



**REGOLAMENTO**  
**GARE di VELOCITA'**

**Edizione 2015**

**PAGINA INTENZIONALMENTE LASCIATA IN BIANCO**

**L'AERO CLUB D'ITALIA PER L'ANNO 2015 ORGANIZZA IL CAMPIONATO ITALIANO VOLO A MOTORE-VELOCITÀ CON GARE IN CIRCUITO CHIUSO O IN LINEA. 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**

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. e agli ULM Avanzati.

- A.1.1 Le gare di velocità valevoli per il Campionato italiano devono essere effettuate in conformità al presente Regolamento e secondo le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara. 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 dell'equipaggio concorrente.
- 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 60 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.
- A.1.6 La C.S.O. è composta da un Presidente e da due membri tutti con documentata esperienza in campo agonistico rally/velocità. Soltanto uno dei tre membri può appartenere all'Aero Club organizzatore. Sia il D.G. che il Presidente ed i componenti della C.S.O. devono essere Giudici Sportivi V.M. nominati dalla C.C.S.A.. 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 la pianificazione del percorso di gara, compreso il successivo volo di prova se ritenuto necessario e la preparazione dell'ordine di partenza. Il responsabile del Centro Classifiche, al termine della gara, consegnerà al D.G. la classifica provvisoria appena compilata evidenziando eventuali errori od infrazioni dei concorrenti emerse dalla lettura dei registratori di volo.

## **A.2 NORME GENERALI**

- A.2.1 È vietato fumare durante il briefing.
- A.2.2 Ogni aeromobile dovrà essere munito dei documenti prescritti dal Codice e dal Regolamento di Navigazione Aerea. Ogni aeromobile 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.
- A.2.3 La gara sarà condotta in VFR, come definito dall'ICAO, e soggetta alle regole locali.
- A.2.4 Il tempo ufficiale di gara sarà espresso in ora locale o in UTC. Verrà esposto un GPS che mostri l'orario di riferimento.
- A.2.5 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.2.6 Modifiche al velivolo sono accettate solo se certificate dalle competenti Autorità.
- A.2.7 L'ordine di partenza con gli orari di decollo deve essere esposto e consegnato durante il briefing ad ogni pilota titolare.
- A.2.8 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.
- A.2.9 E' responsabilità del pilota comandante decidere se continuare la gara rispetto ad un eventuale peggioramento delle condizioni meteo durante lo svolgimento della stessa.
- A.2.10 Sarà cura di ogni concorrente provvedere al materiale leggero di parcheggio (sistemi di bloccaggio delle superfici di governo, tacchi copertine, picchetti, corde, martello, ecc.). 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.

A.2.11 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 sarà consegnata la cartina di gara con il percorso già tracciato e le foto dei piloni da sorvolare, saranno inoltre 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. Infrazioni alla disciplina di volo o alle norme di sicurezza del volo comportano penalizzazioni sanzionate dalla C.S.O. Tali penalizzazioni possono arrivare fino alla squalifica.

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

A.3.1 I circuiti saranno costituiti da un minimo di tre vertici e da un massimo di quattro, con un perimetro per ogni circuito non inferiore a 20 nm ed un percorso totale non inferiore a 100 nm. Per le gare in linea il percorso non dovrà superare le 200 nm.

A.3.2 La gara si svolgerà secondo un handicap calcolato in base alle velocità assegnate nella tabella approvata dalla C.C.S.A. (Allegato 1). Partirà per primo l'equipaggio più lento ed i successivi in ordine delle velocità crescenti. 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.

A.3.3 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.

Qualora l'aeromobile, pur avendo una velocità tabellare assegnata, a giudizio del Direttore di Gara possa raggiungere una velocità diversa da quella tabellare, lo stesso potrà richiedere una verifica con volo su base misurata e con a bordo un membro della CSO, tale verifica può anche essere richiesta dal concorrente. Questa procedura dovrà essere sempre applicata per stabilire la velocità massima degli ULM-A in quanto privi di un manuale di volo riconosciuto dall'Autorità aeronautica.

A.3.4 Per il rilevamento del tempo e per il controllo del corretto sorvolo dei vertici saranno usati data-logger omologati dalla FAI.

A.3.5 Il Campionato Italiano di velocità è una gara di velocità ad handicap. Risulterà 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.

A.3.6 Nel caso in cui risulti ostacolata la normale funzionalità di un controllo, i rilevamenti saranno ritenuti validi, a giudizio insindacabile della C.S.O. .

A.3.7 Il pilota è il titolare dell'iscrizione alla gara.

A.3.8 Il pilota ed il navigatore, se presente, dovranno essere muniti di documenti personali di riconoscimento.

Il pilota deve essere in possesso:

- di una licenza, in corso di validità, che lo abiliti al pilotaggio del suo velivolo;
- della licenza sportiva FAI per l'anno in corso.

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

Ai piloti titolari 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.

L'equipaggio deve conoscere il presente regolamento e le eventuali regole particolari di gara e deve essere in grado di applicarle.

A.3.9 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.

A.3.10 Durante il volo i piloni dovranno sempre rimanere all'interno della virata.

A.3.11 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.

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

#### A.4 **LAGNANZE E RECLAMI**

A.4.1 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. In caso di rigetto del reclamo tale somma sarà incamerata dalla C.C.S.A.

#### A.5 **PENALITA'- Infrazioni/irregolarità**

A.5.1 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.

A.5.2 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 60" per ogni infrazione.

#### A.6 **PREMI**

1° Equipaggio classificato coppe o targhe;

2° Equipaggio classificato coppe o targhe;

3° Equipaggio classificato coppe o targhe.

L'organizzatore può decidere di assegnare ulteriori premi.

L'elenco dei premi dovrà essere chiaramente indicato nel Regolamento Particolare.

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

#### A.7 **CONTRIBUTI E AGEVOLAZIONI**

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, in questo caso l'erogazione dei contributi previsti sarà regolamentata dall'Aeroclub d'Italia.

#### A.7 - **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-quo.-

**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**

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

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

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

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

Recapiti dell'equipaggio prima dell'arrivo presso l'Aero Club dove si disputa la gara:

e-mail \_\_\_\_\_ oppure fax n° \_\_\_\_\_

Telefono dell'equipaggio durante il periodo presso l'Aeroclub dove si disputa la gara \_\_\_\_\_

**Dati VELIVOLO**

Marche \_\_\_\_\_ Modello \_\_\_\_\_ Potenza \_\_\_\_\_ hp Velocità

massima \_\_\_\_\_ kts Velocità di Gara richiesta(\*) \_\_\_\_\_ kts

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

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

L'equipaggio chiede l'iscrizione per la Gara di: Rally  e/o Velocità

e dichiara di conoscere ed accettare il Regolamento Sportivo Nazionale Rally edizione corrente ed il Regolamento

Particolare di gara.

Data \_\_\_\_\_

Firma del Pilota \_\_\_\_\_ Firma del Navigatore \_\_\_\_\_

(\*) come previsto da RSN Ed. corrente

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

Le schede non complete non saranno prese in considerazione.

## 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 \_\_\_\_\_.

### 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 \_\_\_\_\_.

**APPENDICE 1 - TABELLA VELOCITA' MASSIME -**

<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>
CESSNA	C 172 FG	152	<b>216</b>	<b>116</b>
CESSNA	C 182 Q	233	<b>258</b>	<b>139</b>
CESSNA	CARDINAL RG	203	<b>286</b>	<b>154</b>
CESSNA	CENTURION	304	<b>300</b>	<b>161</b>
CESSNA	CENTURION TURBO	314	<b>304</b>	<b>164</b>
CESSNA	ROCKET	210	<b>246</b>	<b>132</b>
DIAMOND AIRCRAFT	DA 20 – 80 KATANA	80	<b>215</b>	<b>116</b>
GEN. AVIA	F 20 PEGASO	587	<b>328</b>	<b>177</b>

LAVERDA	F 8 IV SERIE	162	<b>284</b>	<b>153</b>
MOONEY	M 20 K	203	<b>305</b>	<b>164</b>
MOONEY	M 201	203	<b>295</b>	<b>159</b>
MOONEY	M 262	203	<b>307</b>	<b>165</b>
PARTENAVIA	P 57 (I - CORR)	182	<b>285</b>	<b>153</b>
PARTENAVIA	P 57 FACHIRO	182	<b>225</b>	<b>121</b>
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 180	182	<b>225</b>	<b>121</b>
PARTENAVIA	P 64 OSCAR 200	203	<b>230</b>	<b>124</b>
PARTENAVIA	P 66 CHARLIE 150	162	<b>215</b>	<b>116</b>
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 100	100	<b>208</b>	<b>112</b>
PARTENAVIA	P 66 OSCAR 150	152	<b>212</b>	<b>114</b>
PARTENAVIA	P 68 VICTOR B	406	<b>305</b>	<b>164</b>
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R	406	<b>330</b>	<b>178</b>
PARTENAVIA	P 68 VICTOR R.T	406	<b>370</b>	<b>199</b>
PARTENAVIA	P68 VICTOR T	406	<b>340</b>	<b>183</b>
PARTENAVIA	P92	100	<b>195</b>	<b>105</b>
PIPER	ATZECH	507	<b>305</b>	<b>164</b>
PIPER	COMANCHE 250	263	<b>288</b>	<b>155</b>
PIPER	COMANCHE 260	263	<b>292</b>	<b>157</b>
PIPER	PA 18 SUPER	152	<b>200</b>	<b>107</b>
PIPER	PA 23 APACHE	480	<b>305</b>	<b>164</b>
PIPER	PA 28 150	152	<b>215</b>	<b>116</b>

PIPER	PA 28 160	162	217	117
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	<b>205</b>	<b>110</b>
SIAI MARCHETTI	S 205 - 20R	203	<b>210</b>	<b>113</b>
SIAI MARCHETTI	S 208	284	<b>245</b>	<b>132</b>
SIAI MARCHETTI	SF 260 A-B-C-D	264	<b>310</b>	<b>167</b>
SIAI MARCHETTI	SM 1019 STANDARD	317	<b>275</b>	<b>148</b>