito dei documenti prescritti dal Codice e dal Regolamento di Navigazione Aerea e dovrà essere assicurato nei riguardi della responsabilità verso terzi con i massimali previsti di Legge, con dichiarazione della Compagnia Assicuratrice che estende il rischio alle gare organizzate dall'Aeroclub d'Italia.

ART. 08

La gara sarà condotta in VFR, come definito dall'ICAO, e soggetta alle regole locali.

ART. 09

Tutti i tempi di gara sono in orario locale. Per il rilevamento del tempo e per il controllo del corretto sorvolo dei vertici saranno usati registratori di volo omologati FAI che dovranno registrare almeno una volta al secondo:

- Posizione (coordinate)
- Quota
- Velocità
- Tempo.

ART. 10

Il Campionato Italiano di velocità è una gara di velocità ad handicap. Sarà vincitore il concorrente che taglierà per primo il traguardo d'arrivo, tenendo conto delle eventuali variazioni riguardanti gli articoli 28 e 29 del Regolamento Generale e di eventuali recuperi.

ART. 11

La gara, a causa delle condizioni del tempo prevalente o per qualsiasi altra forza maggiore, a discrezione del Direttore di Gara, può essere posposta, modificata nel percorso, cancellata in parte o completamente.

ART. 12

E' responsabilità del pilota comandante decidere se continuare la gara rispetto ad un eventuale peggioramento delle condizioni meteo durante lo svolgimento della stessa.

ART. 13

Nel caso in cui risulti ostacolata la normale funzionalità di un controllo, i rilevamenti saranno ritenuti validi, a giudizio insindacabile della C.S.O. .

ART. 14

Il titolare dell'iscrizione è il pilota.

ART. 15

Il pilota ed il navigatore, se presente, dovranno essere muniti di documenti personali di riconoscimento.

Al pilota titolare dell'iscrizione è richiesto il possesso:

- della licenza di pilota privato o titolo superiore, in corso di validità;
- della licenza sportiva FAI per l'anno in corso.

Ai piloti titolari che non hanno mai partecipato a gare di velocità in circuito, è richiesta un'esperienza di volo di almeno 200 ore come pilota in comando. Per le gare in linea è richiesta un'esperienza di volo di 100 ore come pilota in comando.

Al navigatore è richiesto il possesso della licenza sportiva FAI per l'anno in corso.

ART. 16**PREMI**

1° Classificato coppe o targhe;

2° Classificato coppe o targhe;

3° Classificato coppe o targhe.

L'organizzazione può decidere di assegnare ulteriori premi. L'assegnazione dei premi di qualsiasi natura è a titolo temporaneo fino all'avvenuta omologazione della competizione da parte della C.C.S.A..

ART. 17

Il tempo ufficiale di gara sarà quello letto sui GPS.

ART. 18

Sarà cura di ogni concorrente provvedere al materiale leggero di parcheggio (sistemi di bloccaggio delle superfici di governo, tacchi copertine, picchetti, corde, martello, ecc.).

ART. 19

Gli organizzatori non assumono nessuna responsabilità per danni che in ogni caso possono derivare ai concorrenti, agli aeromobili e a terzi in dipendenza ed in occasione della competizione.

ART. 20

I concorrenti sono obbligati all'osservanza della disciplina di volo seguendo le norme regolamentari e quelle particolari emanate dagli organizzatori e dalle autorità aeroportuali.

Ai concorrenti è vietato eseguire manovre acrobatiche nel corso della gara.

In sede di briefing saranno date le informazioni riguardanti la sicurezza del volo e la sicurezza in generale.

Anche dopo il passaggio sul traguardo, il concorrente continua ad essere sottoposto alla disciplina di gara.

ART. 21

Infrazioni alla disciplina di volo o alle norme di sicurezza del volo comportano penalizzazioni a giudizio insindacabile della C.S.O. Tali penalizzazioni possono arrivare fino alla squalifica.

ART. 22

Partenza ad handicap.

Ciascun concorrente partirà con un handicap calcolato in base alla velocità massima riconosciuta all'aeromobile dalla C.C.S.A.

Qualora due o più velivoli avessero lo stesso ordine di partenza calcolato, la C.S.O. provvederà a distanziarli di un handicap che sarà recuperato all'arrivo.

Partirà per primo il concorrente più lento ed i successivi in ordine delle velocità crescenti.

ART. 23

Per tutti gli aeromobili non riportati nella tabella delle velocità, la velocità potrà essere dichiarata dal concorrente.

Il superamento del 3% o maggiore della velocità dichiarata dal concorrente sarà penalizzato aumentando del 10% il tempo reale impiegato.

In mancanza della dichiarazione del concorrente, la velocità potrà essere assegnata dal Direttore di Gara, a suo insindacabile giudizio, ed in questo caso non si applicheranno penalizzazioni.

Qualora l'aeromobile, pur avendo una velocità tabellare assegnata, a giudizio del Direttore di Gara possa raggiungere una velocità diversa da quella tabellare, il Direttore di Gara potrà richiedere una verifica con volo su base misurata e con a bordo il D.G. o un proprio delegato.

La velocità media raggiunta sarà considerata come velocità di gara e non soggetta a penalizzazioni.

ART. 24

Nelle gare in linea agli aeromobili equipaggiati con turbocompressore la velocità tabellare sarà aumentata dell' 8% mentre nelle gare in circuito non saranno applicate penalizzazioni.

ART. 25

Durante il volo i piloni dovranno sempre rimanere all'interno della virata.

Qualora più concorrenti sorvolino contemporaneamente un pilone, il sorpasso dovrà avvenire sempre e soltanto all'esterno del concorrente da superare.

Nelle condizioni sopra considerate sono assolutamente vietate repentine variazioni di quota.

ART. 26

Saranno esclusi dalla classifica i concorrenti che avranno sorvolato il controllo in modo irregolare infrangendo le norme di sicurezza.

ART. 27

Lagnanze e reclami.

Valgono le norme riportate nel Regolamento Generale Sportivo.

ART. 28

PENALITA' - infrazioni/irregolarità identificate dai commissari.

I concorrenti non rilevati su uno o più vertici del percorso di gara, saranno penalizzati per ogni infrazione, sommando al tempo totale realmente impiegato, il tempo teorico che avrebbero impiegato percorrendo alla velocità di gara il percorso regolare fra i vertici precedente e successivo a quello non sorvolato.

I concorrenti rilevati che, su uno o più vertici del percorso, avranno compiuto una virata lasciando il pilone all'esterno, in modo da accorciare il percorso di gara, saranno penalizzati sommando al tempo realmente impiegato 180" per ogni infrazione.

ART. 29

I concorrenti che avranno eseguito una virata lasciando il pilone all'esterno, in modo da accorciare il percorso di gara, saranno penalizzati ogni volta applicando la formula:

$$\text{Pen.} = (\text{Dt.} - \text{De}) : \text{Vcp} + \text{Pf}$$

dove

Pen.	=	Penalità da assegnare
Dt.	=	Distanza teorica tra i CP saltati
De	=	Distanza effettivamente percorsa
Vcp	=	Velocità rilevata sul CP
Pf	=	Penalità fissa aggiunta 60"

Il volo deve essere condotto in accordo alle regole di volo ed in conformità alle regole generali del volo VFR eventuali infrazioni al codice della navigazione od avere creato condizioni di pericolo comporteranno la squalifica del concorrente.

ART. 30

ASSEGNAZIONE DEL TITOLO DI CAMPIONE ITALIANO VELOCITA'

Ad ogni gara saranno assegnati i seguenti punti:

1°	Classificato	punti	10
2°	Classificato	punti	8
3°	Classificato	punti	6
4°	Classificato	punti	5
5°	Classificato	punti	4
6°	Classificato	punti	3
7°	Classificato	punti	2
8°	Classificato	punti	1
oltre l'8°	Classificato	punti	0

Nel caso di parità varrà il maggior numero di primi posti conseguiti.

Nel caso di nuova parità varrà il maggior numero di secondi posti.

Nel caso di ulteriore parità il titolo verrà assegnato ex-equò.

REGOLAMENTO PARTICOLARE**ART. 01**

Il (_____) organizzato dall'Aero Club di _____ con partenza ed arrivo dall'Aeroporto di _____.

E' una gara in linea di mn. _____.

E' una gara in circuito chiuso della lunghezza di nm. _____ da ripetersi _____ volte per un totale di nm. _____.

ART. 02

Oltre al pilota titolare dell'iscrizione, a bordo di ogni aeromobile concorrente è facoltativa la presenza del navigatore.

Il cambio del navigatore potrà essere richiesto per iscritto al D.G. fino al momento della presentazione della gara.

ART. 03

Dati e precisazioni sui piloni saranno fatte in sede di briefing.

ART. 04

Il giorno _____ alle ore _____ si terrà un briefing al quale i piloti titolari dell'iscrizione devono partecipare.

Possono partecipare anche i componenti dell'equipaggio ma non come rappresentanti dei titolari.

Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza e l'orario.

ART. 05

I concorrenti dovranno presentarsi sull'aeroporto di _____ entro le ore _____ (ora locale) del giorno _____. Trascorso tale termine essi potranno essere ammessi alla competizione soltanto se l'ammissione sarà tecnicamente possibile e se saranno giustificati i motivi del ritardo, a insindacabile giudizio del Direttore di Gara.

ART. 06

La tassa di iscrizione per i concorrenti è fissata in €. _____ per ogni aeromobile compreso il pilota.

Le tasse di iscrizione non sono rimborsabili.

Le iscrizioni dei concorrenti devono pervenire all'aero club, anche a mezzo fax o via e.mail, non oltre le ore _____ del _____.

Dopo la data sopraccitata non è ammessa alcuna modifica alla scheda di iscrizione.

ART. 07

Le iscrizioni dovranno essere inviate:

All'Aero Club di _____

Via _____

Città _____

fax n° _____

e.mail _____

La scheda di iscrizione dovrà essere compilata integralmente e in modo leggibile, in tutti i particolari.

La tassa d'iscrizione sarà versata al momento dell'arrivo presso l'Aero Club.

ART. 08

Contributi alle manifestazioni sportive.

Saranno riconosciuti gli eventuali contributi finanziari dell'AeCI alle gare iscritte nel Calendario Sportivo Nazionale.

ART. 09

Sono previsti i seguenti premi

1° Classificato _____;

2° Classificato _____;

3° Classificato _____.

ALLEGATO 1

TABELLA VELOCITA' MASSIME						
TIPO VELIVOLO	MODELLO	H.P	VEL. KM. 2010	VEL. KTS 2010	VARIAZ KM.	VARIAZ KTS
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	280	151		0
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	205	110		0
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	235	126		0
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	290	156		0
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	252	136		0
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	180	97		0
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	248	133		0
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	298	160		0
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	282	152		0
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	327	176	25	13
BEECH	BONANZA A 36	304	310	167		0
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	315	170		0
BEECH	BONANZA F 33	289	320	172		0
BEECH	BONANZA V 35	289	285	153		0
BEECH	DEBONNAIR - I-SIST	315	280	151		0
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	225	121		0
C.A.A.R.P.	CAP 10 B	183	265	143		0
C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	260	140		0
CESSNA	150 STANDARD	102	198	106		0
CESSNA	152 AEROBAT	130	200	107		0
CESSNA	172 M	162	220	118		0
CESSNA	172 N - P	162	227	122		0
CESSNA	172 RG II	200	275	148		0
CESSNA	172 RG.	182	260	140		0
CESSNA	172 STANDARD	152	216	116		0
CESSNA	182 N	233	250	134		0
CESSNA	208	300	270	145		0
CESSNA	310 (N421N)	520	302	163		0
CESSNA	337	426	307	165		0
CESSNA	C 152	130	200	107		0
CESSNA	C 172 FG	152	216	116		0
CESSNA	C 182 Q	233	258	139		0
CESSNA	CARDINAL RG	203	286	154		0
CESSNA	CENTURION	304	300	161		0
CESSNA	CENTURION TURBO	314	304	164		0
CESSNA	ROCKET	210	246	132		0
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	328	177		0
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	284	153		0
MOONEY	M 20 K	203	305	164		0
MOONEY	M 201	203	295	159		0
MOONEY	M 262	203	307	165		0
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	285	153		0
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	225	121		0
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	225	121		0

PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	230	124	0
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	215	116	0
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	208	112	0
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	212	114	0
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	305	164	0
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	330	178	0
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	370	199	0
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	340	183	0
PIPER	ATZECH	507	305	164	0
PIPER	COMANCHE 250	263	288	155	0
PIPER	COMANCHE 260	263	292	157	0
PIPER	PA 18 SUPER	152	200	107	0
PIPER	PA 23 APACHE	480	305	164	0
PIPER	PA 28 150	152	215	116	0
PIPER	PA 28 160	162	217	117	0
PIPER	PA 28 ARCHER	180	225	121	0
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	225	121	0
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	272	146	0
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	265	143	0
PIPER	PA 30		310	167	0
PIPER	PA 32 LANCE	304	290	156	0
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	315	170	0
PIPER	PA 34 SENECA I	406	300	161	0
PIPER	PA 34 SENECA II	406	305	164	0
PIPER	PA 34 SENECA III	406	310	167	0
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	266	143	0
PIPER	TWIN COMANCHE	324	290	156	0
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	246	132	0
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	245	132	0
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD)	285	270	145	0
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	205	110	0
ROCWELL	114	264	290	156	0
S M	210	406	298	160	0
SA GARDAN	GO HORIZON	162	220	118	0
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	200	107	0
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	202	109	0
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	205	110	0
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	210	113	0
SIAI MARCHETTI	S 205 - 22R	223	220	118	0
SIAI MARCHETTI	S 208	284	245	132	0
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	310	167	0
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	275	148	0
SIAI MARCHETTI	SM 1019 UTILITY	317	285	153	0
SOCATA	MS 892	162	208	112	0
SOCATA	MS 893	183	215	116	0
SOCATA	MS 894	223	225	121	0

