



Aero Club Centrale di Volo a Vela
Aeroporto Giuseppe Ciuffelli, Rieti

Gara di Promozione “Muzi-Orsi”

14-20 Agosto 2017

REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA

Nome della competizione

- Gara di Promozione “Ettori Muzi & Giorgio Orsi”

-

Sede - Aeroporto Giuseppe Ciuffelli di Rieti, LIQN

Elevation - 390 m AMSL

Agenda

| | |
|-----------------------------|----------------------------------|
| Registration period | 12-13 agosto 2017, ore 9:30 - 18 |
| Primo briefing obbligatorio | 13 agosto, ore 18:30 |
| Date voli di gara | 14 – 20 agosto |

Organigramma

| | |
|------------------------------|-------------------------------------|
| Competition Director / DzG | Aldo CERNEZZI |
| Assistenti alla DzG | Daniela SCORZA |
| | Sergio DE MARCO |
| | Raffaello BORTOLAZZI |
| Task Setter | Aldo CERNEZZI & Alessandro BRUTTINI |
| Scorer / classifiche | François ROBERT |
| Grid Manager / Linea decolli | Luigi ALDINI |
| Meteo | Ezio Sarti meteowind.com |
| Secretaries | Daniela SCORZA |
| | Carla DOMENICI |
| | Cinzia URBANI |
| Capo Trainatori / Tow Chief | Enrico BAGNOLI |
| Press | Clara BARTOLINI |
| Logistica e camping | Marzio MOLTENI |
| CSO / Sporting Committee | Danilo SPELTA |
| | Roberto MANZONI |
| | Marco CAPPELLETTI |

Classi di gara e piloti ammessi

La Gara di Promozione intitolata a Ettore Muzi e Giorgio Orsi è una competizione volovelistica che prevede l'applicazione dei fattori correttivi per tipo di aliante (handicap). Sono ammessi alianti con handicap non superiore a 120 (rif. Tabella Handicap approvata AeCI per l'anno in corso). Sono ammessi tutti i piloti italiani non inseriti nell'elenco dei piloti di categoria Nazionale.

Costo dei traini e dei decolli

Ogni traino aereo viene fornito dall'ente organizzatore al prezzo di 70 Euro, incluse le tasse aeroportuali. Gli alianti che decollano autonomamente sono soggetti al versamento del contributo di 15 Euro per ogni lancio effettuato.

Formato del file di punti di virata

Il formato ufficiale è il .CUP di SeeYou. La DzG assisterà i piloti che avessero difficoltà a gestire questo formato, nei limiti del possibile e dell'adempimento degli impegni verso gli altri concorrenti. I file sono a disposizione per il download dal sito www.soaringspot.com nelle pagine delle gare in oggetto, all'interno della Sezione "Downloads".

Documentazione richiesta

Piloti e copiloti possono partecipare alla competizione solo se forniscono la seguente documentazione: esibizione della propria Licenza Sportiva FAI in corso di validità per il 2017, dichiarazione del possesso, in corso di validità fino almeno al 20 agosto 2017, di tutti i documenti, assicurazioni, licenze e verifiche prescritte dalle norme aeronautiche, sottoscritta in presenza degli addetti alla segreteria.

Per gli aeromobili è indispensabile la disponibilità in loco di:

- certificato di immatricolazione, certificato di aeronavigabilità ARC o Permit-to-Fly, Manuale di volo, assicurazione RCT.

Per i piloti e i copiloti è indispensabile la disponibilità di:

- Licenza Sportiva FAI
- certificato medico
- licenza di pilota d'aliante.

Dotazioni di sicurezza

Oltre a quanto previsto dalle leggi in vigore, ogni aliante deve avere a bordo un apparato di localizzazione d'emergenza tipo ELT, PLB, Spot o altro da indicare alla DzG. La DzG ricorda a tutti i piloti di condurre il volo nel rispetto delle vigenti Regole dell'Aria, che prevedono la separazione a vista secondo il principio "See and Avoid". Va infatti rammentato che lo spazio aereo interessato alla competizione è aperto anche a traffici di altra origine o di altro tipo.

Strumentazione proibita

Il volo in nube o comunque in condizioni di visibilità inferiori ai minimi definiti nelle Regole dell'Aria è proibito. La DzG si riserva di far sbarcare o disabilitare gli strumenti come bussole pivottanti quali Bohli e Schanz, gli indicatori di virata e gli orizzonti artificiali.

Verifiche della massa al decollo

Potranno essere effettuate verifiche a campione della massa effettiva al decollo, che potranno avvenire durante le procedure di schieramento o direttamente in pista con ragionevole anticipo rispetto ai decolli previsti. Nessun aeromobile partecipante alla competizione dovrà risultare caricato ad una massa superiore a quella massima indicata sul Technical Data Sheet. Vigono le norme indicate nel Regolamento Nazionale.

Comunicazioni radio

Le comunicazioni radio sono consentite solo per motivi di sicurezza.

Durante le operazioni di decollo, la frequenza in uso è la 118.225 MHz. Dopo lo sgancio o lo spegnimento del motore, il pilota deve passare sulla frequenza 123.375 MHz, fino alla chiamata che effettuerà qualche minuto prima dell'arrivo in campo per l'atterraggio. Dopo la chiamata, cambierà frequenza per l'atterraggio sulla 118.225 MHz.

- Take-off 118.225 MHz
- Free Flight 123.375 MHz (until announcing last 10 km)
- Landing 118.225 MHz (after announcing last 10 km)

Procedure per alianti motorizzati

Gli alianti motorizzati devono portare a bordo almeno un registratore FR (logger) approvato dall'IGC e dotato di sensore per la registrazione dell'uso dei mezzi di propulsione.

Gli alianti che decollano autonomamente devono seguire lo stesso percorso di salita assegnato ai traini, possibilmente mantenendo una velocità paragonabile ai traini della classe di appartenenza, o seguire un percorso più esterno ad essi. Lo spegnimento del motore può avvenire in luogo e a quota diversi da quelli assegnati agli alianti trainati, ma dopo lo spegnimento devono prontamente entrare nell'area di sgancio non oltre la quota prescritta, ad una velocità non superiore a 150 km/h, senza utilizzare altre termiche o fonti di ascendenza.

Verifica della registrazione motore

Gli alianti motorizzati di ogni tipo devono mantenere attiva la registrazione dell'uso del motore (ENL o simili) durante tutte le fasi di volo, e in ogni giornata di competizione. Il primo giorno di gara, il motore deve essere azionato almeno una volta prima dell'inizio o dopo la conclusione della prestazione sportiva, e di tale azionamento deve comparire inequivocabile traccia nel registratore FR. L'azionamento di prova deve rispettare le norme del Regolamento Nazionale (accensione per una durata minima di 45 secondi e massima di 90 secondi).

Nelle successive giornate di gara, la DzG si limiterà a verificare che la registrazione ENL sia mantenuta attiva e che il motore non sia stato acceso durante lo svolgimento della prestazione sportiva. L'effettuazione nelle giornate successive di ulteriori prove motore secondo le norme di cui sopra, rimane a discrezione del pilota.

Area e quota di sgancio

La Zona e la Quota di sgancio saranno comunicate giornalmente via radio dalla DzG sulla frequenza di terra 118.225 MHz prima dell'inizio dei decolli di ciascuna Classe.

Direzione da mantenere in spirale

Ogni aliante che si unisce ad uno o più altri alianti già stabiliti in spirale, in qualunque luogo e momento del volo, deve seguire la stessa direzione e traccia dei precedenti, per motivi di sicurezza.

Precedenze

I piloti sono tenuti al rispetto delle Regole dell'Aria. La precedenza si concede liberando a destra; in caso di volo accanto a ostacoli (nubi, terreno), il pilota che ha l'ostacolo alla propria destra ha diritto di mantenere costante la propria prua. La DzG chiede di adottare sempre la massima cautela, nel rispetto della sicurezza propria e degli altri utilizzatori dello spazio aereo.

Il percorso di un aliante in spirale non può essere attraversato da un aliante in volo planato. Nel caso della presenza di uno o più alianti in spirale in vicinanza di un ostacolo (nubi, terreno), vige lo stesso diritto di precedenza di chi si trova già in spirale. Un pilota che si avvicini a chi è in spirale userà la massima cautela e prudenza.

Geometrie e procedure di partenza

La Linea di Partenza (Start Line) è una linea simmetrica, perpendicolare alla rotta verso il primo Punto di Virata, o verso il centro della prima Area Assegnata, identificata dalle coordinate del suo punto centrale. La lunghezza del Raggio (Radius) della Start Line è indicata giornalmente sul foglio stampato del tema di giornata (Task Sheet).

L'apertura della Start Line è annunciata dalla DzG sulla frequenza 123.375 MHz, non prima che siano trascorsi 20 minuti dal decollo dell'ultimo aliante appartenente alla rispettiva Classe. La DzG annuncerà l'orario previsto di apertura con un anticipo di 20 minuti, al termine dei decolli della Classe, e quindi effettuerà ulteriori comunicazioni fino ad annunciare ufficialmente l'apertura della Start Line. La Start Line si intende bloccata fino a comunicazione ufficiale di apertura.

Limiti di quota in partenza

La DzG può imporre limiti di quota sulla partenza, in accordo col regolamento nazionale, dandone comunicazione sul Task Sheet, o al briefing o eventualmente in successivi briefing di aggiornamento.

Istruzioni per i fuoricampo

Il partecipante che atterra in luogo diverso dall'aeroporto di Rieti, deve avvisare tempestivamente il proprio aiutante a terra e assicurarsi che quest'ultimo ne dia immediata comunicazione alla DzG anche attraverso gli aiutanti di segreteria. È altresì possibile per il pilota informare direttamente col proprio telefono la direzione di gara.

Recuperi con aerotraino

I decolli di recupero sono consentiti unicamente da aeroporti o aviosuperfici che offrano adeguati livelli di sicurezza delle operazioni di volo, e solo se il traino e l'aliante possono ragionevolmente rientrare in sicurezza a Rieti prima del limite di orario legale.

Geometrie e procedure di Arrivo

Il Cerchio di Arrivo (Finish Ring) è un cerchio di raggio definito giornalmente, incentrato sulle coordinate del punto assegnato. Il Finish Ring è sempre abbinato ad una quota minima di sorvolo del cerchio, indicata sul Task Sheet in metri AMSL.

Il Traguardo di Arrivo (Finish Line) è una linea di raggio pari a 1 km, centrata sulle coordinate del punto assegnato e perpendicolare all'ultimo lato del percorso. La Finish Line è alla quota del terreno, e può essere tagliata durante l'atterraggio in diretta o con un sorvolo veloce (Speed Finish). La DzG può assegnare una quota minima sul terreno, di sorvolo della Finish Line, quando ritenuto utile per motivi di sicurezza.

Durante l'avvicinamento alla Linea o al Cerchio, il pilota deve mantenere un profilo di planata costante. Le manovre nei pressi dei Traguardi devono essere ridotte al minimo indispensabile per una sicura condotta del volo, senza cabrate o improvvisate virate. Il rispetto di questo principio permetterà di garantire la sicurezza di tutti i partecipanti nella fase di arrivo. I comportamenti pericolosi saranno soggetti a penalità.

Il sorvolo Speed Finish deve essere eseguito alla quota minima di 30 metri sul terreno, con velocità sufficiente a compiere un circuito che non sorvoli le piste di atterraggio. Il circuito completo, dal taglio del Traguardo fino all'atterraggio può quindi raggiungere la lunghezza di circa 3 km di volo: di ciò il pilota dovrà tenere conto per evitare di effettuare tagli del circuito o virate a quote e velocità troppo modeste.

Ogni concorrente deve effettuare una chiamata radio sulla frequenza 123.375 MHz annunciando la prossimità all'arrivo (10 km) "Rieti (Contest Number) dieci chilometri" a cui la DzG risponderà "(Contest Number) cambia frequenza", poi il concorrente cambierà frequenza sulla 118.225 MHz e richiamerà Rieti dando, appena possibile, descrizione della procedura d'atterraggio selezionata (in Diretta, Circuito, o orientamento della pista).

La DzG potrà rispondere fornendo indicazioni sull'orientamento consigliato o sulla pista più libera ed opportuna in base alle condizioni meteo e di traffico al suolo.

Gli alianti devono atterrare più lunghi possibile sulla pista selezionata, senza compiere variazioni di direzione per non creare difficoltà a chi segue. Manovre pericolose sono proibite e verranno sanzionate in base alle norme in vigore.

Dopo l'atterraggio è obbligo del pilota assicurarsi che l'aliante venga rimosso dalla pista senza indugio e nel rispetto delle esigenze degli altri utilizzatori dell'aeroporto.

Documentazione del volo

I file prodotti dai registratori di volo FR devono essere inviati o consegnati all'Ufficio Scoring entro 45 minuti dall'atterraggio. Non sono accettati i Flight Recorder; sono accettate schede di memoria USB o SD ripulite e recentemente formattate, purché recanti indicazione visibile della Sigla di Competizione del concorrente; è fortemente incoraggiato l'utilizzo della posta elettronica per l'invio del file direttamente all'ufficio Scoring. La presentazione tardiva è soggetta a penalità. I registratori FR devono essere regolati per produrre almeno un "fix" GPS ogni 5 secondi, ma la DzG raccomanda di scegliere 4 secondi o meno. Il metodo preferito per la consegna della registrazione è l'invio tramite e-mail all'indirizzo scoring.rieti1@gmail.com

Calcolo dei punteggi

Viene utilizzato il sistema di punteggio a 1.000 punti. L'ultima versione di SeeYou è il programma ufficiale di valutazione dei voli.

Gli handicap sono applicati in accordo alla tabella approvata dall'Aero Club d'Italia per l'anno in corso. Solo per la Classe Club, viene applicata l'apposita tabella degli handicap approvata dalla FAI-IGC.

Proteste

Invitiamo tutti i concorrenti a discutere le proprie esigenze o problemi con la DzG dapprima in maniera informale, e in seguito adottando le procedure descritte nel regolamento nazionale. Per le proteste ufficiali è dovuto il versamento di 100 Euro, importo che verrà restituito in caso di accoglimento della protesta.

Briefing di apertura

Durante il Primo Briefing del 13 Agosto 2017, ore 18:30, verrà chiamato l'appello. Chi non fosse in grado di partecipare deve prendere accordi in anticipo col Direttore di Gara il quale, se possibile, darà un appuntamento personalizzato. La mancata presenza, senza previo accordo col DG, annulla l'iscrizione senza possibilità di rimborso degli importi già versati.

Briefing di approfondimento

Al termine di ciascun briefing giornaliero, che coinciderà con quello della concomitante Coppa Città di Rieti (informazioni sportive, meteorologiche, e operative), si terrà un briefing di approfondimento per i Piloti di Promozione grazie alla collaborazione di Alessandro Bruttini. I piloti della Gara di Promozione sono tenuti obbligatoriamente a presenziare ad entrambe le riunioni informative quotidiane.