



**REGOLAMENTO  
SPORTIVO  
NAZIONALE  
RALLY AEREO**  
**Edizione 2015**

## **Indice**

A.1	INTRODUZIONE.....	3
A.2	NORME GENERALI.....	4
A.3	DETTAGLI DELLA GARA.....	5
A.4	PENALITÀ .....	9
A.5	SQUALIFICA.....	10
A.6	ISCRIZIONI .....	10
A.7	AEREI .....	11
A.8	RECLAMI .....	11
A.9	RISULTATI FINALI.....	11
A.10	PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI .....	13
APPENDICE 1	FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.....	14
APPENDICE 2	FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.....	16
APPENDICE 3	FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE. ....	18
APPENDICE 4	GRIGLIA DI ATTERRAGGIO DI PRECISIONE. COMPETITION LANDING FIELD. ....	19
APPENDICE 5	TABELLA VELOCITA' MASSIME.....	22
APPENDICE 6	REGOLAMENTO PARTICOLARE TIPO. ....	25

L'Aero Club d'Italia per l'anno 2015 organizza i seguenti eventi sportivi:

**Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Piloti**  
**Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Navigatori**  
**Campionato Italiano Volo a Motore Categoria Rally – Sez. Team a squadre di Aeroclub**

delegando l'effettuazione delle gare previste agli Aero Club che ne hanno fatto richiesta. Questi ultimi si impegnano a curare la parte logistica e ad ottemperare a quanto previsto dal presente regolamento e a tutte le disposizioni emanate da questo Aero Club d'Italia.

## **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; il numero minimo di partecipanti non deve essere inferiore a quattro.
- 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 (D.G.).
- A.1.4 La nomina del D.G. e della Commissione Sportiva Operante (C.S.O.) è di competenza dell'AeCI su proposta dell'Ente organizzatore che ne richiede la conferma alla C.C.S.A. almeno sessanta giorni prima dell'evento.
- A.1.5 Il D.G. è responsabile del briefing che, almeno per le parti riguardanti la sicurezza, dovrà essere reso per iscritto e firmato, per presa visione, dal pilota titolare dell'iscrizione. Il D.G. in collaborazione della C.S.O. è preposto al controllo degli equipaggi e degli aerei prima della gara (§ A.2.8/9) nonché al controllo degli atterraggi di precisione in prossimità della griglia.
- A.1.6 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente e i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. con la tessera di Giudice in corso di validità. La C.S.O. è disciplinata dall'art. 4.2.2N del Regolamento Sportivo Nazionale dell'AeCI. In particolare la CSO deve:
- a) dirimere qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed all'applicazione del presente Regolamento e del Regolamento particolare della gara, 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 § A.8;
  - d) svolgere ogni altro compito che sia previsto nelle sezioni di specialità del Regolamento Sportivo Nazionale.
- A.1.7 In occasione di ogni gara valevole per il Campionato italiano, l'Aero Club d'Italia metterà a disposizione un Centro Classifiche e le relative attrezzature/apparecchiature idonee per l'elaborazione delle classifiche provvisorie.

E' compito del responsabile del Centro Classifiche: 1) la pianificazione del percorso di gara; 2) il volo di prova per l'effettuazione di tutte le foto in rotta e dei CP; 3) la predisposizione dell'ordine di partenza e delle buste di gara contenenti la carta al 200.000, le foto, il road book e la scheda di gara. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. le classifiche provvisorie appena compilate evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse in sede di decodifica dei registratori di volo.

A.1.8 L'approntamento del velivolo e le relative spese per l'effettuazione del volo di prova sono a carica dell'Aeroclub organizzatore.

## **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 GPS che mostri l'orario di riferimento.

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 gli altri concorrenti. 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. L'inserimento di un equipaggio estraneo annulla questa raccomandazione.

A.2.8 E' vietato l'uso di qualunque apparecchiatura elettronica e/o pilota automatico che possa facilitare la condotta di gara. Il Direttore di Gara è preposto alla verifica dei dispositivi non consentiti che saranno sbarcati ovvero sigillati nell'ipotesi che siano integrati sul pannello strumenti. I sigilli saranno controllati al termine della gara.

A.2.9 Gli aeromobili, gli equipaggi, i bagagli personali possono essere sottoposti ad ispezione dalla C.S.O. per la ricerca di apparati non consentiti per la navigazione/comunicazione. L'ispezione deve essere completata entro i 5 minuti che precedono l'orario di consegna della busta di gara.

A.2.10 La busta di gara contenente tutto l'occorrente per lo svolgimento della competizione, compreso il materiale per la pianificazione, fotografico e la scheda di gara (vedi appendice 2) deve essere consegnata tra un minimo di 30 minuti ed un massimo di 45 minuti prima del decollo. La C.S.O. potrà aumentare questi tempi di consegna per valide esigenze operative.

A.2.11 L'Ente 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 preposto a terra.

- A.2.13 Gli equipaggi devono restare nei loro aerei fintanto che non avranno consegnato la scheda di gara al personale addetto e non devono comunicare con nessuno. La scheda di gara deve essere compilata e pronta per la riconsegna, 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 alla riconsegna della busta da parte dell'ultimo equipaggio in gara, è altresì fatto divieto a chiunque di avvicinare i concorrenti durante il tempo di pianificazione della gara e nei 5 minuti assegnati per la riconsegna della busta di gara dopo l'arrivo al parcheggio. I giudici componenti la C.S.O. sono preposti alla verifica dell'osservanza di tale norma.

### **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 starting point (SP). La gara prosegue lungo i vertici del tracciato (CP) e termina al final point (FP). La lunghezza di ogni competizione deve essere compresa tra 80 nm e 100 nm ed è calcolata dal primo punto della gara (SP) al punto finale (FP). Per motivi di sicurezza o in casi particolari legati alle condizioni meteo o per contingenti motivi di sicurezza la CSO, in accordo con il Centro Classifiche, può modificare la lunghezza del percorso o variarne la configurazione. La distanza tra un vertice ed il successivo è compresa, salvo casi di forza maggiore, tra 5 nm e 15 nm ed il numero dei vertici è compreso tra un minimo di 10 ed un massimo di 16 compreso ST e FP.
- A.3.1.2 La competizione sarà composta dalle seguenti prove:
1. prova di pianificazione (Plotting test);
  2. prova di puntualità a tempo (Timing Test) sui CP;
  3. prova di ricognizione a vista (Observation Test):
    - a) fotografie dei CP;
    - b) fotografie in Rotta (minimo 8/massimo 16)
  4. prova di atterraggio (Landing Test).
- 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 impartite per l'avvicinamento e l'atterraggio.
- A.3.1.5 I tracciati del volo e le quote mantenute durante la gara 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 (§ A.4.5).
- 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 ha una "gate line" che si estende per 1 nm su entrambi i lati perpendicolarmente alla rotta in allontanamento. L'attraversamento in violazione di quanto previsto al punto A.3.1.3 comporta le penalità previste per le virate a destra o a sinistra di oltre 90° dalla rotta.

### A.3.2 **Prova di pianificazione (Plotting test)**

A.3.2.1 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:

- a) posizione nota;
  - b) coordinate (latitudine e longitudine);
  - c) prua e distanza da o verso i CP descritti secondo le modalità dei precedenti punti a) o b).
- 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 come:

- a) tratta realizzata dal sorvolo di una traccia a terra {da CP (x) seguire fiume fino CP (x + 1)}.  
In questo caso, nelle istruzioni di volo, sarà data la corretta prua per un avvicinamento diretto al CP (x+1), la lunghezza della tratta ed il tempo esatto necessario a percorrerla.
- b) tratta realizzata dalla descrizione di un arco di cerchio {da CP (y) seguire l'arco fino al CP (y+1)}. Il centro dell'arco sarà una posizione nota e verrà indicata nelle istruzioni di volo (massimo tre navigazioni ad arco per ogni gara). Sarà compito dei concorrenti tracciare l'arco sulla carta.

A.3.2.7 La rotta sarà data come rotta vera.

A.3.2.8 Le distanze saranno date in miglia e decimi di miglia nautiche. Ai concorrenti saranno forniti uno scalimetro per la conversione, sulla carta, da millimetri in Nm e/o Km. ed un minutometro relativo alla velocità di gara.

### 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. Questi tempi saranno riportati nella scheda di gara per il decollo, il sorvolo di ogni CP. Il tempo di decollo sarà rilevato all'attraversamento di una linea di decollo ben definita.

A.3.3.2 Saranno rilevati il tempo di decollo, i tempi di sorvolo dei CP ed il tempo di riconsegna della busta di gara.

A.3.3.3 In particolare, il tempo sarà rilevato quando l'aereo attraversa il cancello che taglia il CP che 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).

A.3.4.2 Saranno oggetto della prova di ricognizione a vista le fotografie dei CP, le fotografie in rotta e/o gli obiettivi in tela a terra.

A.3.4.3 Agli equipaggi saranno fornite le fotografie dei CP (min. 10, max 16) e le fotografie in rotta (min. 8, max 16).

A.3.4.4 Le fotografie dei CP sono riprese dalla direzione coincidente con la prua di avvicinamento al punto e sono tutte vere. Le fotografie sono contrassegnate con il numero del CP nella corretta sequenza di sorvolo.

A.3.4.5 Le fotografie in rotta sono contrassegnate da lettere e sono in sequenza. L'oggetto da identificare sarà cerchiato sulla fotografia e si dovrà trovare ad una distanza massima di 300 metri dalla rotta. Le fotografie in rotta sono riprese con un angolo massimo di più o meno 45° rispetto alla rotta di avvicinamento e con un angolo compreso tra 30° e 60° rispetto al terreno ad una altezza compresa tra 1000 e 1500 piedi.

L'equipaggio dovrà indicare, nell'apposito spazio della scheda di gara, contrassegnato dalla lettera della foto trovata:

- a) la sua distanza dal CP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);
- b) il numero identificativo del CP precedente.

A.3.4.6 Gli obiettivi in tela a terra (massimo 5 per gara) saranno posti tra i CP e dovranno essere posizionati ad una distanza massima di 100 metri dalla rotta.

A.3.4.7 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 13 foto). L'equipaggio dovrà indicare, nell'esatto spazio della scheda di gara:

- a) la forma rappresentata dagli obiettivi in tela a terra (vedi appendice1);
- b) la sua distanza dal CP precedente (in Nm e decimi di Nm arrotondata al primo decimale);
- c) il numero identificativo del CP precedente.

A.3.4.8 Non ci saranno fotografie in rotta né obiettivi di tela a terra prima dello SP, entro le prime 5 nm dopo lo SP, né un Nm prima e dopo ogni CP, né dopo il FP.

#### A.3.5 **Prova di atterraggio (Landing Test)**

A.3.5.1 La prova di atterraggio consisterà in un atterraggio di precisione.

A.3.5.2 L'atterraggio seguirà ad un normale avvicinamento dove l'uso del/dei motore/i e dei flaps sono a discrezione del pilota.

- A.3.5.3 La toccata deve avvenire contemporaneamente sulle due ruote del carrello principale eccetto nel caso in cui il Giudice preposto alla prova di atterraggio non abbia dichiarato "cross wind conditions". In questo caso l'aereo potrà toccare sulla ruota del carrello principale sopravvento.
- A.3.5.4 Il ruotino anteriore non deve toccare terra finché non è a terra il carrello principale. Un aereo biciclo deve toccare terra con la coda sotto l'asse orizzontale.
- A.3.5.5 Se le ruote del carrello principale toccano in più zone della griglia di atterraggio, al fine del punteggio, sarà considerata la zona con maggiori penalità.
- A.3.5.6 Un aereo sarà considerato "bouncing" quando dopo aver toccato terra si risollewa in aria con tutte le ruote toccando due o più zone della griglia di atterraggio sarà considerata la zona con maggiori penalità.
- A.3.5.8 Quando la componente di vento al traverso è di 8 nodi o più devono essere dichiarate "Condizioni di vento al traverso". Il Giudice preposto alla prova di atterraggio accerta la sussistenza di condizioni di vento al traverso e avvisa via radio gli equipaggi. Se la componente di vento al traverso è superiore ai 15 nodi, la prova di atterraggio è annullata.
- A.3.5.9 La componente massima di vento in coda, ai fini della validità dell'atterraggio, è di 5 nodi. Se la componente di vento in coda è superiore a 5 nodi, la direzione di atterraggio deve essere cambiata o la prova di atterraggio sarà annullata.
- A.3.5.10 Sono definiti atterraggi anomali:
- gli atterraggi non conformi al § A 3.5.4.
  - quando, senza che siano state dichiarate "condizioni di vento al traverso", al momento della toccata iniziale, una ruota del carrello principale si solleva da terra di un'altezza maggiore ad un diametro della ruota stessa,
  - quando, in "condizioni di vento al traverso" dichiarate, tocca terra per prima la ruota del carrello principale sottovento,
  - toccare il suolo con qualsiasi parte dell'aereo diversa dalle ruote,
  - se si effettua la retrazione anche parziale dei flaps all'interno della griglia di atterraggio prima della toccata,
  - toccare la pista con le ruote bloccate,
  - se una qualsiasi ruota del carrello principale si solleva da terra mentre il ruotino anteriore rimane a terra.

### A.3.6 **Flight Data Recording Equipment**

- A.3.6.1 Il Centro Classifiche fornirà ad ogni equipaggio un registratore di volo approvato.
- A.3.6.2 I requisiti tecnici dei registratori di volo sono quelli riportati nel FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4.
- A.3.6.3 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.3.6.4 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
	massimo 100 penalità

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

Sorvolo al tempo teorico +/- 10 sec.	0 penalità
Ogni secondo di anticipo / ritardo oltre i 10 sec.	3 penalità
Sorvolo di un CP fuori dal cancello	100 penalità
	massimo 100 penalità

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

Foto/obiettivi di tela a terra tra CP:

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	15 penalità
Non osservato	30 penalità
Non corretto o con errore di posizione oltre 1,0 nm	50 penalità

A.4.4 a) Non rilevato al passaggio di un cancello (CP - CPE)	100 penalità
b) Violazione delle norme di sicurezza e di volo (ogni volta)	200 penalità
c) Volo al di sotto della minima altezza (ogni volta)	200 penalità
d) Violazione delle istruzioni impartite (ogni volta)	200 penalità
e) Apertura della busta di gara non come da istruzioni	100 penalità
f) Trasporto di equipaggiamenti elettronici non autorizzati	squalifica

A.4.5 virata maggiore di 90 ° dalla rotta per oltre 5 secondi (tra SP e FP) (ogni volta) 200 penalità

A.4.6 Presentazione in ritardo della busta di gara 300 penalità

A.4.7 Mancato ascolto sulla frequenza di gara (ogni volta) 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.4.9 Prova di atterraggio:**

Area bianca	0 penalità
Area "A"	10 penalità
Area "B"	20 penalità
Area "C"	30 penalità
Area "D"	40 penalità
Area "E"	60 penalità
Area "F"	80 penalità
Area "G"	100 penalità
Area "H"	120 penalità

Area "X"	60 penalità
Area "Y"	120 penalità
Atterraggio fuori dalla griglia ( prima o dopo a sinistra o a destra),	200 penalità
Dare motore dopo la toccata, all'interno della zona di atterraggio,	50 penalità
Riattaccata senza aver toccato il suolo, (senza esserne stati costretti)	200 penalità
Riattaccata invece di "full stop",	200 penalità
Nessun tentativo di atterrare sul campo designato	300 penalità
Atterraggio anomalo	150 penalità
Massimo di penalità per atterraggi anomali	300 penalità

## **A.5 SQUALIFICA**

- A.5.1 La squalifica di un equipaggio può derivare da:
- qualsiasi comportamento scorretto a terra o in volo,
  - condotta di volo pericolosa che possa mettere in pericolo persone e/o cose,
  - atteggiamenti di protesta rivolti direttamente ad altri concorrenti,
  - mancato rispetto delle norme e dei regolamenti di gara,
  - violazione delle norme anti-doping FAI,
  - manomissione del sistema di registrazione del volo,
  - trasporto di apparecchiature elettroniche non autorizzate,
  - qualsiasi tipo di inganno.
- A.5.2 La decisione di squalificare un equipaggio 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 titolare e da un navigatore. Nessun passeggero può essere imbarcato durante la gara. Il cambio di un membro dell'equipaggio potrà essere richiesto per iscritto al Direttore di Gara fino a 5 minuti prima 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, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del suo velivolo. L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento ed il regolamento particolare di gara che accetta incondizionatamente all'atto dell'iscrizione alla gara e deve essere in grado di applicarli.
- 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 In occasione di ogni gara si terrà un briefing al quale dovranno partecipare i piloti titolari dell'iscrizione. Possono partecipare anche i navigatori ed i capisquadra ma non come rappresentanti dei titolari. Durante il briefing sarà consegnato l'ordine di partenza.
- A.6.5 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.6.6 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.6.7 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 pistoncini, 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;
- d) gli ULM Avanzati.

A.7.2 La velocità minima di gara ammessa è di 65 Kts.

La velocità di gara, sarà scelta dall'equipaggio, dovrà essere un multiplo di 5Kt e non potrà essere inferiore al 60% della velocità indicata nella tabella ufficiale emessa dalla Commissione Sportiva Centrale Aeronautica (Allegato 1).

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 nel calendario sportivo dell'Aero Club d'Italia e della FAI.

A.7.6 Qualora gli aeromobili siano parcheggiati all'aperto, ogni equipaggio deve provvedere personalmente all'ancoraggio con proprio materiale.

## A.8 **LAGNANZE E 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, § 5.3.N e § 5.4.1N. I reclami devono essere accompagnati dalla somma di 200 Euro da versare all'Ente organizzatore. In caso di rigetto del reclamo tale somma sarà incamerata dalla C.C.S.A.

## 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.4.9) non potrà essere inferiore a 1500 penalità (decollo + 10 crono + 8 foto in rotta/obiettivi in tela) o a 1800 penalità in caso di gara con prova di atterraggio.

Ai fini del conteggio dovranno essere considerate le penalità massime previste per ogni singola prova di puntualità a tempo su CP e per le prove di ricognizione visiva, dovranno essere

considerate le penalità corrispondenti a "Non osservato" ed eventuali penalità previste per la prova di atterraggio.

- 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:

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

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 (§ A.9.1).
- A.9.4 Risulterà vincitore l'equipaggio che, all'arrivo, avrà conseguito il voto più alto secondo la formula indicata al § A.9.2. La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni equipaggio. 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 team gli Aeroclub che iscriveranno una squadra composta da almeno due equipaggi partecipanti alla competizione.
- Per la classifica team saranno sommati i voti conseguiti ai sensi del punto A.9.2 dai migliori due equipaggi appartenenti allo stesso Aero Club e risulterà vincitore l'Aero Club con il voto maggiore.
- La classifica generale sarà compilata secondo l'ordine decrescente dei voti riportati da ogni squadra di Club.
- Ai fini della composizione di una squadra gli atleti che ne fanno parte devono tutti essere soci del medesimo Aero Club.
- A.9.6 Le classifiche, che saranno comunicate al termine della gara dalla C.S.O., sono da ritenersi ufficiose. Dette classifiche diverranno ufficiali ad avvenuta omologazione della gara da parte della C.C.S.A..
- A.9.7 Il titolo italiano nelle specialità Rally, sarà assegnato **al pilota, al navigatore e al team** che avranno ottenuto il punteggio più alto sommando i voti ottenuti in ogni singola gara, ritenuta valida ed omologata dalla C.C.S.A.
- A.9.8 Ogni Pilota ogni Navigatore ed ogni team, dovranno scartare una gara anche tra quelle a cui non hanno potuto partecipare e per le quali, di conseguenza, gli è stato attribuito un punteggio pari a zero. Questa norma non si applica se il numero delle gare effettivamente effettuate ed omologate è inferiore a 5.

A.10 **PREMI CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI**

- A.10.1 fino al 3° classificato per ogni categoria una coppa/targa per il Pilota ed una coppa/targa per il Navigatore; per la categoria Team una coppa/targa alla squadra prima classificata. 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, l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.
- A.10.3 All'Aero Club organizzatore sarà riconosciuta una maggiorazione del 50% dell'incentivo previsto se durante lo stesso week end ospiterà una gara di rally ed una di velocità.
- A.10.4 Se nello stesso week end si disputeranno due gare di rally su due differenti aeroporti distanti tra loro non più di 250 km e verrà organizzata una gara di velocità durante il volo di trasferimento tra i due campi di gara, l'Aero Club, organizzatore della gara di velocità, riconoscerà il rimborso carburante anche ai partecipanti di quest'ultima gara.

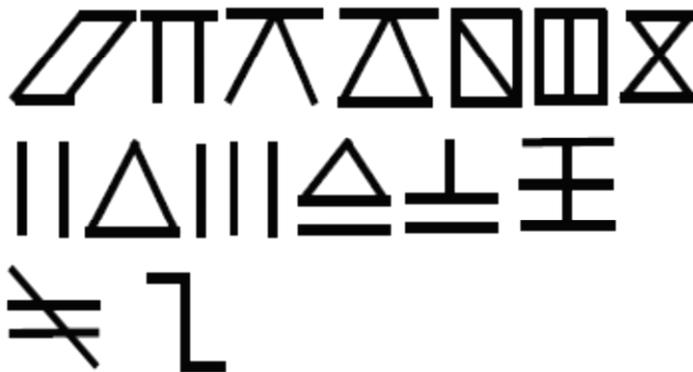
**oooOOooo**

**Appendice 1 FORME E DIMENSIONI DEGLI OBIETTIVI IN TELA A TERRA.**

**CANVAS TARGET INFORMATION**

Canvas targets shall be white and made of strips 0.5 meters wide and the total overall size between 3 and 4 meters.

Permitted signs:



The shapes of the signs should be sketched by the crew on his answer sheet, as seen.

**PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO**

Appendice 2 FAC SIMILE SCHEDA DI GARA.

AERO CLUB di _____
SCHEDA DI GARA

MARCHE: ..... EQUIPAGGIO: .....

FOTO IN ROTTA			
	Distanza CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	NOTE (riservato alla gloria)
A			
B			
C			
D			
E			
F			
G			
H			
L			
M			
N			
P			
R			
S			
T			
U			

TELI A TERRA			
FORMA	Distanza CP. PRECEDENTE IN MIGLIA NAUTICHE	N° CP PRECEDENTE	NOTE (riservato alla gloria)

FIRMA DEL PILOTA O DEL NAVIGATORE .....

Non verranno valutate le schede senza firma e con i campi "MARCHE" ed "EQUIPAGGIO" non compilati.

**PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO**

**Appendice 3 FAC SIMILE SCHEDA DI ISCRIZIONE.**

Denominazione GARA \_\_\_\_\_

Luogo e data \_\_\_\_\_

**SCHEDA DI ISCRIZIONE**

**Dati PILOTA**

Cognome \_\_\_\_\_ Nome \_\_\_\_\_

Data di nascita \_\_\_\_\_

Licenza di volo n° \_\_\_\_\_ Scadenza \_\_\_\_\_

Scadenza visita medica \_\_\_\_\_

Tessera FAI n° \_\_\_\_\_ Data di rinnovo \_\_\_\_\_

**Dati NAVIGATORE**      Pilota       Allievo Pilota       Altro  .....

Cognome \_\_\_\_\_ Nome \_\_\_\_\_

Data di nascita \_\_\_\_\_

Licenza di volo n° \_\_\_\_\_ Scadenza \_\_\_\_\_

Scadenza visita medica \_\_\_\_\_

Tessera FAI n° \_\_\_\_\_ Data di rinnovo \_\_\_\_\_

Aero Club di appartenenza dell'equipaggio \_\_\_\_\_

Recapiti dell'equipaggio prima dell'arrivo presso l'Aero Club

e-mail \_\_\_\_\_ oppure fax nr \_\_\_\_\_

Telefono dell'equipaggio durante il periodo presso l'Aero Club che organizza la gara \_\_\_\_\_

**Dati VELIVOLO**      Marche \_\_\_\_\_      Modello \_\_\_\_\_

Potenza \_\_\_\_\_      Velocità massima Kts \_\_\_\_\_      Velocità di Gara richiesta(\*) \_\_\_\_\_ Kts  
(\* come da Art. A.7.2 del RSN Rally Edizione corrente)

Ass. RCT \_\_\_\_\_      Scadenza \_\_\_\_\_

Base del velivolo \_\_\_\_\_

L'equipaggio chiede l'iscrizione alla      Gara di      Rally       Velocità       e dichiara di conoscere

ed accettare il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Ed. \_\_\_\_\_ ed il Regolamento Particolare.

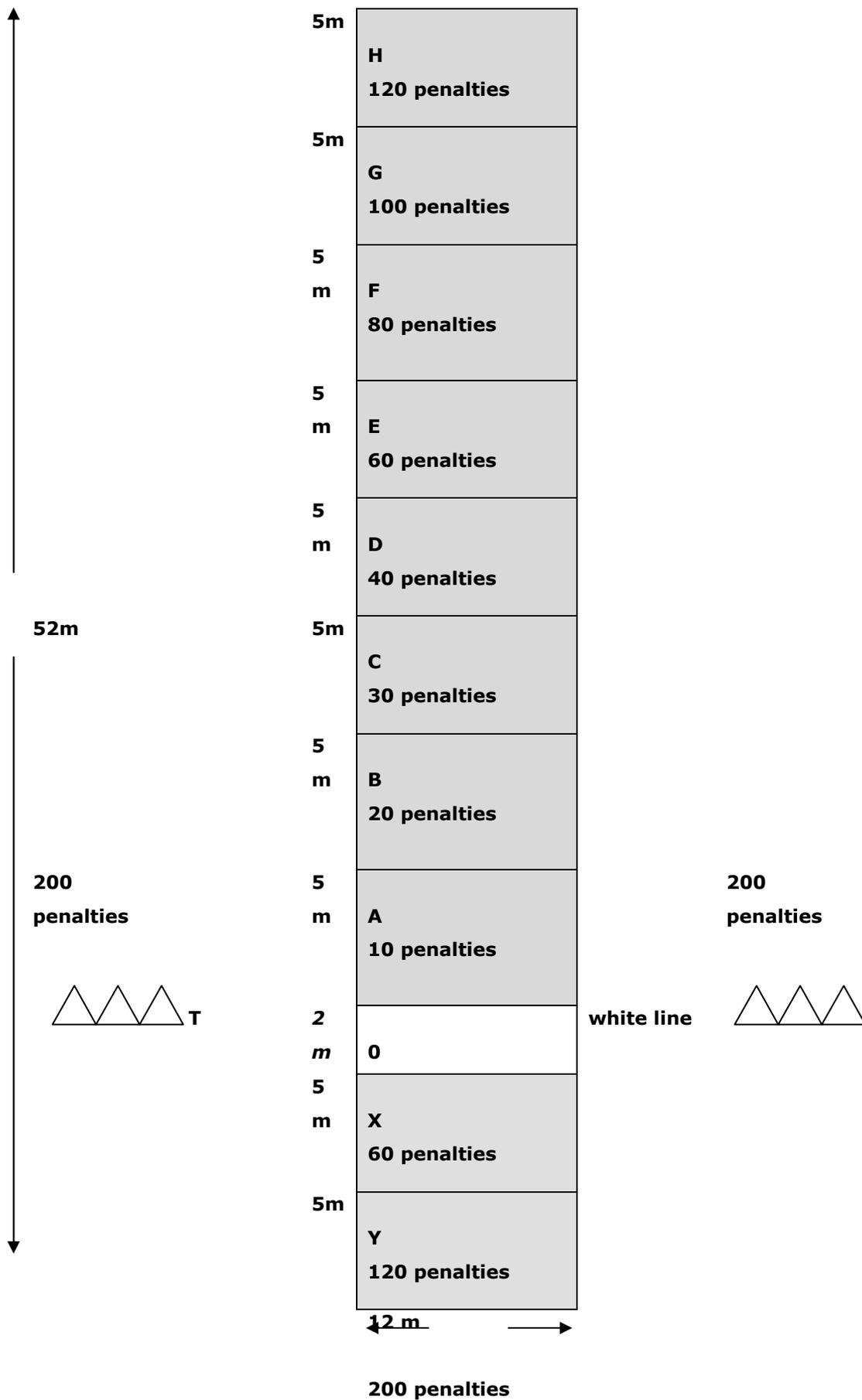
Compilare in ogni parte ed inviare a \_\_\_\_\_

Le schede non complete non potranno essere prese in considerazione.

**PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO**

**Appendice 4 GRIGLIA DI ATTERRAGGIO DI PRECISIONE. Competition Landing Field.**

**200 penalties**



**PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO**

**Appendice 5 TABELLA VELOCITA' MASSIME.**

<b>TABELLA VELOCITA' MASSIME</b> (pagina 1 di 3)				
<b>TIPO VELIVOLO</b>	<b>MODELLO</b>	<b>H.P.</b>	<b>VEL. KM</b>	<b>VEL. KTS</b>
AEROMERE	F 8 III SERIE	162	<b>280</b>	<b>151</b>
AEROSPATIALE	TB 9 TAMPICO	160	<b>243</b>	<b>131</b>
AEROSPATIALE	TB 10 TOBAGO	183	<b>243</b>	<b>131</b>
AEROSPATIALE	TB 20 TRINIDAD	253	<b>290</b>	<b>156</b>
AMBROSINI	F 4 RONDONE PROTOTIPO (I-ALBJ)	91	<b>252</b>	<b>136</b>
AMBROSINI	F 7 RONDONE (I-JOHN)	100	<b>180</b>	<b>97</b>
AVIA MILANO	F 14 - NIBBIO	183	<b>248</b>	<b>133</b>
AVIA MILANO	F 8 I SERIE MOD. (I-TRIP; I-CIRE)	152	<b>298</b>	<b>160</b>
AVIA MILANO	F 8 II SERIE	152	<b>282</b>	<b>152</b>
AVIA MILANO	F 8 L - FALCO - (I-MIKI)	172	<b>327</b>	<b>176</b>
BEECH	BONANZA A 36	304	<b>310</b>	<b>167</b>
BEECH	BONANZA A 36 TC	304	<b>315</b>	<b>170</b>
BEECH	BONANZA F 33	289	<b>320</b>	<b>172</b>
BEECH	BONANZA V 35	289	<b>285</b>	<b>153</b>
BEECH	DEBONNAIR	225	<b>260</b>	<b>140</b>
BOLKOV	VERY EASY (I-PINI)	180	<b>225</b>	<b>121</b>
C.A.A.R.P.	CAP 10 B	183	<b>265</b>	<b>143</b>
C.A.A.R.P.	CAP 20 L	200	<b>260</b>	<b>140</b>
CESSNA	150 STANDARD	102	<b>198</b>	<b>106</b>
CESSNA	152 AEROBAT	130	<b>200</b>	<b>107</b>
CESSNA	172 M	162	<b>220</b>	<b>118</b>
CESSNA	172 N - P	162	<b>227</b>	<b>122</b>
CESSNA	172 RG II	200	<b>275</b>	<b>148</b>
CESSNA	172 RG.	182	<b>260</b>	<b>140</b>
CESSNA	172 STANDARD	152	<b>216</b>	<b>116</b>
CESSNA	182 N	233	<b>250</b>	<b>134</b>
CESSNA	208	300	<b>270</b>	<b>145</b>
CESSNA	310 (N421N)	520	<b>352</b>	<b>190</b>
CESSNA	337	426	<b>307</b>	<b>165</b>
CESSNA	C 152	130	<b>200</b>	<b>107</b>

**TABELLA VELOCITA' MASSIME** (pagina 2 di 3)

<b>TIPO VELIVOLO</b>	<b>MODELLO</b>	<b>H.P.</b>	<b>VEL. KM</b>	<b>VEL. KTS</b>
CESSNA	C 172 FG	152	216	116
CESSNA	C 182 Q	233	258	139
CESSNA	CARDINAL RG	203	286	154
CESSNA	CENTURION	304	300	161
CESSNA	CENTURION TURBO	314	304	164
CESSNA	ROCKET	210	246	132
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	215	116
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	328	177
LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	284	153
MOONEY	M 20 K	203	305	164
MOONEY	M 201	203	295	159
MOONEY	M 262	203	307	165
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	285	153
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	225	121
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	230	124
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	215	116
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	208	112
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	212	114
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	305	164
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	330	178
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	370	199
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	340	183
PARTENAVIA	P92	100	195	105
PIPER	ATZECH	507	305	164
PIPER	COMANCHE 250	263	288	155
PIPER	COMANCHE 260	263	292	157
PIPER	PA 18 SUPER	152	200	107
PIPER	PA 23 APACHE	480	305	164
PIPER	PA 28 150	152	215	116

PIPER	PA 28 160	162	217	117
<b>TABELLA VELOCITA' MASSIME</b> (pagina 3 di 3)				
<b>TIPO VELIVOLO</b>	<b>MODELLO</b>	<b>H.P.</b>	<b>VEL. KM</b>	<b>VEL. KTS</b>
PIPER	PA 28 ARCHER	180	225	121
PIPER	PA 28 ARCHER II	183	225	121
PIPER	PA 28 ARROW T SERIE III-IV	203	272	146
PIPER	PA 28 ARROW SERIE II-III	203	265	143
PIPER	PA 30		310	167
PIPER	PA 32 LANCE	304	290	156
PIPER	PA 32 SARATOGA	304	315	170
PIPER	PA 34 SENECA I	406	300	161
PIPER	PA 34 SENECA II	406	305	164
PIPER	PA 34 SENECA III	406	310	167
PIPER	PA 36 DAKOTA	238	266	143
PIPER	TWIN COMANCHE	324	290	156
PROCAER	F 15 A PICCHIO	183	246	132
PROCAER	F 15 B PICCHIO	183	245	132
PROCAER	F 15 E PICCHIO (I-PROD )	285	270	145
ROBIN	R 2160 D (I-ROBO)	150	205	110
ROCWELL	114	264	290	156
S M	210	406	298	160
SA GARDAN	GO HORIZON	162	220	118
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18F	183	200	107
SIAI MARCHETTI	S 205 - 18R	183	202	109
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20F	203	205	110
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	210	113
SIAI MARCHETTI	S 208	284	245	132
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	310	167
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	275	148
SIAI MARCHETTI	SM 1019 UTILITY	317	285	153
SOCATA	MS 892	162	208	112
SOCATA	MS 893	183	215	116

SOCATA	MS 894	223	<b>225</b>	<b>121</b>
--------	--------	-----	------------	------------

**Regolamento particolare**

- 1.** L'Aeroclub di \_\_\_\_\_ organizza per il giorno \_\_\_\_\_ la gara di Rally e/o velocità \_\_\_\_\_, competizione/i riservata/e ad aerei a motore come da regolamento sportivo nazionale dell'AeCI.
- 2.** Il regolamento sportivo di riferimento è il Regolamento Sportivo Nazionale Rally Aereo/Velocità Edizione 2015.
- 3.** Durante tutte le fasi delle gare il pilota sarà responsabile della sicurezza nelle operazioni di volo nel rispetto delle norme VFR, in particolar modo si invitano i piloti a rispettare le quote minime di volo, ovvero 500ft sul terreno o 1000ft sui centri abitati.
- 4.** Per gravi infrazioni alla disciplina di volo ed alle norme di sicurezza sarà adottato il provvedimento della squalifica dalla/e gara/e.
- 5.** Ogni volo di prova dovrà essere autorizzato ed è vietata ogni manovra acrobatica sul campo.
- 6.** Queste disposizioni hanno forza di regolamento.
- 7.** La pista preferenziale per i decolli sarà la \_\_\_\_\_, la pista obbligata (se necessario) per l'atterraggio di precisione sarà la \_\_\_\_\_. Nel caso di componente di vento in coda maggiore di 5 kts la prova sarà annullata, come da RSN(solo per gare di Rally).
- 8.** Lo spazio aereo interessato dalla/e gara/e è \_\_\_\_\_ e l'ente preposto a fornire il servizio FIS è \_\_\_\_\_ sulla frequenza \_\_\_\_\_.
- 9.** La gara di velocità è una gara in linea di \_\_\_\_\_Nm/; una gara in circuito chiuso con una lunghezza di \_\_\_\_\_Nm da ripetersi \_\_\_\_\_ volte per un totale di \_\_\_\_\_Nm.
- 10.** Dati e precisazioni sui piloni saranno fatte in sede di briefing (solo per gare di velocità).
- 11.** Aeroporti alternati consigliati, previa verifica, sono \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_.

**Iscrizione e partecipazione alle gare**

- 12.** Le iscrizioni si apriranno 30 giorni prima dell'effettuazione della gara. Le schede di iscrizione, complete in ogni parte, dovranno pervenire tassativamente all'Aeroclub di \_\_\_\_\_ almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara.
- 13.** In via del tutto eccezionale e a giudizio insindacabile della CSO potranno essere accettate con solo 5 giorni di anticipo ma con tasse di iscrizione raddoppiate.
- 14.** I concorrenti dovranno presentarsi in campo per completare le procedure di iscrizione e il controllo documenti entro le ore \_\_\_\_\_ del giorno precedente la gara ovvero del \_\_\_\_\_.
- 15.** Il rispetto degli orari del programma è tassativo. Eventuali variazioni saranno tempestivamente comunicate dal Direttore di gara.
- 16.** La premiazione della/e gara/e, avverrà durante il pranzo/cena/cerimonia il giorno \_\_\_\_\_ alle ore \_\_\_\_\_ presso \_\_\_\_\_.

**17.** Il costo di iscrizione alla/e gara/e è di \_\_\_\_\_ euro ad equipaggio e comprende il pranzo/cena/cerimonia del giorno \_\_\_\_\_ ed i trasferimenti da e per l'aeroporto

**18.** L'Aeroclub di \_\_\_\_\_ metterà a disposizione degli equipaggi le sue strutture nei limiti concessi dai propri regolamenti.

**19.** Una convenzione alberghiera è stata concordata con l'Hotel \_\_\_\_\_ al prezzo di \_\_\_\_\_ euro stanza singola e \_\_\_\_\_ euro stanza doppia. Chi fosse interessato è pregato di prenotare chiamando il numero \_\_\_\_\_ citando la convenzione "Rally aereo \_\_\_\_\_".

### **Programma della gara**

Aeroporto/Aviosuperficie di \_\_\_\_\_.

- arrivo: data \_\_\_\_\_ 2015 dalle ore \_\_\_\_\_ alle \_\_\_\_\_

-termine perfezionamento iscrizioni:data \_\_\_\_\_ 2015 ore \_\_\_\_\_

Gara data \_\_\_\_\_ 2015

- briefing pre-gara: orario \_\_\_\_\_

- inizio consegna buste: orario \_\_\_\_\_

- inizio sequenze di decollo: orario \_\_\_\_\_

- pranzo/cena/cerimonia: orario \_\_\_\_\_

- premiazione: orario \_\_\_\_\_

### **Ufficiali**

Direttore di gara: \_\_\_\_\_

CSO: \_\_\_\_\_

### **Contatti**

Aeroclub di \_\_\_\_\_

Via \_\_\_\_\_, n. \_\_\_\_\_, cap \_\_\_\_\_ città \_\_\_\_\_

tel. \_\_\_\_\_

fax \_\_\_\_\_

e-mail \_\_\_\_\_