

# Campionato Italiano di Distanza 2011

## Regolamento

### 1. ENTE ORGANIZZATORE E DIREZIONE DI GARA

L'Aero Club d'Italia indice il Campionato Italiano di Distanza (CID) e ne affida l'organizzazione all'ACAO Aero Club Adele Orsi. Il direttore di gara è Alberto Albertazzi (DrG).

### 2. SCOPO

Il Campionato Italiano di Distanza ha lo scopo di designare i migliori piloti italiani di distanza nelle diverse classi e categorie, e di promuovere e incrementare il volo a vela di distanza.

### 3. VOLI VALIDI

Valgono ai fini della classifica del CID i voli effettuati con punto di partenza sul territorio italiano tra il 1 marzo e il 18 settembre 2011. Sono validi anche i voli realizzati quali prove di distanza per le insegne FAI, per i record, nonché quelli effettuati nel corso di gare di velocità. I voli devono essere documentati tramite registratori di volo GNSS in formato IGC, approvati IGC.

### 4. PARTECIPANTI

Possono partecipare alla gara tutti i piloti italiani e piloti stranieri residenti in Italia con la tessera FAI in regola per l'anno in corso.

### 5. CATEGORIE e CLASSI

I piloti di categoria Nazionale - Volo di Distanza sono quelli riportati nell'**Allegato D**. I piloti italiani non presenti in tale elenco sono di categoria Promozione.

#### 5.1 Il CID prevede le seguenti categorie/classi

- 1) **Categoria Nazionale - Classe Club**: riservata ai piloti di categoria nazionale distanza che utilizzino alianti monoposto e biposto appartenenti all'elenco di cui all'**Allegato A**;
- 2) **Categoria Nazionale - Classe 15 metri**: riservata ai piloti di categoria nazionale distanza che utilizzino alianti monoposto con apertura alare di m 15;
- 3) **Categoria Nazionale - Classe Libera**: riservata ai piloti di categoria nazionale distanza che utilizzino alianti monoposto e biposto di apertura alare superiore a m 15;
- 4) **Categoria Nazionale - Classe 13,5 metri**: riservata ai piloti di categoria nazionale distanza che utilizzino alianti monoposto e biposto di apertura alare fino a m 13,5;
- 5) **Categoria Promozione - Classe unica**: riservata ai piloti appartenenti alla "categoria promozione piloti di distanza" che utilizzino alianti monoposto e biposto di qualsiasi apertura alare.

Tutte le classi sono ad handicap. La lista degli alianti ammessi e dei relativi handicap per la classe **club** è contenuta nell'**Allegato A**. Per le altre classi/categorie la lista degli alianti ammessi e dei relativi handicap è contenuta nell'**Allegato B**. Potranno partecipare anche altri alianti che rientrino nelle rispettive classi; per essi i fattori correttivi verranno definiti per analogia dalla Direzione di Gara.

#### 5.2 Biposti

Per la categoria CID Promozione i voli con alianti biposto sono ammessi solo se effettuati con il solo pilota a bordo.

Nella categoria nazionale sono ammessi alianti biposto con due persone a bordo. In questo caso, indipendentemente dalla posizione occupata dai 2 piloti nell'aliante, il volo dovrà essere inviato dal pilota con la posizione migliore nell'Algoritmo Nazionale in modo che, ai fini della classifica, il volo venga attribuito a questo pilota.



### 5.3 Motoalianti

In tutte le categorie/classi sono ammessi motoalianti dotati di un registratore del funzionamento del motore adatto a dimostrare che il motore stesso non è stato azionato durante la prestazione volovelistica (tra il punto di partenza e il punto di arrivo).

I motoalianti che decollano al traino devono azionare il motore per almeno 30 s prima della partenza o dopo l'arrivo.

## 6. ISCRIZIONI

Per l'iscrizione alla gara, la ricezione e la valutazione dei voli, la formazione e la pubblicazione delle classifiche e le comunicazioni ai partecipanti, l'ACAO utilizza un'apposita piattaforma web (sito della gara) il cui indirizzo web verrà comunicato ai piloti prima dell'inizio della gara.

L'iscrizione si effettua registrandosi al sito della gara, è gratuita e implica l'accettazione di questo regolamento. Chi volesse donare un contributo di 15 euro per i costi di organizzazione potrà farlo in qualunque momento direttamente dal sito della competizione.

## 7. CLASSIFICA INDIVIDUALE

Ogni pilota può documentare qualsiasi numero di voli in ciascuna classe. La classifica di ciascuna categoria/classe viene compilata in base alla somma dei punteggi dei tre migliori voli di ogni pilota.

Il pilota di nazionalità italiana primo classificato in ciascuna categoria/classe sarà nominato **Campione Italiano di Distanza** per la relativa categoria/classe. In caso di parità tra due o più concorrenti, il vincitore sarà il pilota che avrà realizzato il volo accreditato del miglior punteggio.

Il titolo non verrà assegnato se la relativa categoria/classe non avrà avuto un minimo di otto concorrenti con punteggio superiore a 800 punti.

## 8. PROMOZIONE ALLA CATEGORIA PILOTI NAZIONALI VOLO DI DISTANZA

I primi cinque concorrenti della categoria Promozione che abbiano ottenuto almeno 1500 punti vengono promossi nella categoria Nazionale piloti di distanza per l'anno successivo.

## 9. CLASSIFICA DI AEROCUB

Viene stilata una particolare classifica per Club, che prevede la premiazione dei primi tre migliori Aeroclub nazionali. La classifica è definita dalla somma dei punti ottenuti in tutti i voli trasmessi da ciascun pilota appartenente a un determinato Club, senza distinzione di classe o categoria, indipendentemente dal punto di decollo, a condizione che si trovi sul territorio italiano.

L'iscrizione alla competizione da parte di un singolo pilota comporta automaticamente l'iscrizione del club di appartenenza.

## 10. VALUTAZIONE DEI VOLI

I voli vengono valutati tramite il SW SeeYou (vers. 3.95) usando l'impostazione generale di calcolo della distanza tipo WGS84 ellissoide.

### 10.1 Punteggio per i temi liberi

Il punteggio assegnato a un tema libero volato si ottiene moltiplicando i km validi del tema per il corrispondente punteggio a chilometro e dividendo quindi il risultato per il fattore correttivo dell'aliante impiegato. A seconda del tipo di tema i punteggi a chilometro sono i seguenti:

1. volo su tre punti di virata (**FARFALLA**): 1 punto/km; (i punti di virata devono distare almeno 10 km tra loro e possono essere utilizzati solo una volta; non è necessario aggirarli tutti e non è necessario rispettare la sequenza dichiarata);
2. volo su andata e ritorno (**ANDATA E RITORNO**): 1,3 punto/km;
3. volo su triangolo FAI (**TRIANGOLO FAI**): 1,4 punto/km; (Il lato più corto deve essere almeno il 28% della distanza totale o, se la distanza totale è pari o superiore a 750 km, il lato più corto deve essere almeno pari al 25% e il lato più lungo pari al massimo al 45% della distanza complessiva del tema); il



tema può anche essere un percorso chiuso intorno a tre punti di virata indipendenti dal punto di partenza/arrivo. La distanza valida è in questo caso la somma delle lunghezze dei lati del triangolo formato dai 3 punti di virata.

4. volo in linea retta (**LINEA RETTA**): 1,6 punto/km;

I temi sopra elencati sono definiti nel codice FAI Section 3 – Gliding (2010 Edition) scaricabile dal sito della FAI e al quale si rimanda per maggiori informazioni. Si raccomanda anche la lettura dell'Annex C Section 3 – Gliding (Official Observer & Pilot Guide). Tali documenti definiscono e illustrano anche i way points, le linee di partenza e di arrivo, le zone di osservazione (ZO) valide per voli di insegna e per i primati e le corrispondenti regole da seguire per dichiarare un tema. Le modalità di dichiarazione di un tema e le ZO per il CID sono invece definite nel successivo § 11.

### 10.2 Differenza di quota tra partenza e arrivo

La differenza tra la quota di partenza e quella di arrivo non può essere maggiore di 1000 m. Se la differenza tra le quote di partenza e di arrivo è superiore a 1000 metri, il pilota può cambiare la posizione del punto di partenza e/o di arrivo in modo che la differenza tra le loro quote non sia maggiore di 1000 m oppure applicare la penalità prevista dalla FAI: sottrarre alla distanza volata 100 volte l'eccedenza di quota (il tutto espresso in km). Il pilota può scegliere tra le due soluzioni quella a lui più favorevole.

### 10.3 Punteggio aggiuntivo per temi dichiarati e valore del triangolo semplice

Nel caso in cui il pilota abbia **completato** il tema regolarmente dichiarato nel registratore di volo (FR o Logger), il punteggio assegnato si ottiene aumentando del 10% il punteggio del corrispondente volo libero (es: a un tema di andata e ritorno dichiarato e completato viene assegnato il punteggio di 1,43 punti/km contro 1,3 punti/km del corrispondente tema libero).

Se il tema dichiarato **non è stato completato**, il volo può essere valorizzato come un tema libero o, se è stato aggirato correttamente almeno un punto di virata, come un tema dichiarato ma non completato: in questo secondo caso i km validi sono quelli percorsi della parte di tema dichiarato e il punteggio a km è quello corrispondente al tipo di tema dichiarato, come riportato nel § 10.1 (senza il bonus del 10% che spetta solamente ai temi dichiarati e completati).

Un volo su **triangolo semplice** (non FAI) **predichiarato sul FR** viene valorizzato 1,32 punti a km se completato e 1,2 punti a km se non completato. In mancanza di una predichiarazione valida sul FR il triangolo semplice viene valorizzato 1 punto a km.

### 10.4 Punteggio assegnato al volo

A ogni volo sono associabili diverse tipologie di temi liberi costituiti da percorsi diversi ed eventualmente un tema dichiarato. A ognuno di tali temi è associato un punteggio come sopra definito. Il **pilota potrà scegliere come punteggio del volo per la classifica CID il maggiore di tali punteggi**. Se, per esempio, il punteggio del tema dichiarato e completato risultasse inferiore a quello ottenibile con un tema libero volato nello stesso volo, il pilota potrà scegliere il punteggio associato al tema libero.

## 11. DICHIARAZIONE DEL TEMA E ZONE DI OSSERVAZIONE (ZO)

Per i **temi liberi** è sufficiente dichiarare nel FR il nome del pilota, il tipo e le marche dell'aliante. Non è invece necessario pre-dichiarare il tema. Il software SeeYou sceglie infatti automaticamente, tra i punti (fix) registrati dal FR, i punti di partenza, di virata e di arrivo più vantaggiosi per il pilota per ogni tipo di tema.

Per i **temi dichiarati** è invece necessario pre-dichiarare anche il tema e quindi, in generale, il punto di partenza e di arrivo e i punti di virata nella sequenza corretta.

Per i temi a farfalla non è necessario dichiarare il punto di arrivo mentre il punto di partenza può non essere dichiarato se coincide con lo sgancio (o spegnimento motore).

La **partenza e l'arrivo** dei temi dichiarati per il CID si deve effettuare attraversando una linea di **lunghezza pari a 1000 m**, centrata rispettivamente sul punto di partenza o di arrivo dichiarato e ortogonale rispettivamente al primo o all'ultimo lato del tema. La ZO dei **punti di virata è invece** il cilindro di 500 m di raggio centro sul punto di virata ("**barattolo**").

La distanza valida di ciascun lato viene automaticamente ridotta di 0,5 km per ogni ZO intersecata da quel lato (1 km per ogni punto di virata). Tale correzione non si applica per i temi liberi.

Nei temi costituiti da un **percorso chiuso** (andata e ritorno e triangolo FAI) il punto di arrivo deve coincidere con il punto di partenza anche se il tema è libero. A tale scopo il volo si deve terminare attraversando la linea di arrivo da 1000 m centrata sul punto di partenza e perpendicolare all'ultimo lato del tema.

**E' vietato effettuare dichiarazioni diverse su più logger per uno stesso volo.**

## 12. INVIO DEI VOLI

I file IGC dei voli devono essere inviati esclusivamente via internet al sito della gara **entro 5 giorni dalla data del volo**.

Contestualmente all'invio di ogni volo, il pilota deve indicare l'aliante utilizzato, la classe (solo se è un pilota di categoria nazionale), il tipo di tema che ottimizza il suo punteggio, se si tratta di un volo con tema libero o dichiarato, se il tema è stato completato e il numero di km validi per il tipo di tema indicato. Nell'**Allegato C** sono riportate le istruzioni per compilare i campi della form di invio volo sul sito della competizione.

Le informazioni indicate dal pilota hanno valore di autodichiarazione e consentono al sistema di inserire subito il volo nella relativa classifica provvisoria. Nei 10 giorni successivi alla data del volo il pilota può apportare correzioni e modifiche ai dati dichiarati al momento dell'invio del volo. Entro 30 giorni dalla data del volo (20 giorni per i voli effettuati nel mese di settembre), la direzione di gara provvederà a effettuare le verifiche sui dati dichiarati dal pilota e ad apportare le eventuali modifiche necessarie. Tale verifica verrà effettuata solo sul **tipo di tema indicato dal pilota** che **non verrà quindi modificato** dalla DrG. **È quindi compito del pilota scegliere nella fase di invio di ogni volo il tipo di tema a lui più favorevole.**

I file IGC dei voli inviati non devono essere modificati (non bisogna cambiare il nome del file e non bisogna salvare eventuali modifiche da programmi di visualizzazione e analisi del file) e devono essere conservati dai partecipanti sino a un mese dopo il termine della competizione.

## 13 PENALITÀ - LAGNANZE - RECLAMI

Per la convalida dei voli non è richiesta la certificazione di giudici sportivi. Tuttavia il DrG si riserva la facoltà di verificare a campione, anche attraverso l'ausilio di giudici sportivi o testimoni, la regolarità dei voli inviati.

**Penalità** in punti potranno essere applicate per infrazioni e irregolarità non gravi, che non giustifichino l'annullamento della prova.

Eventuali false o doppie dichiarazioni di volo saranno sanzionate dal DrG con la cancellazione del volo e, per i casi più gravi ovvero per il caso di reiterazione dell'irregolarità commessa, con la squalifica del pilota responsabile dalla competizione.

I concorrenti possono presentare una **lagnanza** scrivendo una mail al DrG ([alberto.albertazzi@acao.it](mailto:alberto.albertazzi@acao.it)). In caso di esito negativo della lagnanza è ammesso il **reclamo** scritto. Il reclamo deve essere inviato non oltre 30 giorni dal momento in cui è stata resa nota la decisione sulla lagnanza e deve essere accompagnato da 100,00 €, che verranno restituite solo se il reclamo risulterà fondato.

Nei confronti delle sanzioni adottate del DrG è ammesso ricorso alla CCSA dell'AeCI.

## 14. RESPONSABILITÀ

Ogni pilota comandante che partecipa alla competizione ha il compito e la responsabilità di rispettare le regole dell'aria e la normativa sugli spazi aerei. La Direzione di Gara non ha il compito di verificare il rispetto di tali regole.

L'AeCI e l'ACAO declinano ogni responsabilità per danni che possano derivare a persone o a cose in conseguenza dello svolgimento della competizione, così come per l'eventuale mancato rispetto delle regole di volo.

## 15. PREMIAZIONE

La premiazione avverrà in occasione del Congresso Nazionale di Volo a Vela.

**16. PUBBLICAZIONE DEI DATI PERSONALI – DIRITTI D’USO**

I piloti accettano che i propri dati di volo e tracciati siano pubblicati in Internet sul sito della gara. Il diritto all'uso dei file dei tracciati di volo è non esclusivo e viene concesso in modo irrevocabile e incondizionato agli organizzatori del CID.

ALLEGATO A: Lista degli alianti appartenenti alla classe club.

ALLEGATO B: Lista degli handicap degli alianti (DAeC tedesco 2010)

ALLEGATO C: Istruzioni operative per l’invio di un volo al sito del CID

ALLEGATO D: elenco piloti appartenenti alla “categoria nazionale piloti di distanza”