

FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE

COMMISSION D'AEROSTATION DE LA FAI

FAI BALLOONING COMMISSION

CIA



AX MODEL EVENT RULES

Versione 2007

Entrata in vigore Aprile 2007

Secretariat of FAI

Avenue Mon-Repos 24, CH-1005 Lausanne, Switzerland
Tel: +41-21-345 1070 Fax: +41-21-345 1077 email: sec@fai.org

SEZIONE I – DETTAGLI DELL’EVENTO	1
I. 1 TITOLO	1
I. 2 AUTORIZZAZIONE (S1 An3 2).....	1
I. 3 ORGANIZZAZIONE	1
I. 4 CORRISPONDENZA	1
I. 5 PERSONALE	1
I. 6 LUOGO	1
I. 7 DATE	1
I. 8 CAUZIONE PER LE PROTESTE (S1 An3 8.3)	1
I. 9 LINGUA (GS 3.9.5 parte)	1
I. 10 PARTICIPAZIONE (GS 3.6.1 parte)	1
I. 11 DATA DI CHIUSURA DELLE ISCRIZIONI	1
I. 12 RISCHIO	1
I. 13 ASSICURAZIONE	2
SEZIONE II – DETTAGLI DELLA COMPETIZIONE.....	1
II. 1 AREA DI COMPETIZIONE (7.1)	1
II. 2 FUORI DAI CONFINI (7.2).....	1
II. 3 ZONE PROIBITE (7.3)	1
II. 4 AREA(E) DI DECOLLO COMUNE (9.1.1)	1
II. 5 PUNTO(I) DI DECOLLO COMUNE (CLP) (9.1.2)	1
II. 6 PERMESSO DEI PROPRIETARI (9.3)	1
II. 7 BESTIAME E COLTURE (10.6).....	1
II. 8 GUIDA (10.11).....	1
II. 9 REGOLAMENTI AERONAUTICI (10.14).....	1
II. 10 PROCEDURA DI RICHIAMO (10.15)	1
II. 11 GOAL (12.2)	1
II. 12 LIMITAZIONI DI SICUREZZA (12.4).....	1
II. 13 POSIZIONE DELLA BACHECA UFFICIALE (5.10).....	2
II. 14 COMUNICAZIONI (5.3).....	2
II. 15 PUBBLICAZIONE RISULTATI L’ULTIMO GIORNO DI VOLO (5.6.3)	2
II. 16 EQUIPAGGIO IN VOLO (2.2.2)	2
II. 17 DETTAGLI PER L’USO DEI LOGGER GPS (6.8).....	2
II. 18 DETTAGLI PER I LIMITI DI TEMPO (ore di riposo) (5.6).....	2
II. 19 DIMENSIONI DEL PALLONE (3.3).....	2
II. 20 PUNTO STIMATO DEL MARKER (12.15.2).....	2
II. 21 ALTITUDINE (14.6.4).....	2
SEZIONE III - REGOLE.....	1
CAPITOLO 1 – SCOPI	1
1.1 SCOPI (S1 5.2)	1
1.2 DEFINIZIONE DI CAMPIONE (S1 5.8).....	1
1.3 INTERPRETAZIONE DELLE PAROLE	1
1.4 DOCUMENTAZIONE	1
CAPITOLO 2 – CONDIZIONI D’ISCRIZIONE.....	2
2.1 CONCORRENTE (GS 3.2.2 parte, S1 5.5.5).....	2
2.2 DIRITTO DI RAPPRESENTANZA DEL CONCORRENTE (GS 3.7.2)	2
2.3 QUALIFICAZIONE (S1 5.6.4)	2
2.4 LICENZA SPORTIVA (GS 8.1.2 parte)	2
2.5 ISCRIZIONE	2
2.6 CONFERMA.....	2
2.7 ACCETTAZIONE DEL CODICE SPORTIVO, REGOLE E REGOLAMENTI (GS 3.11.1).....	2
2.8 ESONERO	2
2.9 RESPONSABILITA’ VERSO TERZI	2
2.10 SICUREZZA	3
2.11 RESPONSABILITA’ (S1 An3 3)	3
2.12 CONDOTTA (S1 An3 4).....	3
CAPITOLO 3 – QUALIFICHE DEL PALLONE.....	4
3.1 DEFINIZIONE DI PALLONE (GS 2.2.1, 2.2.1.1, S1 2.1.1.2).....	4

3.2	COMBUSTIBILE.....	4
3.4	AERONAVIGABILITA' (S1 5.5.3).....	4
3.5	DANNI	4
3.6	CONTROLLI AUTOMATICI DI VOLO (S1 5.9.2).....	4
3.7	ALTIMETRO	4
3.8	NUMERI DI GARA	5
3.9	CESTA	5
3.10	RECUPERO	5
CAPITOLO 4 – UFFICIALI DELL'ORGANIZZAZIONE		6
4.1	DIRETTORE DI GARA (GS 4.3.4.1)	6
4.2	STEWARD (GS 4.3.4.2).....	6
4.3	COMPITI DELLA GIURIA INTERNAZIONALE (GS 4.3.1, 4.3.2, S1 5.10 part)	6
4.4	UFFICIALE DELLA SICUREZZA (S1 5.11)	7
CAPITOLO 5 – RECLAMI E PROTESTE		8
5.1	ASSISTENZA (S1 An3 7.1).....	8
5.2	RECLAMO (GS 5.1.1, S1 An3 7)	8
5.3	COMUNICAZIONI (S1 An3 7.7).....	8
5.4	PUBBLICAZIONE (S1 An3 7.7)	8
5.5	PROTESTA (S1 An3 8).....	8
5.6	LIMITI DI TEMPO (GS 5.1.1, S1 An3 7)	8
5.6.1	LIMITI DI TEMPO PER I RECLAMI	8
5.6.2	LIMITI DI TEMPO PER LE PROTESTE	9
5.6.3	RIDUZIONE DEI LIMITI DI TEMPO PER RECLAMI E PROTESTE (S1 An3 7.6, 8.6 parte)	9
5.7	TRATTAMENTO DELLE PROTESTE (GS 4.3.2, 5.5 part)	9
5.8	RESTITUZIONE DELLA CAUZIONE (GS 5.4.3, 5.4.4)	9
5.9	APPROVAZIONE DALLA GIURIA DEI RISULTATI E PREMIAZIONE (GS 3.16.1)	9
5.10	BACHECA UFFICIALE	10
CAPITOLO 6 - OBSERVER		11
6.1	OBSERVER	11
6.2	ASSEGNAZIONE	11
6.3	ASSISTENZA	11
6.4	RICHIESTA DI TESTIMONIANZA	11
6.5	OBSERVER DURANTE IL RECUPERO	11
6.6	FOTOGRAFIE	11
6.7	RAPPORTO DELL'OBSERVER	11
6.8	LOGGER GPS	11
CAPITOLO 7 - CARTE.....		12
7.1	AREA DI GARA.....	12
7.2	FUORI DAI CONFINI	12
7.3	ZONE PROIBITE (PZs).....	12
7.4	PZ IN VIGORE	12
7.5	VIOLAZIONE DI PZ.....	12
7.6	CARTE	12
7.7	LA TERRA PIATTA	12
7.8	COORDINATE DELLE CARTE.....	12
7.9	GRADI DI RIFERIMENTO	12
CAPITOLO 8 - PROGRAMMA, BRIEFING		13
8.1	PROGRAMMA DELLE PROVE	13
8.2	PROVA VALIDA (S1 5.9.1)	13
8.3	SCELTA DELLE PROVE	13
8.4	PROVE MULTIPLE	13
8.5	MODIFICA DELLE REGOLE (GS 3.9.1 parte)	13
8.6	BRIEFING GENERALE (S1 An3 6)	14
8.7	BRIEFING DI PROVA	14
8.8	DATI DELLA PROVA (TASK)	14
8.9	BRIEFING SUPPLEMENTARE	14

8.10	ISCRIZIONE ALLE PROVE	15
8.11	ISCRIZIONE IN RITARDO.....	15
8.12	TEMPO UFFICIALE	15
CAPITOLO 9 – PROCEDURE DI DECOLLO		16
9.1	AREA(E) DI DECOLLO COMUNE.....	16
9.2	POSTI DI DECOLLO INDIVIDUALI	16
9.3	PERMESSO DEL PROPRIETARIO.....	16
9.4	VEICOLI	16
9.5	VEICOLI IN RITARDO	16
9.6	PREPARAZIONE DEI PALLONI.....	16
9.7	GONFIAGGIO FREDDO.....	17
9.8	PUNTO SEGNALI	17
9.9	SEGNALI DI DECOLLO.....	17
9.10	ALTOPARLANTE	17
9.11	PERIODO DI DECOLLO.....	17
9.12	TEMPO ADEGUATO	17
9.13	ESTENSIONE DEL TEMPO	17
9.14	ORDINE DI DECOLLO	18
9.15	PRONTI AL DECOLLO	18
9.16	OSTRUZIONE.....	18
9.17	PERMESSO DI DECOLLO.....	18
9.18	PERDITA DI CONTROLLO.....	18
9.19	DECOLLO (S1 3.2.6.2, 3.2.6.6)	18
9.20	DECOLLO VALIDO	19
9.21	DECOLLO ABORTITO.....	19
9.22	SGOMBERO DELL'AREA DI DECOLLO	19
CAPITOLO 10 – REGOLE DI VOLO		20
10.1	COLLISIONE IN ARIA.....	20
10.2	VOLO AVVENTATO.....	20
10.3	SGOMBERO DELL'AREA DI UN GOAL/TARGET	20
10.4	LANCIO DI OGGETTI	20
10.5	COMPORAMENTO	20
10.6	BESTIAME E COLTURE	20
10.7	PROPRIETARIO	20
10.8	COLLISIONE.....	20
10.9	PERSONE A BORDO	21
10.10	EQUIPAGGIO A TERRA.....	21
10.11	GUIDA	21
10.12	SBARCO	21
10.13	ASSISTENZA	21
10.14	REGOLAMENTI AERONAUTICI	21
10.15	PROCEDURA DI RICHIAMO.....	21
CAPITOLO 11 - ATTERRAGGI		22
11.1	ATTERRAGGI.....	22
11.2	ATTERRAGGIO A DISCREZIONE	22
11.3	ATTERRAGGIO DI GARA	22
11.4	CONTATTO CON IL SUOLO 1.....	22
11.5	CONTATTO CON IL SUOLO 2.....	22
11.6	PERMESSO DI RECUPERO.....	22
CAPITOLO 12 - GOAL, MARKER.....		23
12.1	GOAL	23
12.2	GOAL SCELTO DA UN CONCORRENTE	23
12.3	DICHIARAZIONE DEI CONCORRENTI	23
12.4	LIMITAZIONI DI SICUREZZA	23
12.5	TARGET	24
12.6	MARKER	24
12.7	MARKER VISIBILE	24
12.8	LANCIO DEL MARKER	24
12.9	LANCIO DEL MARKER PER GRAVITA'	24

12.10	LANCIO LIBERO DEL MARKER	24
12.11	PUNTO	24
12.12	PUNTO OSSERVATO	24
12.13	INTERFERENZA COL MARKER.....	25
12.14	PERIODO DI RICERCA.....	25
12.15	MARKER PERSO	25
12.16	PERIODO DI PUNTEGGIO	25
12.17	AREA DI PUNTEGGIO	25
CAPITOLO 13 – PENALITA’	26	
13.1	INFRAZIONE SERIE, COMPORTAMENTO ANTISPORTIVO (GS 5.2 part).....	26
13.2	PENALITA’ NON SPECIFICATE	26
13.3	VIOLAZIONE DI DISTANZE	26
13.4	PUNTI DI PENALITA’	26
13.5	PROVA DI VIOLAZIONE DELLE REGOLE (S1 An3 8.9)	27
CAPITOLO 14 - PUNTEGGIO.....	28	
14.1	RISULTATO	28
14.2	PUNTEGGIO.....	28
14.3	PUBBLICAZIONE DEI PUNTEGGI (S1 5.9.4 parte)	28
14.4	ORDINE DI CLASSIFICA.....	29
14.5	FORMULA DEI PUNTI.....	29
14.6	PRECISIONE	30
14.7	MISURAZIONI.....	30
14.8	CLASSIFICHE FINALI PARI	30
CAPITOLO 15 - PROVE.....	31	
15.1	GOAL DICHIARATO DAL PILOTA (PDG).....	31
15.2	GOAL DICHIARATO DAL GIUDICE (JDG)	31
15.3	HESITATION WALTZ (HWZ).....	31
15.4	FLY IN (FIN)	31
15.5	FLY ON (FON)	31
15.6	CACCIA ALLA VOLPE (HNH).....	32
15.7	WATERSHIP DOWN (WSD).....	32
15.8	GORDON BENNETT MEMORIAL (GBM)	33
15.9	AVVICINAMENTO CALCOLATO (CRT).....	33
15.10	CORSA AD UN’AREA (RTA)	33
15.11	GOMITO (ELBOW) (ELB)	33
15.12	AREA DEL TRIANGOLO (LAND RUN) (LRN)	34
15.13	DISTANZA MINIMA (MDT)	34
15.14	IL VOLO PIU’ CORTO (SFL)	34
15.15	DISTANZA MINIMA CON DUE LANCI (MDD)	34
15.16	TEMPO DI MASSIMA DISTANZA (XDT).....	35
15.17	DISTANZA MASSIMA (XDI)	35
15.18	DISTANZA MASSIMA TRA DUE LANCI (XDD)	35
15.19	ANGOLO (ANG).....	35
ANNESSO 1 – ELENCO ABBREVIAZIONI.....	37	

Documenti correlati (ultima versione):

GS	Sporting Code, General Section (Codice Sportivo, Sezione Generale)
S1	Sporting Code, Section 1 (Codice Sportivo, Sezione 1)
SOH	Safety Officer Handbook (Manuale dell’Ufficiale della Sicurezza)
COH	Competition Operation Handbook (Manuale della Gestione di una Competizione)
OH	Observer Handbook (Manuale dell’Observer)

SEZIONE I – DETTAGLI DELL'EVENTO**I. 1 TITOLO**

L'evento sarà conosciuto come:

20° CAMPIONATO ITALIANO DI VOLO IN MONGOLFIERA 2007

I. 2 AUTORIZZAZIONE (S1 An3 2)

L'evento è autorizzato dall'Aero Club d'Italia e dalla Federazione Italiana Aerostatica.

I. 3 ORGANIZZAZIONE

L'evento è organizzato dall'Aero Club di Terni.

I. 4 CORRISPONDENZA

Tutte le iscrizioni e la corrispondenza devono essere inviate a:
SAVERI MAURIZIO - Terni

I. 5 PERSONALE

Direttore di gara : Lorena Morlini

Vice direttore di gara : Paolo Riatti

Responsabile sicurezza : Maurizio Saveri

Presidente giuria: verrà annunciato al briefing generale

I. 6 LUOGO

L'evento si terrà a Terni, con base presso l'aviosuperficie dell'Aero Club stesso.

I. 7 DATE

Il 20° Campionato Italiano di Mongolfiere si svolgerà da mercoledì 5 settembre a domenica 9 settembre 2007. Il briefing generale avrà luogo mercoledì 5 settembre alle ore 18:30. Il primo volo di gara sarà al mattino di giovedì 6 settembre e l'ultimo volo di gara sarà al mattino di domenica 9 settembre oppure, in caso il numero minimo di gare, come indicato nella regola 1.2, non sia stato raggiunto, l'ultimo volo di gara sarà il pomeriggio di domenica 9 settembre. La premiazione avrà luogo domenica pomeriggio.

I. 8 CAUZIONE PER LE PROTESTE (S1 An3 8.3)

La cauzione che deve accompagnare le proteste sarà di 100 €

I. 9 LINGUA (GS 3.9.5 parte)

I. 9.1 La lingua ufficiale dell'evento sarà l'italiano e potrà essere fornita traduzione in inglese su richiesta. In tutte le interpretazioni prevarrà la versione in lingua inglese.

I. 9.2 Il materiale stampato, ad esempio i dati delle prove, le informazioni meteorologiche, ecc., saranno in italiano ed in aggiunta in inglese. Il linguaggio usato verbalmente durante i briefing sarà l'italiano ed in aggiunta l'inglese, in caso di necessità.

I. 10 PARTICIPAZIONE (GS 3.6.1 parte)

L'evento è aperto a tutti gli Aero Club nazionali in regola con gli obblighi FAI.

I. 11 DATA DI CHIUSURA DELLE ISCRIZIONI

La data di chiusura delle iscrizioni per il 20° Campionato Italiano di Mongolfiere è il 30/05/2007.

I. 12 RISCHIO

Il pallone e le altre cose appartenenti al concorrente saranno a rischio del concorrente per tutto il tempo. Partecipando all'evento il concorrente accetta di non fare alcun reclamo per ferite a se stesso o perdita o danni alla sua proprietà.

I. 13

ASSICURAZIONE

Ogni concorrente dovrà essere assicurato per ogni richiesta di danni a terzi per un massimale minimo (nel rispetto della nuova legislazione europea, in funzione della MTOM del pallone e del numero dei pax) di almeno 1,5 milioni di euro. Egli dovrà fornire prova documentaria di questa assicurazione valida per il periodo del campionato, che copra ogni pallone sul quale possa volare.

SEZIONE II – DETTAGLI DELLA COMPETIZIONE

- II. 1 AREA DI COMPETIZIONE (7.1)**
La mappa di gara consiste nei fogli cartacei forniti dagli organizzatori e nella corrispondente versione digitalizzata scaricabile dal sito web della FITA.
L'area di competizione verrà annunciata al briefing generale.
- II. 2 FUORI DAI CONFINI (7.2)**
Saranno dichiarati al briefing generale.
- II. 3 ZONE PROIBITE (7.3)**
Saranno dichiarate al briefing generale.
- II. 4 AREA(E) DI DECOLLO COMUNE (9.1.1)**
Saranno dichiarate al briefing generale.
- II. 5 PUNTO(I) DI DECOLLO COMUNE (CLP) (9.1.2)**
Sarà dichiarato al briefing generale.
- II. 6 PERMESSO DEI PROPRIETARI (9.3)**
Si applica la regola 9.3. In aggiunta, si può decollare senza chiedere il permesso del proprietario da strade di bassa importanza se la cesta rimane sulla strada e l'involucro del pallone può essere steso sul terreno adiacente, purché il raccolto sia già stato tolto oppure sia un terreno non coltivato e comunque non venga arrecato alcun danno. Non si può bloccare il traffico sulla strada.
- II. 7 BESTIAME E COLTURE (10.6)**
Si applica la regola 10.6.
- II. 8 GUIDA (10.11)**
Tutti i veicoli devono essere guidati con la massima sicurezza e devono adeguarsi alle regole di guida italiane.
- II. 9 REGOLAMENTI AERONAUTICI (10.14)**
Saranno dichiarati al briefing generale.
- II. 10 PROCEDURA DI RICHIAMO (10.15)**
Sarà dichiarata al briefing generale.
- II. 11 GOAL (12.2)**
Il punto centrale dell'intersezione di strade sarà:
- l'intersezione delle linee centrali delle strade, misurate considerando la superficie asfaltata della strada.
Il direttore di gara fornirà una definizione grafica delle intersezioni più insolite.
Le seguenti tipologie di strade sono permesse come goal selezionati dai piloti:
- verranno pubblicate le coordinate nel sito della FITA e verranno annunciati al briefing generale.
- II. 12 LIMITAZIONI DI SICUREZZA (12.4)**
Nessun goal scelto dal concorrente dovrà essere:

- a. entro un'area edificata (al briefing generale verranno annunciate le aree aventi lo status di aree edificate) e su certe strade come specificato dal direttore al briefing generale.
- b. sulle seguenti strade: definite al briefing generale
- c. entro 200 metri da una PZ rossa
- d. entro 200 metri da un'autostrada o da ogni strada definita dal direttore come avente lo status di autostrada (misurato dal bordo esterno, come mostrato sulla mappa di gara)
- e. entro 200 metri da linee elettriche visibili sulla mappa di gara.

- II. 13 POSIZIONE DELLA BACHECA UFFICIALE (5.10)**
Sarà dichiarata al briefing generale.
- II. 14 COMUNICAZIONI (5.3)**
Le risposte ai reclami saranno pubblicate mezz'ora prima del briefing o in accordo ad indicazioni individuali al concorrente.
- II. 15 PUBBLICAZIONE RISULTATI L'ULTIMO GIORNO DI VOLO (5.6.3)**
Il giorno prima dell'ultimo giorno di volo verrà annunciato l'orario di pubblicazione dei risultati per l'ultimo giorno di volo.
- II. 16 EQUIPAGGIO IN VOLO (2.2.2)**
Si applica la regola 2.2.2
- II. 17 DETTAGLI PER L'USO DEI LOGGER GPS (6.8)**
Verrà fornito un logger GPS ai concorrenti. Il logger deve essere connesso ad un anello attaccato all'involucro del pallone 2 metri sopra all'imboccatura sul lato destro. I logger verranno forniti accesi durante ogni briefing di prova ed è responsabilità del pilota prendere il logger dal tavolo del briefing, portarlo sul campo di decollo ed attaccarlo al pallone; l'observer controlla che questo venga fatto e che il logger sia acceso. Al termine del volo, il pilota deve staccare il logger e consegnarlo all'observer, il quale provvederà a riportarlo alla direzione di gara. L'utilizzo dei logger GPS è inteso per scopi di controllo e verifica. Se un logger GPS fornito dall'organizzazione fallisce nel registrare la traccia, il GPS del pilota può essere usato come backup.
- II. 18 DETTAGLI PER I LIMITI DI TEMPO (ore di riposo) (5.6)**
Le ore tra 22:00 – 05:30 e 13:00 – 15:30 non saranno considerate per lo scopo del tempo limite per le proteste ed i reclami. Il periodo totale di riposo in un giorno deve essere di almeno 10 ore e può essere diviso in 2 parti, a seconda della durata della luce del giorno.
- II. 19 DIMENSIONI DEL PALLONE (3.3)**
Si applica la regola 3.3.
- II. 20 PUNTO STIMATO DEL MARKER (12.15.2)**
Verrà dato un risultato stimato in base all'interpretazione meno vantaggiosa delle informazioni disponibili se il marker è stato rilasciato da un'altitudine inferiore a 6000 ft MSL.
- II. 21 ALTITUDINE (14.6.4)**
Il metodo di misura dell'altitudine è quello dei GPS configurati con i dati annunciati al briefing generale, a meno che non venga specificato diversamente.

SEZIONE III - REGOLE**CAPITOLO 1 – SCOPI****1.1 SCOPI (S1 5.2)**

Gli scopi dell'evento sono:

- determinare il vincitore del Campionato Italiano 2007;
- determinare il vincitore del Trofeo Fita;
- stimolare lo sviluppo dell'aerostatica per mezzo di un confronto di piloti e mongolfiere.

1.2 DEFINIZIONE DI CAMPIONE (S1 5.8)

1.2.1 Il concorrente vincitore sarà il concorrente con il più alto punteggio totale alla fine dell'evento.

1.2.2 Affinché l'evento sia approvato come un evento sportivo di prima categoria e per poter dichiarare un campione, devono essere completate almeno 3 prove in non meno di 2 voli separati.

1.3 INTERPRETAZIONE DELLE PAROLE

1.3.1 "Dovere" e "obbligo" significano che l'applicazione è vincolante. Se non si ottempera ci saranno normalmente penalità , interpretazioni svantaggiose o altri svantaggi.

1.3.2 "Dovrebbe" significa che l'applicazione è raccomandata. Se non si ottempera ci potrebbero essere delle penalità , interpretazioni svantaggiose o altri svantaggi.

1.3.3 "Potrebbe" significa che l'applicazione è opzionale.

1.4 DOCUMENTAZIONE

I seguenti documenti saranno controllati quando il pilota farà l'iscrizione arrivando al campionato:

- a. Brevetto di pilota
- b. Libretto di volo
- c. Libretto del pallone
- d. Certificato di navigabilità
- e. Certificato d'immatricolazione
- f. Certificato di assicurazione
- g. Licenza sportiva FAI
- h. Passaporto o carta d'identità

CAPITOLO 2 – CONDIZIONI D'ISCRIZIONE**2.1 CONCORRENTE (GS 3.2.2 parte, S1 5.5.5)**

- 2.1.1 Una persona che si è iscritta e partecipa ad un evento sportivo.
- 2.1.2 Non è ammesso alcun cambio di concorrente dopo l'inizio del briefing generale di un evento sportivo di prima categoria.

2.2 DIRITTO DI RAPPRESENTANZA DEL CONCORRENTE (GS 3.7.2)

- 2.2.1 In eventi sportivi internazionali il concorrente rappresenta l'Aero Club nazionale che ha emesso la sua licenza sportiva, a meno che appartenga ad un team internazionale.
- 2.2.2 Se un membro dell'equipaggio e/o passeggero che vola nel cesto, che non sia l'observer assegnato, ha gareggiato in una qualunque competizione nazionale o internazionale, allora dovrà essere della stessa nazionalità del concorrente.

2.3 QUALIFICAZIONE (S1 5.6.4)

I piloti comandanti devono essere stati autorizzati ad agire come piloti comandanti della classe di mongolfiere per cui l'evento sportivo di prima categoria è organizzato, almeno 12 mesi prima dell'inizio dell'evento. Ogni pilota comandante deve avere accumulato almeno 50 ore come pilota comandante per quella classe di mongolfiere entro la data di chiusura delle iscrizioni.

2.4 LICENZA SPORTIVA (GS 8.1.2 parte)

Il titolare deve firmare la sua licenza sportiva. Facendo questo egli riconosce di essere al corrente e di approvare il Codice Sportivo FAI e si impegna a rispettarlo.

2.5 ISCRIZIONE

Il modulo d'iscrizione compilato e la quota di partecipazione di ogni concorrente devono arrivare agli organizzatori entro la data di chiusura delle iscrizioni, ad eccezione di posti extra offerti dagli organizzatori.

2.6 CONFERMA

Una concorrente che non ha ricevuto conferma della sua richiesta d'iscrizione entro 7 giorni dalla data di chiusura delle iscrizioni dovrebbe chiedere spiegazioni agli organizzatori.

2.7 ACCETTAZIONE DEL CODICE SPORTIVO, REGOLE E REGOLAMENTI (GS 3.11.1)

SI RICHIEDE AGLI ISCRITTI E PARTECIPANTI DI CONOSCERE, CAPIRE, ACCETTARE ED ATTENERSI AL CODICE SPORTIVO ED ALLE REGOLE E REGOLAMENTI DELL'EVENTO E, CON L'ISCRIZIONE, SI INTENDE CHE LO ACCETTINO SENZA RISERVE. ESSI DOVREBBERO APPREZZARE IL FATTO DI RAPPRESENTARE IL LORO AERO CLUB, DOVREBBERO COMPETERE IN MODO SPORTIVO ED IL LORO COMPORTAMENTO NON DEVE DARE ADITO A BIASIMI.

2.8 ESONERO

Iscrivendosi all'evento, un concorrente rinuncia ad ogni diritto di azione contro l'organizzatore, il proprietario di qualsiasi terreno ed i loro rispettivi membri, dipendenti o personale per ogni perdita o danno da lui subito in conseguenza di qualsiasi atto od omissione da parte loro o da parte di altri concorrenti.

2.9 RESPONSABILITA' VERSO TERZI

Iscrivendosi all'evento, il concorrente si assume tutte le responsabilità per ferite, perdite o danni a terzi o alla loro proprietà, causate da lui o dal suo equipaggio.

2.10 SICUREZZA

Ogni informazione o previsione meteorologica, o altre informazioni sulla sicurezza e sulla navigazione, vengono fornite in buona fede come guida per i concorrenti. Per regolare il gonfiaggio ed il decollo dei palloni saranno nominati degli ufficiali di gara. Comunque niente potrà ridurre la responsabilità dei piloti in questo capitolo.

2.11 RESPONSABILITA' (S1 An3 3)

UN CONCORRENTE RESTA TOTALMENTE RESPONSABILE PER LA SICUREZZA DELLE OPERAZIONI DEL SUO PALLONE IN OGNI FASE DI GONFIAGGIO, DECOLLO, VOLO ED ATTERRAGGIO. EGLI DEVE ASSICURARSI CHE LA SUA ATTREZZATURA, IL SUO EQUIPAGGIO ED IL SUO LIVELLO DI ABILITA' ED ESPERIENZA SIANO ADATTI ALLE CONDIZIONI, SECONDO IL SUO GIUDIZIO. UN CONCORRENTE E' RESPONSABILE PER TUTTE LE AZIONI DEL SUO EQUIPAGGIO DURANTE LA GARA.

2.12 CONDOTTA (S1 An3 4)

GLI ISCRITTI, I CONCORRENTI ED I LORO EQUIPAGGI DEVONO COMPORTARSI IN MODO SPORTIVO E DEVONO OBBEDIRE ALLE DIRETTIVE DEGLI UFFICIALI DI GARA. UN COMPORTAMENTO SCONSIDERATO VERRA' PENALIZZATO DAL DIRETTORE DI GARA.

CAPITOLO 3 – QUALIFICHE DEL PALLONE**3.1 DEFINIZIONE DI PALLONE (GS 2.2.1, 2.2.1.1, S1 2.1.1.2)**

- 3.1.1 AEROSTATO – UN AEROMOBILE PIU' LEGGERO DELL'ARIA.
PALLONE LIBERO – UN AEROSTATO SOSTENUTO STATICAMENTE IN ARIA,
SENZA MEZZI DI PROPULSIONE PER MEZZO DI QUALSIASI FONTE DI ENERGIA.
- 3.1.2 SOTTO-CLASSE AX – PALLONI LIBERI CHE OTTENGONO LA LORO SPINTA DI
GALLEGGIAMENTO SOLTANTO COME RISULTATO DEL RISCALDAMENTO
DELL'ARIA. NELL'INVOLUCRO NON DEVONO ESSERE CONTENUTI ALTRI GAS
OLTRE AI NORMALI PRODOTTI DI COMBUSTIONE E ALL'ARIA.
- 3.1.3 Le ventole che servono per ruotare o spingere il pallone possono essere usate in volo
solo dopo che tutti i task sono terminati. Penalità da 250 a 500 punti di prova.

3.2 COMBUSTIBILE

Ogni pallone dovrà portare combustibile sufficiente per completare il volo, con una riserva adeguata. La mancanza di combustibile per completare il volo non potrà dare adito a proteste.

3.3 NOMINA DEL PALLONE

Ogni concorrente dovrà dichiarare con quale pallone parteciperà ai voli del campionato. Non può essere effettuato alcun cambio del pallone dopo l'inizio del prima briefing di prova, ad eccezione di quanto previsto dal presente regolamento. La categoria di massima dimensione è AX8 (3000cbm/105000cft). Altre categorie possono essere specificate nella SEZIONE II per eventi specifici, per es. gare alpine di mongolfiere.

3.4 AERONAVIGABILITA' (S1 5.5.3)

GLI AEROSTATI CHE VOLANO NELL'EVENTO DEVONO AVERE CERTIFICATI DI IMMATRICOLAZIONE E DI NAVIGABILITA' VALIDI O, AL POSTO DI QUEST'ULTIMO, UN DOCUMENTO EQUIVALENTE DELL'AUTORITA' RICONOSCIUTA DELLA NAZIONE INTERESSATA. GLI ORGANIZZATORI HANNO IL POTERE DI NON ACCETTARE OGNI AEROSTATO CHE, A LORO GIUDIZIO, NON ABBA UNO STANDARD ACCETTABILE DI NAVIGABILITA'.

3.5 DANNI

- 3.5.1 Se un pallone subisce danni in gara, può essere riparato. Componenti danneggiati possono essere cambiati o riparati, ma un involucro completo può essere sostituito solo a discrezione del direttore di gara.
- 3.5.2 Ogni danno ad un pallone che abbia effetto sulla sua navigabilità deve essere riferito al direttore di gara prima d'iscriverlo alla prova successive e può volare di nuovo solo dopo il suo parere favorevole per ogni riparazione. Penalità: fino a 1000 punti di gara.

3.6 CONTROLLI AUTOMATICI DI VOLO (S1 5.9.2)

OGNI APPARECCHIATURA PROGETTATA PER FUNZIONARE COME UN COMANDO AUTOMATICO DI VOLO E' PROIBITA, INDIPENDENTEMENTE DALLA SPECIFICA NATURA DELL'APPARECCHIATURA.

3.7 ALTIMETRO

Ogni pallone deve avere un altimetro funzionante.

3.8 NUMERI DI GARA

L'organizzatore fornirà due teli che saranno esposti sui lati opposti del cesto durante le prove. Tutti i veicoli degli equipaggi dovranno essere identificati chiaramente con i numeri di gara su entrambi i lati.

3.9 CESTA

Il termine "cesta" include qualsiasi scompartimento per equipaggio o passeggeri, indipendentemente dal tipo di costruzione.

3.10 RECUPERO

- 3.10.1 Gli equipaggi di recupero non dovranno stare entro 100 metri di raggio da un marker del concorrente se non in presenza di un ufficiale di gara o di un observer. L'observer assegnato, nel caso sia in volo, potrà permettere all'equipaggio a terra di segnare la posizione del marker fintanto che è in vista ed a distanza di chiamata.
- 3.10.2 Tutti i veicoli utilizzati per il recupero del pallone devono essere contrassegnati dai numeri di gara.
- 3.10.3 I veicoli di recupero non devono essere parcheggiati a meno di 100 metri da un goal/bersaglio scelto dal direttore o dal concorrente.

CAPITOLO 4 – UFFICIALI DELL'ORGANIZZAZIONE**4.1 DIRETTORE DI GARA (GS 4.3.4.1)**

- 4.1.1 IL DIRETTORE DI GARA SARA' IL RESPONSABILE DELLE OPERAZIONI GENERALI DELL'EVENTO. EGLI DOVRA' AVERE UN VICE DIRETTORE ED UFFICIALI TECNICI PER ASSISTERLO. IL DIRETTORE DI GARA ED IL SUO VICE DOVRANNO ESSERE APPROVATI DALLA CIA.
- 4.1.2 IL DIRETTORE DI GARA E' RESPONSABILE DELLA BUONA GESTIONE E DEL FUNZIONAMENTO SICURO E SENZA PROBLEMI DELL'EVENTO. EGLI PRENDERA' DECISIONI OPERATIVE IN ACCORDO CON I REGOLAMENTI DEL CODICE SPORTIVO E DELLE REGOLE DI GARA. EGLI PUO' PENALIZZARE O SQUALIFICARE UN CONCORRENTE PER CATTIVA CONDOTTA O VIOLAZIONE DELLE REGOLE. DOVRA' PARTECIPARE ALLE RIUNIONI DELLA GIURIA E PORTARE PROVE SU RICHIESTA.
- 4.1.3 In questo regolamento la parola "direttore" può essere usata invece di "direttore di gara".
- 4.1.4 La responsabilità del direttore di gara è limitata alle operazioni di gara e non include nessun'altra attività dell'evento che non sia in relazione con le operazioni di gara.

4.2 STEWARD (GS 4.3.4.2)

- 4.2.1 GLI STEWARD SONO DEI CONSIGLIERI DEL DIRETTORE. ESSI CONTROLLANO LA CONDUZIONE DELLA GARA E RIPORTANO OGNI IRREGOLARITA' O INFRAZIONE AL REGOLAMENTO O COMPORTAMENTO PERICOLOSO PER LA SICUREZZA DEGLI ALTRI CONCORRENTI O ANTISPORTIVO. ESSI RACCOLGONO INFORMAZIONI E FATTI SULLE QUESTIONI CHE DEVONO ESSERE CONSIDERATE DALLA GIURIA INTERNAZIONALE. Consigliano il direttore di gara sull'interpretazione del regolamento e sulle penalità.
- 4.2.2 UNO STEWARD NON HA POTERE ESECUTIVO. NON PUO' ESSERE UN MEMBRO DEL COMITATO ORGANIZZATORE. UNO STEWARD PUO' ASSISTERE ALLE RIUNIONI DELLA GIURIA INTERNAZIONALE COME OSSERVATORE O TESTIMONE.

4.3 COMPITI DELLA GIURIA INTERNAZIONALE (GS 4.3.1, 4.3.2, S1 5.10 part)

- 4.3.1 LA GIURIA INTERNAZIONALE E' RESPONSABILE DI CONSIGLI, DECISIONI O INTERPRETAZIONI DEL REGOLAMENTO, ESSENDO STATA NOMINATA O APPROVATA DALLA CIA.
- 4.3.2 OLTRE AD ESSERE IL PRESIDENTE NELLE RIUNIONI DELLA GIURIA, IL PRESIDENTE HA IL DIRITTO DI CHIEDERE AGLI ORGANIZZATORI DI RISPETTARE IL CODICE SPORTIVO FAI E LE REGOLE E REGOLAMENTI PUBBLICATI PER LA GARA. SE GLI ORGANIZZATORI NON LO FANNO, IL PRESIDENTE DELLA GIURIA HA IL POTERE DI FERMARE LA GARA FINCHE' UNA RIUNIONE DELLA GIURIA NON HA CONSIDERATO LA SITUAZIONE.
- 4.3.3 LA GIURIA HA IL DIRITTO DI PORRE FINE ALLA GARA SE GLI ORGANIZZATORI NON RISPETTANO IL CODICE SPORTIVO FAI ED I REGOLAMENTI PUBBLICATI. ESSA PUO' RACCOMANDARE AL SEGRETARIO GENERALE DELLA FAI CHE TUTTE LE QUOTE D'ISCRIZIONE VENGAO RESTITUITE.
- 4.3.4 UN MEMBRO DELLA GIURIA DEVE POSSEDERE UNA CONOSCENZA GLOBALE DEL CODICE SPORTIVO E DELLE REGOLE E REGOLAMENTI DELLA GARA. ALMENO UN MEMBRO DELLA GIURIA DEVE ESSERE SUL LUOGO DURANTE LE OPERAZIONI DI GARA.

4.4 UFFICIALE DELLA SICUREZZA (S1 5.11)

4.4.1 L'UFFICIALE DELLA SICUREZZA DOVRA' ESSERE APPROVATO DALLA CIA.

4.4.2 L'UFFICIALE DELLA SICUREZZA DOVRA' CONSIGLIARE IL DIRETTORE DI GARA IN TUTTE LE QUESTIONI RIGUARDANTI LA SICUREZZA. LE PROCEDURE OPERATIVE OBBLIGATORIE PER L'UFFICIALE DELLA SICUREZZA SONO CONTENUTE NEL SOH (SAFETY OFFICER HANDBOOK).

CAPITOLO 5 – RECLAMI E PROTESTE**5.1 ASSISTENZA (S1 An3 7.1)**

UN CONCORRENTE NON SODDISFATTO PER QUALSIASI COSA DOVREBBE INNANZITUTTO RICHIEDERE L'ASSISTENZA DELL'UFFICIALE DI GARA COMPETENTE; PUO' CHIEDERE CHE SIANO CONTROLLATI I SUOI RISULTATI ED I SUOI PUNTEGGI E CHE GLI VENGA SPIEGATO COME SONO STATI CALCOLATI.

5.2 RECLAMO (GS 5.1.1, S1 An3 7)

5.2.1 LO SCOPO DI UN RECLAMO E' DI OTTENERE UNA CORREZIONE SENZA LA NECESSITA' DI FARE UNA PROTESTA FORMALE.

5.2.2 UN RECLAMO E' UNA RICHIESTA DI UN CONCORRENTE AL DIRETTORE DI GARA PER AVERE INFORMAZIONI SU QUALSIASI ARGOMENTO DI CUI IL CONCORRENTE STESSO NON SIA SODDISFATTO.

5.2.3 UN RECLAMO FORMALE DEVE ESSERE INOLTRATO IN FORMA SCRITTA IN ITALIANO E RICEVERA' UNA RISPOSTA SCRITTA.

5.2.4 I RECLAMI DOVRANNO ESSERE DATI O TRASMESSI DAL CONCORRENTE AL DIRETTORE DI GARA O AL SUO UFFICIALE DESIGNATO, IL QUALE NE CONFERMERA' LA RICEZIONE E REGISTRERA' L'ORARIO DI RICEZIONE.

5.3 COMUNICAZIONI (S1 An3 7.7)

LE RISPOSTE AI RECLAMI DEVONO ESSERE PUBBLICATE NELLA BACHECA UFFICIALE AD ORARI STABILITI, ANNUNCIATI IN ANTICIPO DAL DIRETTORE DI GARA.

5.4 PUBBLICAZIONE (S1 An3 7.7)

IL DIRETTORE PUO' A SUA DISCREZIONE PUBBLICARE IL TESTO DI UN RECLAMO FORMALE INSIEME ALLA RISPOSTA. LO DEVE FARE SE IL CONCORRENTE LO RICHIEDE.

5.5 PROTESTA (S1 An3 8)

5.5.1 SE SCONTENTO DELLA DECISIONE SU UN RECLAMO FATTO DURANTE LA GARA, UN CONCORRENTE HA IL DIRITTO DI PROTESTARE.

5.5.2 LE DICHIARAZIONI DELL'INTENTO DI PROTESTARE E LE PROTESTE, INSIEME AI SOLDI, DOVRANNO ESSERE DATE O TRASMESSE DAL CONCORRENTE AL DIRETTORE DI GARA O AL SUO UFFICIALE DESIGNATO, IL QUALE NE CONFERMERA' LA RICEZIONE E REGISTRERA' L'ORARIO DI RICEZIONE.

5.5.3 UN CONCORRENTE CHE HA FATTO UNA PROTESTA HA IL DIRITTO DI FARE UNA PRESENTAZIONE VERBALE DEL SUO CASO ALLA GIURIA. DURANTE QUESTA RIUNIONE PUO' ESSERE ASSISTITO DA UN INTERPRETE O CONSIGLIERE A SUA SCELTA.

5.5.4 IL TESTO DI TUTTE LE PROTESTE E LE DECISIONI DELLA GIURIA DEVONO ESSERE PUBBLICATE SULLA BACHECA UFFICIALE.

5.6 LIMITI DI TEMPO (GS 5.1.1, S1 An3 7)**5.6.1 LIMITI DI TEMPO PER I RECLAMI**

5.6.1.1 I RECLAMI DEVONO ESSERE INOLTRATI IL PIU' PRESTO POSSIBILE DOPO L'EVENTO CHE HA DATO ORIGINE AL RECLAMO E DEVONO ESSERE TRATTATI CON CELERITA'.

5.6.1.2 I reclami riguardanti il punteggio devono essere fatti al direttore entro otto ore dalla pubblicazione dei risultati ufficiali del task. I tempi di riposo definiti nei dettagli della competizione non sono tenuti in considerazione per lo scopo di questi limiti di tempo.

5.6.1.3 La pubblicazione di una nuova versione ufficiale dei punteggi estenderà il tempo del reclamo solo relativamente al reclamo coinvolto.

5.6.2 LIMITI DI TEMPO PER LE PROTESTE

5.6.2.1 Un concorrente che intende protestare, DOVRA' DICHIARARE AL DIRETTORE DI GARA LA SUA INTENZIONE DI PROTESTARE ENTRO 1 ORA DALLA PUBBLICAZIONE DELLA RISPOSTA AL SUO RECLAMO.

5.6.2.2 ENTRO 8 ORE DALLA RISPOSTA AL SUO RECLAMO, EGLI DEVE PRESENTARE LA PROTESTA IN ITALIANO PER SCRITTO ACCOMPAGNATA DAL DEPOSITO DI SOLDI. I tempi di riposo definiti nei dettagli della competizione non sono tenuti in considerazione per lo scopo di questi limiti di tempo.

5.6.3 RIDUZIONE DEI LIMITI DI TEMPO PER RECLAMI E PROTESTE (S1 An3 7.6, 8.6 parte)

5.6.3.1 I RECLAMI FATTI DURANTE O DOPO L'ULTIMO GIORNO DI GARA DEVONO ESSERE PRESENTATI al direttore entro 1 ora dalla pubblicazione dei risultati ufficiali.

5.6.3.2 LE PROTESTE FATTE DURANTE O DOPO L'ULTIMO GIORNO DI GARA DEVONO ESSERE PRESENTATE ENTRO 1 ORA DALLA RISPOSTA.

5.6.3.3 Il direttore di gara dovrà annunciare gli orari di pubblicazione di tutti i risultati delle prove per l'ultimo giorno di volo.

5.6.3.4 I limiti di tempo applicabili ai risultati pubblicati dopo le ore 13:00 del giorno prima dell'ultimo giorno di volo saranno ridotti ad 1 ora durante o dopo l'ultimo giorno di volo dell'evento.

5.7 TRATTAMENTO DELLE PROTESTE (GS 4.3.2, 5.5 part)

5.7.1 IL DIRETTORE DI GARA DEVE PRESENTARE OGNI PROTESTA AL PRESIDENTE DELLA GIURIA SENZA RITARDO. IL PRESIDENTE DOVRA' INDIRE UNA RIUNIONE DELLA GIURIA INTERNAZIONALE ENTRO 24 ORE DAL RICEVIMENTO DELLA PROTESTA.

5.7.2 LA GIURIA DEVE ASCOLTARE ENTRAMBE LE PARTI SULLE VICENDE DELLA PROTESTA, APPLICANDO LE REGOLE FAI PERTINENTI E LE REGOLE DI GARA.

5.7.3 IL PRESIDENTE DELLA GIURIA DOVRA' RIPORTARE AL DIRETTORE DI GARA IL RISULTATO ED UN RIASSUNTO DI TUTTE LE CONSIDERAZIONI RILEVANTI IN FORMA SCRITTA E SENZA RITARDO. IL DIRETTORE DI GARA PUBBLICHERA' IL RAPPORTO DEL PRESIDENTE.

5.8 RESTITUZIONE DELLA CAUZIONE (GS 5.4.3, 5.4.4)

5.8.1 NORMALMENTE SI RESTITUISCE LA CAUZIONE SOLO SE LA PROTESTA E' STATA ACCOLTA O SE E' STATA RITIRATA PRIMA DELLA RIUNIONE DELLA GIURIA.

5.8.2 TUTTE LE CAUZIONI NON RESTITUITE DELLE PROTESTE VERRANNO INVIATE DALLA GIURIA ALLA FAI, ALL'ATTENZIONE DEL SEGRETARIO GENERALE, ENTRO 28 GIORNI DALLA CONCLUSIONE DELLA GARA. I SOLDI VERRANNO POI DEVOLUTI ALLA CIA.

5.9 APPROVAZIONE DALLA GIURIA DEI RISULTATI E PREMIAZIONE (GS 3.16.1)

5.9.1 I RISULTATI DELLA GARA POTRANNO ESSERE FINALI SOLO DOPO CHE TUTTE

LE PROTESTE SONO STATE TRATTATE DALLA GIURIA E CHE QUESTA HA CESSATO LE PROPRIE FUNZIONI. I RISULTATI FINALI DEVONO ESSERE PUBBLICATI PRIMA DELLA PREMIAZIONE.

5.9.2 La giuria deve verificare e firmare i risultati totali finali prima che siano resi pubblici.

5.10 BACHECA UFFICIALE

Il direttore di gara annuncerà al briefing generale dove si trova la bacheca ufficiale. Questa dovrà essere contrassegnata dalla scritta "BACHECA UFFICIALE" ed è il posto in cui verranno pubblicati tutti i risultati, i punteggi, le risposte ai reclami ed alle proteste ed ogni altra comunicazione ufficiale direttamente correlata all'evento. Tutte le informazioni esposte dovranno essere firmate e contrassegnate con data ed ora di pubblicazione.

CAPITOLO 6 - OBSERVER**6.1 OBSERVER**

L'observer è un ufficiale di gara e risponde al capo observer. I suoi compiti sono, principalmente, la registrazione imparziale dei dettagli di posizioni, tempi, distanze, ecc., realizzati durante le prove. Egli ha anche il dovere di fare rapporto su ogni apparente violazione di questo regolamento o delle regole della circolazione aerea e su ogni caso di comportamento sconsiderato verso i proprietari dei terreni o il pubblico da parte dei concorrenti o dei loro equipaggi.

6.2 ASSEGNAZIONE

Al briefing di prova ad ogni concorrente verrà assegnato un observer. Un observer non verrà assegnato allo stesso concorrente per più di una volta. Ai WAG, ai campionati mondiali ed europei, l'observer non potrà essere della stessa nazionalità del concorrente.

6.3 ASSISTENZA

- 6.3.1 Un observer non può dare assistenza ai concorrenti, sotto forma di consigli, in nessun momento. Egli non deve provare a spiegare, amplificare o interpretare il regolamento ai concorrenti.
- 6.3.2 L'observer non può toccare il marker o alcun comando del pallone durante la prova.
- 6.3.3 Se lo desidera ed è invitato a farlo dal pilota, l'observer può dare una mano nella gestione a terra e nel gonfiaggio e, se vola, può aiutare nell'atterraggio finale in base alle istruzioni del concorrente.

6.4 RICHIESTA DI TESTIMONIANZA

Se un concorrente chiede ad un observer di registrare o di testimoniare qualsiasi cosa durante una prova, questi dovrà farlo.

6.5 OBSERVER DURANTE IL RECUPERO

- 6.5.1 Quando l'observer non vola, occuperà un sedile vicino al finestrino sul veicolo di recupero e l'equipaggio dovrà fare del suo meglio per restare in contatto visivo con il pallone fino al lancio dell'ultimo marker. L'observer non può guidare il veicolo. Può aiutare nella lettura della carta durante il recupero, se richiesto dagli equipaggi, sotto la loro responsabilità.
- 6.5.2 E' dovere del concorrente e dell'equipaggio accompagnare l'observer sul campo di decollo e di riportarlo immediatamente alla direzione di gara dopo le misurazioni ed il recupero del pallone.

6.6 FOTOGRAFIE

L'observer non può portare macchine fotografiche a bordo o dedicarsi alla fotografia in volo, se non con il permesso del concorrente o se è richiesto dai suoi doveri.

6.7 RAPPORTO DELL'OBSERVER

Il concorrente dovrebbe leggere e firmare il rapporto dell'observer alla fine del volo. Se il concorrente non è d'accordo con qualsiasi informazione scritta sul rapporto, dovrà farlo annotare al momento di firmare.

6.8 LOGGER GPS

Il logger GPS è un dispositivo che registra la traccia e l'altezza della mongolfiera. I logger GPS possono essere usati in una gara come uno strumento di osservazione per controllare la conformità alle regole, per definire delle prove o per ottenere un punteggio o risultato. In questi ultimi casi si richiedono regole specifiche. I concorrenti devono rispettare le istruzioni operative sul loro utilizzo.

CAPITOLO 7 - CARTE**7.1 AREA DI GARA**

E' un area definita in rapporto alla carta ufficiale di gara, pubblicata all'inizio dell'evento. Fuori dell'area di gara non saranno assegnate prove e non saranno misurati risultati.

7.2 FUORI DAI CONFINI

Il direttore di gara può stabilire che alcune aree o spazi aerei sono "fuori confine". Un concorrente che lancia un marker o esegue un atterraggio di gara in tali aree non otterrà alcun risultato.

7.3 ZONE PROIBITE (PZs)

7.3.1 Il direttore di gara può definire una porzione di spazio aereo o di territorio come proibita ai fini della competizione. I confini e, se necessario, il limite in altezza in piedi MSL, saranno pubblicati in forma scritta per ogni PZ.

7.3.2 Le PZ circolari saranno definite dalle coordinate sulla mappa del punto centrale e da un raggio in metri. Le PZ con confini naturali saranno definite da copie contrassegnate sulla carta di gara, date individualmente ad ogni concorrente.

7.3.3 Ci sono tre tipi di PZ: rosse, gialle e blu.

7.3.4 Una PZ ROSSA è uno spazio aereo definito ed include un limite superiore di altitudine sotto al quale il concorrente non deve volare.

7.3.5 Una PZ GIALLA è una zona definita dove non sono permessi decolli o atterraggi.

7.3.6 Una PZ BLU è uno spazio aereo definito ed include un limite inferiore di altitudine sopra al quale il concorrente non deve volare.

7.4 PZ IN VIGORE

Ad ogni briefing di prova saranno rese note le PZ attive o non attive per gli scopi di gara in quel volo. Questo non implica necessariamente la loro attività operativa o il loro stato per altri fini della circolazione aerea.

7.5 VIOLAZIONE DI PZ

Un concorrente che viola una PZ attiva sarà penalizzato fino a 1000 punti di gara, in proporzione all'infrazione.

7.6 CARTE

Il concorrente deve portare nella cesta una carta di gara. Tutte le PZ pubblicate, il loro stato di attive o no per quel volo e tutte le aree considerate fuori dai confini devono essere segnate in modo chiaro ed evidente su queste carte. Deve essere presente a bordo una carta adeguata delle restrizioni aeronautiche dello spazio aereo, a meno che queste restrizioni non siano segnate sulla carta di gara. Un concorrente che viola questa regola sarà penalizzato fino a 250 punti di gara.

7.7 LA TERRA PIATTA

Per ragioni di misurazione dei risultati la terra è piatta. I calcoli fatti sulla carta di gara saranno considerati accurati.

7.8 COORDINATE DELLE CARTE

Per identificare un punto sulla carta di gara, le coordinate devono essere scritte con 8 cifre. Le prime 4 cifre ovest/est e le seconde sud/nord. (Easting then Northing). Nella dichiarazione di goal pre-definiti, possono essere usati i numeri assegnati ai goal nel formato a 3 cifre.

7.9 GRADI DI RIFERIMENTO

Tutte le direzioni sono espresse in gradi rispetto alla griglia stampata sulla carta di gara, salvo ove stabilito diversamente.

CAPITOLO 8 - PROGRAMMA, BRIEFING**8.1 PROGRAMMA DELLE PROVE**

L'evento consiste in una serie di prove. Il numero e la frequenza delle prove ed i periodi di sosta sono a discrezione del direttore di gara. Al primo briefing di prova nel giorno precedente all'ultimo giorno di gara il direttore pubblicherà il programma di volo rimanente.

8.2 PROVA VALIDA (S1 5.9.1)

8.2.1 SI DEFINISCE PROVA VALIDA UNA PROVA IN CUI TUTTI I CONCORRENTI ISCRITTI HANNO AVUTO UNA EQUA OPPORTUNITA' DI FARE UN DECOLLO REGOLARE, A MENO CHE SI SIANO RITIRATI O SIANO STATI SQUALIFICATI.

8.2.2 Il direttore ha l'autorità di cancellare una o più prove per motivi di sicurezza in qualunque momento prima che i risultati del volo siano stati pubblicati.

8.3 SCELTA DELLE PROVE

Il direttore sceglierà le prove tra quelle descritte nel capitolo 15. Ogni tipo di prova può essere assegnata più di una volta oppure mai.

8.4 PROVE MULTIPLE

8.4.1 Il direttore può stabilire che ci sia più di una prova durante un singolo volo. Le prove avranno un punteggio separato, con un totale di 1000 punti per ciascuna prova, prima delle penalità. La combinazione di prove dovrebbe avere come scopo la possibilità di vincere ogni prova indipendentemente.

8.4.2 Se non è specificato diversamente, in un volo a prove multiple le prove stesse devono essere eseguite nell'ordine indicato sul foglio di gara, penalità fino a 1000 punti di prova per ogni prova.

8.4.3 Le penalità relative al decollo normalmente saranno applicate sulla prima prova. Le penalità relative all'atterraggio saranno applicate sull'ultima prova. Le altre penalità andranno a finire sulle prove in cui sono state commesse le infrazioni; nel caso in cui questo non sia possibile, saranno suddivise equamente su più di una prova o su tutte.

8.4.4 Se non stabilito diversamente nei dati della prova, la distanza minima dal punto di decollo ad un goal/target si applica anche a tutti i successivi goal/target in quel volo.

8.4.5 Sequenza dei marker. Nei dati della prova sarà specificato il marker o i marker da usare. Se non ci sono vantaggi di gara, la penalità per il lancio del marker sbagliato è di 25 punti di prova, per ogni prova.

8.5 MODIFICA DELLE REGOLE (GS 3.9.1 parte)

8.5.1 IL REGOLAMENTO DI GARA DI UN SINGOLO EVENTO NON DOVRA' ESSERE IN CONTRASTO CON IL CODICE SPORTIVO. DEVE ESSERE APPROVATO IN ANTICIPO DALLA CIA E NON DEVE ESSERE CAMBIATO IN SEGUITO.

8.5.2 I regolamenti di prova del capitolo 15 sono definiti come variabili e possono essere cambiati senza autorizzazione.

8.5.3 I cambiamenti ai regolamenti delle prove devono essere notificati individualmente ed in forma scritta ad ogni concorrente.

8.6 BRIEFING GENERALE (S1 An3 6)

PRIMA DELL'INIZIO DELL'EVENTO DOVRA' TENERSI UN BRIEFING GENERALE SULLE REGOLE, REGOLAMENTI E SUGLI ASPETTI PRINCIPALI DELL'EVENTO. LA PARTECIPAZIONE AL BRIEFING GENERALE E' OBBLIGATORIA PER TUTTI I CONCORRENTI, GLI OBSERVER E GLI ALTRI UFFICIALI DI GARA. L'ELENCO UFFICIALE DEI CONCORRENTI SARA' COMPILATO DOPO L'APPELLO FATTO AL BRIEFING GENERALE E DOVRA' ESSERE PUBBLICATO IL PIU' PRESTO POSSIBILE DOPO IL BRIEFING GENERALE E COMUNQUE PRIMA DEL PRIMO BRIEFING DI PROVA. NEL CASO ESISTA UNA RAGIONE GIUSTIFICABILE, UN ARRIVO IN RITARDO PUO' ESSERE ACCETTATO DAL DIRETTORE DI GARA, DOPO CONSULTAZIONE CON LA GIURIA, MA IN OGNI CASO PRIMA DELLA PUBBLICAZIONE DEL PRIMO RISULTATO.

8.7 BRIEFING DI PROVA

8.7.1 I briefing di prova saranno indetti dal direttore negli orari pubblicati sulla bacheca ufficiale. Al briefing verranno fornite le seguenti informazioni verbali, scritte o affisse:

- a. Assegnazione degli observer
- b. Informazioni meteorologiche
- c. Informazioni sul traffico aereo e sulla sicurezza (se ce ne sono)
- d. Dati della prova

8.7.2 Se vengono fornite informazioni scritte, sono concessi 5 minuti di studio prima che il briefing vada avanti.

8.8 DATI DELLA PROVA (TASK)

8.8.1 Ai briefing di prova vengono forniti ai concorrenti i dati delle prove, preferibilmente in forma scritta. Essi dovranno contenere i dati di volo relativi a tutte le prove ed i dati delle singole prove.

8.8.2 Dati di volo:

- a. data
- b. effemeridi
- c. PZ attive
- d. area di decollo
- e. periodo di decollo
- f. tempo e luogo previsti per il briefing successivo
- g. observer (se seguono a terra o possono volare su invito del pilota)
- h. volo da soli (se richiesto)
- i. periodo di ricerca.

8.8.3 Dati specifici della prova:

- a. colore del/dei marker da usare
- b. sequenza delle prove e dei marker (se diversa dal normale)
- c. metodo di rilascio del marker (se è richiesto il rilascio per gravità)
- d. periodo di punteggio, area di punteggio e/o spazio aereo di punteggio (se stabilito)
- e. dati della prova secondo il regolamento della prova

8.9 BRIEFING SUPPLEMENTARE

Nel caso che sul campo di decollo comune sia necessario dare ai piloti informazioni aggiuntive o modificate, si isserà una bandiera rosa sul palo segnali. I concorrenti dovrebbero partecipare di persona o mandare un responsabile dell'equipaggio al punto segnali. Le informazioni saranno date verbalmente ed una copia scritta potrà essere esposta. Si darà per inteso che tutti i concorrenti abbiano ricevuto adeguate informazioni. In alternativa, un ufficiale di gara può distribuire ad ogni pallone una circolare che verrà firmata dal pilota o da un membro dell'equipaggio.

8.10 ISCRIZIONE ALLE PROVE

Un concorrente si iscriverà alla prova rispondendo all'appello del suo nome o del suo numero al briefing della prova. Possono essere usati metodi alternativi per controllare la presenza dei concorrenti.

8.11 ISCRIZIONE IN RITARDO

8.11.1 Un concorrente può fare una iscrizione in ritardo al punto segnali con una penalità di 50 punti di prova fino a 5 minuti prima dell'inizio del periodo di decollo o con 100 punti di penalità di prova in seguito. Gli ufficiali di gara non saranno disponibili per briefing individuali tranne che per informazioni sul traffico aereo, sulla sicurezza e sulle PZ.

8.11.2 Nelle prove in cui i concorrenti scelgono la loro area di decollo, le iscrizioni in ritardo dovranno essere fatte al centro direzione gara.

8.12 TEMPO UFFICIALE

Il tempo ufficiale è quello fornito dal GPS corretto per la differenza di ore del tempo locale. I concorrenti, gli observer e gli ufficiali che non usano il GPS devono assicurarsi di sincronizzare i loro orologi con il tempo fornito dal GPS.

CAPITOLO 9 – PROCEDURE DI DECOLLO**9.1 AREA(E) DI DECOLLO COMUNE**

- 9.1.1 Una o più aree definite dagli organizzatori e usate quando la prova richiede un decollo di tutti i palloni insieme dalla stessa area. Un concorrente che decolla fuori dalla prescritta area comune non avrà risultato in tutte le prove di quel volo.
- 9.1.2 Il PUNTO DI DECOLLO COMUNE (CLP) è un punto dentro o vicino all'area di decollo, fisicamente segnato sul terreno prima dell'inizio dell'evento, dal quale si misurano tutti gli angoli e tutte le distanze, senza tenere conto dei punti di decollo individuali dei singoli palloni.
- 9.1.3 Il direttore può stabilire un'area di decollo comune (CLA) improvvisata usando un raggio intorno a delle coordinate oppure usando un'area chiaramente delimitata. I concorrenti sceglieranno da soli la propria posizione per il decollo all'interno di questa area. L'uso di direttori di lancio e le regole che si applicano in tal caso sono a discrezione del direttore. I concorrenti devono partire entro il periodo di decollo o, se sono usate le bandiere, all'interno del periodo di tempo indicato dalle bandiere. Il direttore dichiarerà il CLP usato per questa CLA al briefing della prova stessa.

9.2 POSTI DI DECOLLO INDIVIDUALI

- 9.2.1 Le aree di decollo individuali sono scelte dai concorrenti. I confini dell'area di decollo sono dati da un cerchio di 100 metri di raggio dal punto di decollo individuale o i confini fisici dell'area, se più vicini.
- 9.2.2 Nelle prove in cui i concorrenti scelgono la loro area di decollo, il PUNTO DI DECOLLO INDIVIDUALE (ILP) è la posizione della cesta all'inizio del gonfiaggio caldo.
- 9.2.3 Le aree di decollo individuale non dovranno essere scelte al di fuori dell'area di gara. Penalità: nessun risultato nella prima prova di quel volo.
- 9.2.4 Un pallone gonfiato in un'area di decollo individuale non può essere spostato e decollare al di fuori di essa, a meno che non venga sgonfiato, spostato in un'altra area di decollo e rigonfiato. Penalità: nessun risultato nella prima prova di quel volo.

9.3 PERMESSO DEL PROPRIETARIO

I concorrenti devono assicurarsi di aver ottenuto il permesso dal proprietario del terreno o da chi lo occupa prima di entrare con il veicolo, decollare o atterrare in un terreno che è recintato o coltivato o apparentemente privato o utilizzato per scopi agricoli. Il permesso deve essere ottenuto in presenza di un observer o un ufficiale. La penalità per la violazione è fino a 250 punti di prova.

9.4 VEICOLI

- 9.4.1 Nell'area di decollo non può esserci più di un veicolo per pallone durante il periodo di decollo. Penalità: 100 punti di prova.
- 9.4.2 Nell'area di decollo i veicoli devono essere guidati a velocità adeguatamente bassa. L'ufficiale della sicurezza ed i direttori di lancio possono vietare l'accesso all'area ad ogni veicolo guidato in modo sconsiderato.

9.5 VEICOLI IN RITARDO

Nessun veicolo può entrare nell'area di decollo dopo che è stata esposta la bandiera gialla, se non con il permesso dei direttori di lancio. La penalità è di 100 punti di prova.

9.6 PREPARAZIONE DEI PALLONI

- 9.6.1 Il direttore di lancio assegnerà ad ogni concorrente uno spazio in cui preparare e gonfiare il pallone. Egli ha l'autorità di regolare le operazioni di tutti i palloni ed i veicoli sull'area di decollo. La penalità è fino a 200 punti di prova.

9.6.2 Sganci rapidi devono essere usati da tutti i palloni che gonfiano in un'area di decollo comune e sono raccomandati per i decolli da aree individuali.

9.7 GONFIAGGIO FREDDO

I bruciatori possono essere provati e si può immettere un po' di aria fredda nell'involucro per il montaggio e per i controlli, ma prima del permesso per il gonfiaggio "caldo" non ci deve essere nessun gonfiaggio caldo, non si devono usare i ventilatori e nessuna parte del tessuto dell'involucro deve essere più alta di due metri dal suolo. I ventilatori possono essere provati ed usati prima del periodo di decollo finché non è stata esposta ancora nessuna bandiera. Questa regola non si applica nel caso di ILA.

9.8 PUNTO SEGNALI

Uno o più punti sull'area di decollo dove sono issate le bandiere di segnalazione e dove vengono ricevute le dichiarazioni dei concorrenti per le prove e le iscrizioni in ritardo e dove si tengono i briefing supplementari. I concorrenti sono responsabili di tenere d'occhio il punto segnali e non potranno in ogni caso fare reclami se la vista è ostruita.

9.9 SEGNALI DI DECOLLO

9.9.1 Le bandiere colorate innalzate al punto segnali hanno il seguente significato:

ROSSA	Nessun decollo è permesso. Ogni precedente permesso di decollo è annullato.
VERDE	Permesso per tutti i palloni di iniziare il gonfiaggio caldo.
BLU	Permesso di iniziare il gonfiaggio caldo al gruppo blu (palloni con numeri dispari).
BIANCA	Permesso di iniziare il gonfiaggio caldo al gruppo bianco (palloni con numeri pari).
GIALLA	Avviso 5 minuti prima di un'altra bandiera.
ROSA	Informazioni supplementari o modificate disponibili.
NERA	Prova cancellata.
VIOLA	Riserva: il significato è quello dichiarato al briefing di prova.

9.9.2 Può essere usato un segnale acustico per attirare l'attenzione al cambio di bandiera.

9.10 ALTOPARLANTE

Ogni informazione trasmessa per altoparlante non ha alcun valore ai fini della gara, a meno che il direttore di gara non abbia specificato al briefing di prova che si userà l'altoparlante.

9.11 PERIODO DI DECOLLO

Nessun decollo può essere fatto prima o dopo il periodo di decollo. Ogni decollo fatto al di fuori del periodo di decollo, salvo secondo la regola 9.13, sarà soggetto a penalità di 100 punti di prova per minuto o parte di minuto di ritardo o di anticipo. La bandiera gialla di avvertimento sarà esposta 5 o più minuti prima della fine del periodo di decollo.

9.12 TEMPO ADEGUATO

Per un concorrente che abbia ricevuto il permesso di iniziare il gonfiaggio caldo 20 o più minuti prima della fine del periodo di decollo, si riterrà che abbia avuto un periodo di tempo adeguato, anche se il periodo di decollo è abbreviato per qualsiasi ragione.

9.13 ESTENSIONE DEL TEMPO

Un concorrente può richiedere al direttore dei lanci un'estensione del tempo. Il direttore dei lanci può concedere un'estensione del tempo se è convinto che il pilota sia stato ritardato dall'azione di ufficiali di gara, di altri concorrenti o da altre cause al di fuori del suo controllo (esclusi malfunzionamenti dell'equipaggiamento).

9.14 ORDINE DI DECOLLO

Si può attribuire un ordine di priorità ai palloni per i decolli e ruoterà da una volta all'altra. I concorrenti possono iniziare il gonfiaggio caldo in base alle bandiere o con il permesso individuale di un direttore di lancio.

9.15 PRONTI AL DECOLLO

Quando un concorrente è completamente pronto al decollo ed è in galleggiamento, dovrebbe sventolare una bandiera bianca per indicare al direttore di lancio che è pronto. Quando il direttore di lancio mostra di aver ricevuto il segnale, il concorrente dovrebbe lasciare la bandiera bianca sul bordo della cesta ed aspettare ulteriori istruzioni mantenendo sempre il pallone pronto per staccare. Il direttore di lancio farà partire i palloni, per quanto possibile, nell'ordine in cui hanno segnalato di essere pronti al decollo. Per questo scopo i concorrenti dovranno munirsi di una adeguata bandiera bianca di almeno 50 cm di lato.

9.16 OSTRUZIONE

Quando il pallone è completamente gonfio, il concorrente non dovrà restare senza ragione in una posizione tale da ostacolare altri.

9.17 PERMESSO DI DECOLLO

9.17.1 Il direttore di lancio darà il permesso di decollo a ciascun concorrente seguendo i segnali pubblicati di seguito. A questo punto il pilota può decollare a discrezione, sempre seguendo eventuali istruzioni del direttore di lancio.

				
Ho visto la tua bandiera bianca.	Resta a terra, segui le istruzioni della mia mano destra.	Sto per darti l'ok al decollo.	Autorizzato al decollo.	Annulla tutte le precedenti istruzioni, aspetta.

9.17.2 Questo permesso non solleva il pilota dalla totale responsabilità del suo decollo, inclusa una spinta sufficiente per superare gli ostacoli ed altri palloni e per continuare il volo in sicurezza. Un concorrente che decolla senza il permesso, sia per perdita del controllo sia per altre ragioni, può essere penalizzato fino a 500 punti di gara.

9.17.3 Se il pallone non decolla entro 30 secondi, il direttore di lancio può annullare il permesso di decollo.

9.18 PERDITA DI CONTROLLO

Un concorrente che perde il controllo del proprio pallone deve sgonfiare immediatamente o prendere adeguati provvedimenti.

9.19 DECOLLO (S1 3.2.6.2, 3.2.6.6)

IL PUNTO E/O IL TEMPO IN CUI TUTTE LE PARTI DELL'AEROSTATO O DEL SUO EQUIPAGGIO CESSANO DI ESSERE IN CONTATTO O CONNESSE CON IL SUOLO O CON L'ACQUA.

9.20 DECOLLO VALIDO

Un pallone si considera essere decollato ed essere in volo per una prova se volando supera i confini dell'area di decollo.

9.21 DECOLLO ABORTITO

9.21.1 Un concorrente può abortire il proprio decollo per ragioni di sicurezza ma deve evitare di ostacolare altri palloni. Egli può tentare altri decolli entro il periodo di decollo.

9.21.2 In un'area di decollo comune egli deve gonfiare nel posto assegnatogli originariamente, salvo permesso del direttore di lancio, e deve ottenere nuovamente il permesso di decollo.

9.22 SGOMBERO DELL'AREA DI DECOLLO

Entro tre minuti dal momento in cui la cesta si è staccata da terra per la prima volta, dovrà avere superato i confini dell'area di decollo o dovrà essere salito di almeno 500 piedi dal suolo. Non dovrà rientrare nel campo di decollo sotto a 500 piedi prima della fine del periodo di decollo oppure non prima che tutti i palloni siano decollati, a seconda di quale evento accade per primo.

CAPITOLO 10 – REGOLE DI VOLO**10.1 COLLISIONE IN ARIA**

- 10.1.1 Quando due palloni convergono in volo, entrambi i concorrenti sono responsabili per evitare la collisione. Il concorrente del pallone più alto dovrà dare la precedenza e dovrà salire se necessario.
- 10.1.2 I concorrenti non dovranno iniziare o mantenere una velocità verticale superiore a 1,5 m/s (300 piedi/min) a meno che non siano sicuri che non ci sia nessun pallone nella loro traiettoria di volo.
- 10.1.3 I concorrenti che provocano una collisione saranno penalizzati fino a 1000 punti di gara. Una violazione ripetuta verrà penalizzata con almeno 1000 punti di gara ed il concorrente può essere tenuto a terra nel volo/i successivo/i.
- 10.1.4 Il contatto tra due involucri a circa la stessa quota di volo generalmente non viene penalizzato.

10.2 VOLO AVVENTATO

Un modo di volare avventato (cioè volare creando un rischio non necessario per gli altri palloni o per le persone al suolo) verrà penalizzato fino alla squalifica dall'evento, anche se non provoca una collisione.

10.3 SGOMBERO DELL'AREA DI UN GOAL/TARGET

Un concorrente che ha lanciato il proprio marker dovrà allontanarsi dall'area del goal/target ragionevolmente il più velocemente possibile.

10.4 LANCIO DI OGGETTI

Dal pallone non si possono lanciare altri oggetti che non siano i marker ufficiali o piccoli pezzi di carta o materiale leggero simile per scopi di navigazione.

10.5 COMPORTAMENTO

Si richiede ai concorrenti di volare con la dovuta considerazione per le persone e gli animali al suolo e di mantenere buone relazioni con i proprietari o di seguire il codice di condotta, se fornito. Un comportamento sconsiderato da parte del pilota o dell'equipaggio o un modo di pilotare pericoloso per il pubblico possono essere penalizzati fino a 1000 punti di gara.

10.6 BESTIAME E COLTURE

I palloni non dovranno volare a meno di 500 piedi dal bestiame o da edifici che contengono bestiame ed i concorrenti e gli equipaggi non devono danneggiare i raccolti, a meno che non ricevano il permesso dal proprietario o dalla persona responsabile del raccolto. La penalità arriva fino a 1000 punti di gara.

10.7 PROPRIETARIO

In questo regolamento il termine "proprietario" significa la persona che è responsabile per ogni coltura o bestiame sul terreno, non necessariamente il proprietario legale della terra stessa.

10.8 COLLISIONE

Un concorrente il cui pallone entri in collisione con linee elettriche o cavi del telefono o loro pali, in qualsiasi momento tra il gonfiaggio ed il completamento dell'atterraggio finale, verrà penalizzato fino a 500 punti di gara.

10.9 PERSONE A BORDO

- 10.9.1 I concorrenti possono trasportare altre persone di equipaggio in volo; questi possono avere qualsiasi funzione che il pilota voglia assegnare loro, tranne quella di pilota comandante.
- 10.9.2 I concorrenti possono portare l'observer nella cesta in un determinato volo, se lui è d'accordo.
- 10.9.3 Il numero totale di persone a bordo (incluso concorrente e observer) non dovrà essere superiore a tre.
- 10.9.4 Ai concorrenti può essere richiesto di effettuare un determinato volo "solo" o "solo con observer in opzione" come specificato nei dati di gara. Penalità: il concorrente non otterrà risultato.

10.10 EQUIPAGGIO A TERRA

Ogni concorrente dovrà assicurarsi di avere un equipaggio sufficiente per gestire il proprio pallone ed il veicolo di recupero. Deve anche assicurarsi che ogni persona coinvolta con le operazioni del suo pallone sia adeguatamente istruita sulle norme di sicurezza.

10.11 GUIDA

Durante i recuperi i veicoli devono essere guidati con la massima sicurezza e si devono rispettare le regole di guida locali. Penalità fino a 500 punti di gara.

10.12 SBARCO

Nessuno può entrare o uscire dalla cesta tra il decollo e l'atterraggio finale (eccetto che in 11.1.3).

10.13 ASSISTENZA

L'uso di corde di manovra o qualsiasi assistenza da persone che stanno a terra è proibita durante il volo.

10.14 REGOLAMENTI AERONAUTICI

Le violazioni dei regolamenti aeronautici che non sono contrarie ai regolamenti del campionato e che non danno un vantaggio in competizione non saranno penalizzate dal direttore, eccetto in casi di danni, disturbo o reclami ragionevoli da persone non coinvolte nell'evento.

10.15 PROCEDURA DI RICHIAMO

Gli organizzatori potranno introdurre una procedura di richiamo che sarà definita nei dettagli della competizione.

CAPITOLO 11 - ATTERRAGGI**11.1 ATTERRAGGI**

- 11.1.1 Quando un concorrente ha lanciato tutti i marker durante il volo può atterrare a sua discrezione.
- 11.1.2 Un concorrente fa un “atterraggio di gara” (contest landing) se tiene nella cesta uno o più marker che non ha lanciato durante il volo.
- 11.1.3 Al fine di ridurre danni o di raggiungere un punto più sicuro o più conveniente, è consentito lo spostamento a terra del pallone dopo che il punto di atterraggio è stato segnato da un ufficiale o un observer.

11.2 ATTERRAGGIO A DISCREZIONE

- 11.2.1 Quando un concorrente fa un atterraggio a discrezione, il punto di atterraggio è il punto finale di arresto della cesta.
- 11.2.2 Se non specificato diversamente nei dati di prova, un atterraggio a discrezione non è permesso entro 200 metri da goal/target o da ogni punto in cui il concorrente ha fatto cadere i propri marker.

11.3 ATTERRAGGIO DI GARA

- 11.3.1 Quando un concorrente decide di non lanciare il marker, il suo atterraggio è considerato atterraggio di gara. La posizione di punteggio per un atterraggio di gara è il punto di fermata finale della cesta. Valgono i periodi di punteggio e di ricerca pubblicati.
- 11.3.2 Non è permesso alcun aiuto per spostamenti da chiunque a terra e nessuno dell'equipaggio in volo deve sbarcare prima che la cesta abbia raggiunto la sua posizione finale di arresto.
- 11.3.3 Ogni marker non lanciato deve essere consegnato al proprio observer appena possibile.
- 11.3.4 Se non specificato diversamente nei dati di prova, un atterraggio di gara non è permesso entro 200 metri da goal/target.

11.4 CONTATTO CON IL SUOLO 1

Dopo aver passato il confine dell'area di decollo, nessuna parte del pallone né alcuna cosa attaccata ad esso può entrare in contatto con il suolo o la superficie dell'acqua o qualsiasi cosa posata o attaccata al terreno fino a che l'ultimo marker abbia raggiunto il suolo. La penalità per ogni contatto è di 100 punti di prova se si tratta di un contatto leggero, 200 punti di prova nel caso sia un contatto duro. Un contatto si definisce “duro” se come risultato del contatto si osserva un cambiamento del moto della cesta o del pallone.

11.5 CONTATTO CON IL SUOLO 2

Nessuna parte del pallone né alcuna cosa attaccata ad esso (eccetto il marker) può entrare in contatto con il suolo o la superficie dell'acqua o qualsiasi cosa posata o attaccata al terreno entro 200 metri da ogni goal/target scelto dal direttore o dal concorrente. La penalità per ogni contatto è di 250 punti di prova se si tratta di un contatto leggero, 500 punti di prova nel caso sia un contatto duro. Un contatto si definisce “duro” se come risultato del contatto si osserva un cambiamento del moto della cesta o del pallone.

(Nota: I concorrenti non saranno penalizzati secondo entrambe le regole per ogni singolo contatto)

11.6 PERMESSO DI RECUPERO

I concorrenti devono assicurarsi di avere il permesso del proprietario o dell'occupante prima di guidare con il veicolo su qualsiasi terreno recintato o coltivato o apparentemente privato o usato per scopi agricoli. Penalità fino a 250 punti di prova.

CAPITOLO 12 - GOAL, MARKER**12.1 GOAL**

- 12.1.1 Un posto definito in riferimento alla griglia sulla carta di gara, stabilito dal direttore o scelto da un concorrente.
- 12.1.2 Un concorrente che arriva ad un goal previsto che è stato ricostruito o spostato, dovrebbe puntare al più vicino goal rimpiazzato entro 100 metri. Se il goal ha cessato di esistere e non si vede un goal simile entro 100 metri, il concorrente dovrebbe puntare alle coordinate. Queste coordinate verranno anche utilizzate per calcolare/misurare ogni altra prova collegata in quel volo.

12.2 GOAL SCELTO DA UN CONCORRENTE

- 12.2.1 Un goal scelto dal concorrente dovrà apparire dalla carta come facilmente accessibile ai veicoli sul terreno e identificabile con precisione per le misurazioni. Se non è permesso diversamente dai dati della prova, il goal dovrà essere l'intersezione di due strade.
- 12.2.2 Le misure saranno fatte dal centro dell'intersezione come specificato nella parte dei dettagli della competizione. Se l'intersezione indicata come incrocio sulla carta è in realtà una intersezione a doppio T sfalsata, allora il goal sarà il punto mediano tra i due punti definiti con il metodo descritto nella parte dei dettagli della competizione.

12.3 DICHIARAZIONE DEI CONCORRENTI

- 12.3.1 Un concorrente dovrà identificare il suo goal con coordinate della carta. Egli dovrà aggiungere dettagli descrittivi per differenziarlo da altri possibili goal vicini alle sue coordinate. Nel caso di dichiarazione di un goal pre-definito, può essere usata la numerazione a 3 cifre del goal.
- 12.3.2 In caso di ambiguità tra più di un goal valido entro 200 metri dalle coordinate, sarà ritenuto come dichiarato il goal che avrà il risultato meno vantaggioso.
- 12.3.3 Se non c'è un goal valido visibile sulla carta entro 200 metri dalle coordinate, il concorrente non avrà risultato.
- 12.3.4 Nelle prove in cui al concorrente si richiede di fare la dichiarazione del/dei suo/suoi goal o altre dichiarazioni a seconda dei dati nel foglio di gara (TDS), egli dovrà farlo in forma scritta e la sua dichiarazione dovrà essere depositata prima della scadenza del tempo di dichiarazione nel luogo indicato nei dati stabiliti al briefing, indicando chiaramente il proprio nome e/o numero di gara. Se vengono fatte più dichiarazioni o vengono dichiarati più goal di quelli permessi, il concorrente non otterrà risultato.
- 12.3.5 Un concorrente che desidera correggere la propria dichiarazione può depositare un'ulteriore dichiarazione, all'interno del tempo di dichiarazione permesso, purché la identifichi in modo chiaro per distinguerla da ogni precedente dichiarazione.
- 12.3.6 Il contenitore delle dichiarazioni verrà chiuso allo scadere del tempo di dichiarazione permesso e si accetteranno dichiarazioni di goal in ritardo scrivendo su ciascuna il tempo in minuti e secondi. La penalità per dichiarazioni in ritardo è di 100 punti di prova per minuto o parte di minuto di ritardo.
- 12.3.7 Se la dichiarazione deve essere fatta prima del decollo (come per 9.19) ed il concorrente non la fa, non otterrà risultato.

12.4 LIMITAZIONI DI SICUREZZA

Un concorrente non dovrà scegliere un goal all'interno delle limitazioni di sicurezza specificate nei dettagli della competizione.
I concorrenti che violano questa regola non otterranno risultato.

12.5 TARGET

Una grande croce (come specificato nel COH) esposta nelle vicinanze del goal o alle coordinate specificate. Quando è esposto un target, tutte le misure sono fatte rispetto al target stesso e non rispetto al goal. Un concorrente che raggiunge un goal dove è previsto che sia esposto un target ma questo non c'è, dovrà puntare al goal.

12.6 MARKER

I marker (come specificato nel COH) forniti dagli organizzatori verranno usati come sostituti dell'atterraggio. E' responsabilità dei concorrenti prendere il/i marker necessari prima della prova. I marker non devono essere modificati in alcun modo. La penalità per marker modificati o non autorizzati è fino a 250 punti di prova.

12.7 MARKER VISIBILE

Tutti i marker devono essere visibili nella cesta al decollo. L'observer assegnato potrà richiedere al concorrente di mostrare i marker se non sono visibili.

12.8 LANCIO DEL MARKER

Il marker può essere gettato a mano, a meno che non sia stato specificato un lancio per gravità al briefing della prova.

12.9 LANCIO DEL MARKER PER GRAVITA'

Nel lancio del marker per gravità, nessun moto orizzontale deve essere impresso al marker rispetto alla cesta e la gravità deve essere l'unico mezzo di caduta del marker. La persona che rilascia il marker deve tenere stretto il marker srotolato per la coda (non la parte con la zavorra) e rilasciare la coda del marker. Il marker deve poter cadere dal bordo superiore della cesta. La mano della persona che tiene la coda del marker non deve sporgere dalla cesta. Penalità per piccole infrazioni che non danno vantaggio di gara: 50 punti di prova. Altrimenti verranno aggiunti 50 metri al risultato del concorrente nella direzione meno vantaggiosa. Un marker lanciato all'interno di un'area di punteggio sarà considerato come un risultato valido e sarà applicata la penalità.

12.10 LANCIO LIBERO DEL MARKER

Il marker deve essere completamente srotolato quando viene lanciato. Non deve essere usato nessun meccanismo per tirare il marker. La persona che tira il marker deve stare in piedi sul pavimento della cesta. Penalità per piccole infrazioni che non danno vantaggio di gara: 50 punti di prova. Altrimenti verranno aggiunti 50 metri al risultato del concorrente nella direzione meno vantaggiosa.

12.11 PUNTO

Il punto sul terreno verticalmente al di sotto della parte zavorrata del marker dove questo si ferma dopo essere stato lanciato dal pallone. Se il marker viene spostato dopo essersi fermato o scompare di vista in seguito (per es. sotto al livello dell'acqua), verrà considerata come la migliore approssimazione disponibile la posizione a contatto col suolo in cui per primo viene visto da un ufficiale o da un observer. Lo stesso vale nel caso che il marker venga trasportato sulla cima di un altro pallone.

12.12 PUNTO OSSERVATO

12.12.1 Un punto che è stato misurato da un ufficiale o da un observer. E' compito dell'equipaggio assistere l'observer nel ricercare il marker e nel misurarne la posizione. L'observer non deve essere lasciato solo nella ricerca del marker.

12.12.2 Le misure saranno fatte rispetto al punto più vicino del sacchetto zavorrato del marker.

12.13 INTERFERENZA COL MARKER

Nessuna persona tranne un ufficiale di gara o l'observer designato può toccare o interferire con un marker al suolo.

12.14 PERIODO DI RICERCA

12.14.1 I concorrenti hanno un periodo specificato dall'inizio effettivo del periodo di decollo entro cui devono trovare i loro marker.

12.14.2. La scelta tra cercare il marker o recuperare prima il pilota dipende dalle decisioni del pilota o del suo equipaggio.

12.15 MARKER PERSO

12.15.1 Un marker è considerato perso se non viene trovato e non è in possesso di un ufficiale o di un observer entro il limite di tempo specificato, a meno che il direttore o un suo ufficiale delegato possa concedere un'estensione di questo periodo di tempo se ci sono ragioni sufficienti per credere che il/i marker possano essere trovati.

12.15.2 Se il marker è stato visto in precedenza cadere o giacere sul terreno da un ufficiale o da un observer, allora al concorrente verrà dato un risultato stimato basato sull'interpretazione meno favorevole delle prove disponibili, ammesso che il marker sia stato rilasciato da un'altitudine inferiore a quella definita nella sezione II. Altrimenti il risultato del concorrente sarà dato dalla posizione del suo marker più vicino o dell'atterraggio, quale dei due sia il migliore.

12.15.3 Può essere chiesto ai concorrenti di pagare per ogni marker danneggiato, non riutilizzabile, perso o non riportato in tempo.

12.16 PERIODO DI PUNTEGGIO

12.16.1 Quando è definito dal direttore nel briefing di prova, il periodo di punteggio sono i limiti di tempo entro i quali un goal, un target o un'area di punteggio sono validi.

12.16.2 Un concorrente otterrà un punteggio solo se il suo marker viene trovato o viene visto cadere sul terreno da un ufficiale o da un observer entro il limite di tempo specificato. Comunque un concorrente otterrà un punteggio se è atterrato o se il suo marker successivo è stato trovato entro il limite di tempo specificato o le informazioni del logger mostrano che il marker è stato lanciato in tempo.

12.16.3 Un concorrente che non va a punti nel periodo di ricerca non ottiene risultato.

12.16.4 In qualunque caso è proibito andare a punti dopo l'orario ufficiale del tramonto.

12.17 AREA DI PUNTEGGIO

12.17.1 Un'area o aree, definite dal direttore nei dati di prova, entro cui può essere ottenuto un "punto" valido. Se non stabilito diversamente dai dati della prova, il confine sarà il limite interno della superficie dura asfaltata o ghiajata di una strada, la sponda interna di un fiume o altre aree contrassegnate definite. Ogni parte del sacchetto zavorrato che sia sul bordo interno sarà considerata valida.

12.17.2 Un concorrente che non va a punti dentro all'area o alle aree di punteggio non ottiene risultato.

CAPITOLO 13 – PENALITA'**13.1 INFRAZIONE SERIE, COMPORTAMENTO ANTISPORTIVO (GS 5.2 part)**

- 13.1.1 Le infrazioni serie comprendono azioni pericolose ed azzardate o ripetizione di infrazioni più lievi e verranno penalizzate secondo la regola appropriata.
- 13.1.2 UN COMPORTAMENTO ANTISPORTIVO O TRUFFALDINO, TENTATIVI DELIBERATI DI INGANNARE O IMBROGLIARE GLI UFFICIALI DI GARA, INTERFERENZE VOLONTARIE CON ALTRI CONCORRENTI, FALSIFICAZIONE DI DOCUMENTI, USO DI APPARECCHIATURE PROIBITE O DI DROGHE NON AMMESSE, RIPETUTE VIOLAZIONI GRAVI DEL REGOLAMENTO DOVREBBERO, COME LINEA GUIDA, PORTARE ALLA SQUALIFICA DALL'EVENTO.

13.2 PENALITA' NON SPECIFICATE

- 13.2.1 Un concorrente che infrange una regola per la quale la penalità non è specificata può subire una penalità (distanza, angolo o tempo) applicata al suo risultato o una riduzione di punti.
- 13.2.2 Se non ci sono problemi di sicurezza e non è stato ottenuto un vantaggio di gara, il concorrente normalmente in prima istanza riceverà un avvertimento.
- 13.2.3 Un concorrente non può essere penalizzato secondo una regola se è già stato penalizzato per la stessa regola in una prova precedente ma non è stato informato del fatto prima dell'inizio della prova in questione, eccetto che per prove consecutive nello stesso volo.

13.3 VIOLAZIONE DI DISTANZE

- 13.3.1 Un concorrente sarà penalizzato quando il punto di decollo individuale, un goal scelto dal concorrente, un Punto o un atterraggio finale violino i limiti di distanza in ogni momento.
- 13.3.2 Nel caso in cui il punto di decollo infranga un limite naturale, la violazione è la distanza dal punto corretto più vicino.
- 13.3.3 Nel caso in cui la penalità si riferisca ad atterraggi troppo vicini a goal, target o Punti, il concorrente riceverà solo una penalità sul risultato per la violazione più grande. La penalità sul risultato sarà cancellata se il concorrente sarà in grado di dimostrare che non ha potuto obbedire alla regola per motivi di sicurezza o per vento calmo (incapacità di liberare l'area entro 10 minuti).
- 13.3.4 Le penalità di risultato saranno, in caso di:
- a) "Elbow" o "Angolo": si aumenta (o si diminuisce, nel caso di "Angolo") l'angolo ottenuto dal concorrente con la formula:

$$2 \times \text{ARCSEN} [\text{VIOLAZIONE} / \text{LIMITE DI DISTANZA}]$$
 - b) "Corsa ad un'area" o "Land Run":
penalità di 1 punto di prova per ogni metro di violazione
 - c) tutte le altre prove:
un aumento (o una diminuzione) del risultato del concorrente per il doppio dell'infrazione.

13.4 PUNTI DI PENALITA'

- 13.4.1 Ci sono due tipi di punti di penalità: punti di prova e punti di gara.
- 13.4.2 Le penalità in punti di prova vengono sottratte dal punteggio che il concorrente ha fatto in quella prova e il quale punteggio non può essere ridotto sotto zero. Le penalità in punti di gara sono pure sottratte dal punteggio della prova di un pilota ma possono produrre un punteggio sotto zero, cosa che influirà sul punteggio totale del concorrente nell'evento.

13.5 PROVA DI VIOLAZIONE DELLE REGOLE (S1 An3 8.9)

IL REPERIMENTO E LA DIMOSTRAZIONE DELL'EVIDENZA DI OGNI INFRAZIONE ADDOTTA AD UN CONCORRENTE SPETTA INTERAMENTE AGLI UFFICIALI DELL'EVENTO. LE REGOLE NON DEVONO ESSERE SCRITTE CON LO SCOPO DI OBBLIGARE UN CONCORRENTE A DIMOSTRARE IL SUO RISPETTO DELLE REGOLE O LA SUA INNOCENZA NEL CASO DI VIOLAZIONE A LUI IMPUTATA.

CAPITOLO 14 - PUNTEGGIO**14.1 RISULTATO**

Il risultato di un concorrente è l'esito finale di una prova incluse le penalità sul risultato. I risultati sono espressi in metri, chilometri quadrati, minuti o gradi con l'accuratezza di due cifre decimali.

14.2 PUNTEGGIO

Il punteggio di un concorrente è il numero di punti accumulati in una prova una volta che sono state applicate le formule appropriate. Penalità di prova o di gara possono essere applicate secondo le regole.

14.3 PUBBLICAZIONE DEI PUNTEGGI (S1 5.9.4 parte)

14.3.1 I risultati DI OGNI PROVA SARANNO PUBBLICATI CON IL MINOR RITARDO POSSIBILE nella bacheca ufficiale.

14.3.2 I fogli dei punteggi delle prove dovranno includere:

- a. NOME DELL'EVENTO, DATA DELLA PROVA ed orario, NUMERO SEQUENZIALE DELLA PROVA, NOME DELLA PROVA E REGOLE di riferimento.
- b. per ogni concorrente: posizione in graduatoria, numero di gara e nome, risultato, punteggio e se applicabili, le penalità seguite dal tipo di penalità, la regola di riferimento ed una breve descrizione.
- c. I DATA FISSI USATI NELLE FORMULE DI PUNTEGGIO (P, A, M, RM, W e SM) ed il checksum (somma di controllo).
- d. La data e l'orario della pubblicazione, il numero di versione e la firma del direttore.
- e. SE PER UNA CERTA PROVA VIENE PUBBLICATA PIU' DI UNA VERSIONE DEL FOGLIO DEI RISULTATI, LA VARIAZIONI DALLA PRECEDENTE VERSIONE DEVONO ESSERE EVIDENZIATE E LE VARIE VERSIONI DEVONO ESSERE NUMERATE IN SEQUENZA.

14.3.3 I fogli dei punteggi delle prove avranno i seguenti stati:

- | | |
|-------------|---|
| PROVVISORIO | i punteggi provvisori sono pubblicati solo per informazione e non hanno validità al fine del conteggio dei limiti di tempo. |
| UFFICIALE | il calcolo dei tempi per reclami e proteste inizia dalla pubblicazione dei punteggi ufficiali. |
| FINALE | i punteggi ufficiali diventano finali dopo che sono scaduti tutti i limiti di tempo. La giuria può richiedere una correzione dei risultati e/o delle penalità prima di approvare e firmare i punteggi finali. |

14.3.4 I fogli dei punteggi totali dovranno includere:

- a. Nome dell'evento
- b. per ogni concorrente: posizione in graduatoria, numero di gara e nome, punteggio totale e punteggi delle prove
- c. checksum (soma di controllo) delle prove

14.3.5 I punteggi totali sono solo per informazione e non porteranno alcuna firma.

14.4 ORDINE DI CLASSIFICA

14.4.1 I concorrenti verranno classificati in ordine di prestazioni secondo le regole di ogni prova, dopo le correzioni per ogni penalità. Per ogni prova i concorrenti saranno classificati secondo i seguenti gruppi:

- Gruppo A Concorrenti i cui risultati sono stati misurati e stimati secondo la regola del marker perso.
- Gruppo B Concorrenti che hanno volato per la prova ma non hanno ottenuto un risultato. Essi avranno comunque un punteggio usando la Formula 3 oppure si divideranno equamente i punti rimanenti disponibili usando la Formula 2, quale dei due è più alto.
- Gruppo C Concorrenti che non fanno un decollo valido o squalificati dall'evento, avranno tutti un punteggio di zero punti.

14.4.2 Dopo il calcolo del punteggio con la formula appropriata, saranno sottratti i punti di penalità per ottenere il risultato finale della prova del concorrente. I punteggi finali delle prove dei concorrenti saranno ancora messi in ordine prima di essere pubblicati.

14.5 FORMULA DEI PUNTI

14.5.1 Ogni concorrente riceverà una quantità di punti secondo le sue prestazioni. La formula da usare dipenderà dal posto del concorrente nella classifica della prova.

14.5.2 Il miglior risultato avrà 1000 punti prima delle penalità.

14.5.3 La metà superiore dei risultati riceverà un punteggio tra 1000 e circa 500 punti, in proporzione alle prestazioni usando la Formula 1.

14.5.4 La metà inferiore dei risultati riceverà un punteggio tra circa 500 e 0 punti, secondo la posizione relativa in classifica usando la Formula 2.

14.5.5 FORMULA UNO: (metà superiore delle prestazioni).

$$1000 - [(1000 - SM)/(RM - W)] \times (R - W)$$

FORMULA DUE: (metà inferiore delle prestazioni).

$$1000 \times (P + 1 - L)/P$$

FORMULA TRE: (concorrenti nel gruppo B).

$$1000 \times [(P + 1 - A)/P] - 200$$

P = numero dei piloti in gara.

M = $P/2$ (arrotondato al primo numero superiore) (Metà Classifica).

R = risultato del concorrente (metri, etc.) se nella metà superiore.

RM = risultato ottenuto dal pilota a metà classifica.

L = posizione in classifica del concorrente nella porzione inferiore.

W = risultato vincente della prova.

A = numero di concorrenti nel gruppo A.

SM = punteggio arrotondato del concorrente a metà classifica, calcolato secondo la Formula 2.

14.5.6 Se meno della metà dei concorrenti ottiene un risultato nella prova, si applicheranno i seguenti cambiamenti nelle definizioni:

RM = risultato peggiore del gruppo A.

SM = punteggio arrotondato del peggior concorrente del gruppo A, calcolato con la Formula 2.

M = concorrente più basso in classifica nel gruppo A.

14.5.7 Nelle prove in cui nessun concorrente ottiene un risultato, tutti i concorrenti nel gruppo B riceveranno un punteggio di 500 punti prima delle penalità.

14.5.8 I punteggi saranno arrotondati al più vicino numero intero.

14.6 PRECISIONE

14.6.1 I risultati saranno stabiliti con la più alta precisione disponibile.

14.6.2 Verranno usati i seguenti standard:

Metodo	Precisione	Esempio [m]
nastro	centimetri	1.23
passi	metri	236.00
coordinate sulla mappa	decametri	1250.00
punto di traccia/GPS	decametri	1230.00

Ogni combinazione dei metodi di misura fornirà una misura con la precisione finale legata al metodo con la minore precisione.

Se le posizioni possono essere determinate relativamente ad una coordinata comune con un metodo più accurato, si userà la precisione di quel metodo.

I risultati con i punti di traccia /GPS sono calcolati con la precisione di 1 metro e poi approssimati al decametro.

14.6.3 I risultati sono considerati uguali quando l'esito è lo stesso dopo aver applicato i principi sopra menzionati. I concorrenti che hanno risultati uguali divideranno equamente tra di loro i punti che avrebbero ottenuto nel caso in cui non avessero avuto la parità.

14.6.4 L'altitudine usata nella gara è specificata nella Sezione II.

14.7 MISURAZIONI

14.7.1 Le misurazioni effettuate dal team ufficiale hanno la precedenza.

14.7.2 All'interno dei 200 m, si devono utilizzare metodi di misura ordinari/convenzionali. Una misura con il GPS verrà registrata in aggiunta, se c'è ragione per ritenere che una misura con il GPS possa essere più accurata della misura convenzionale.

14.7.3 La misura a passi non dovrà essere usata all'interno dei 200m.

14.7.4 Tutti i Punti al di fuori dei 200m dovranno essere registrati con il GPS. Nel caso di un goal scelto dal concorrente, si devono registrare con il GPS anche le coordinate del goal.

14.8 CLASSIFICHE FINALI PARI

Se due concorrenti hanno lo stesso risultato in classifica generale, sarà classificato più in alto il concorrente con la differenza minore tra il suo punteggio migliore e quello peggiore.

CAPITOLO 15 - PROVE**15.1 GOAL DICHIARATO DAL PILOTA (PDG)**

- 15.1.1 I concorrenti cercheranno di lanciare il marker vicino ad un goal scelto e dichiarato da loro stessi prima del volo.
- 15.1.2 Dati della prova:
- a. tempo e luogo della dichiarazione
 - b. numero di goal permessi
 - c. distanza minima e massima del/dei goal dal punto di decollo comune (CLP) o dal punto di decollo individuale (ILP) come definito nel foglio di prova (TDS)
- 15.1.3 Il risultato è la distanza del Punto dal più vicino goal valido dichiarato. Il risultato minore è il migliore.
-

15.2 GOAL DICHIARATO DAL GIUDICE (JDG)

- 15.2.1 I concorrenti cercheranno di lanciare il marker vicino ad un goal prestabilito.
- 15.2.2 Dati della prova:
- a. posizione prestabilita del goal o del target
- 15.2.3 Il risultato è la distanza del Punto dal target, se esposto, o dal goal. Il risultato minore è il migliore.
-

15.3 HESITATION WALTZ (HWZ)

- 15.3.1 I concorrenti cercheranno di lanciare il marker vicino ad uno tra vari goal predefiniti.
- 15.3.2 Dati della prova:
- a. posizione dei vari goal o target
- 15.3.3 Il risultato è la distanza del Punto dal target più vicino, se esposto, o dal goal. Il risultato minore è il migliore.
-

15.4 FLY IN (FIN)

- 15.4.1 I concorrenti troveranno le loro aree di decollo e cercheranno di lanciare il marker vicino ad un goal o target prestabilito.
- 15.4.2 Dati della prova:
- a. posizione del goal/target
 - b. distanza minima e massima del punto di decollo individuale (ILP) dal goal/target.
 - c. numero di decolli permessi.
- 15.4.3 Il risultato è la distanza del Punto dal target, se esposto, o dal goal. Il risultato minore è il migliore.
- 15.4.4 E' permesso un solo tentativo (con il lancio del marker o con atterraggio di gara). Un atterraggio di gara dovrà essere dichiarato come tale all'observer assegnato al più presto.
-

15.5 FLY ON (FON)

- 15.5.1 I concorrenti cercheranno di lanciare il marker vicino ad un goal scelto e dichiarato da

loro stessi durante il volo.

- 15.5.2 Dati della prova:
- a. distanza minima e massima tra il Punto precedente ed il goal dichiarato.
 - b. numero di goal permessi
- 15.5.3 Il risultato è la distanza del Punto dal più vicino goal valido dichiarato. Il risultato minore è il migliore.
- 15.5.4 Il concorrente dovrà scrivere chiaramente sul marker precedente le coordinate del/dei goal che vuole dichiarare per il fly on. Nel caso in cui il marker precedente non sia lanciato oppure non sia scritto il goal su questo marker oppure sono dichiarati più goal del numero permesso, il concorrente non otterrà risultato.
- 15.5.5 Come precauzione, nel caso il marker precedente andasse perso, il concorrente può scrivere personalmente un goal provvisorio sul foglio dell'observer. Il suo risultato sarà calcolato da questo goal nel caso il marker precedente venga perso. Il concorrente può fare o cambiare questa dichiarazione provvisoria in qualunque momento fino al lancio del marker precedente. Una dichiarazione a voce del goal all'observer non ha valore e non verrà registrata. Se l'observer è in volo nella cesta, egli deve testimoniare e registrare sul foglio dell'observer la dichiarazione scritta sul marker prima di lanciarlo.

15.6 CACCIA ALLA VOLPE (HNN)

- 15.6.1 I concorrenti seguiranno un pallone volpe e cercheranno di lanciare il marker vicino ad un target esposto dalla volpe a non più di due metri sopravento alla cesta dopo l'atterraggio.
- 15.6.2 Dati della prova:
- a. descrizione del pallone volpe
 - b. durata prevista del volo del pallone volpe
- 15.6.3 Il risultato è la distanza del Punto dal target. Il risultato minore è il migliore.
- 15.6.4 Non potranno essere fatti reclami per variazioni del tempo previsto di volo della volpe.
- 15.6.5 Il pallone volpe può essere sgonfiato dopo l'atterraggio e può essere portato via dal campo.
- 15.6.6 Il pallone volpe può mostrare uno striscione che pende sotto alla cesta. Nessun concorrente dovrà avere striscioni pendenti sotto alla cesta durante questa prova.

15.7 WATERSHIP DOWN (WSD)

- 15.7.1 I concorrenti voleranno verso il punto di decollo di un pallone volpe, seguiranno la volpe e cercheranno di lanciare il marker vicino al target esposto dalla volpe a non più di due metri sopravento alla cesta dopo l'atterraggio.
- 15.7.2 Dati della prova:
- a. descrizione del pallone volpe
 - b. posizione del punto di decollo del pallone volpe
 - c. tempo stabilito di decollo del pallone volpe
 - d. durata prevista del volo del pallone volpe
- 15.7.3 Il risultato è la distanza del Punto dal target. Il risultato minore è il migliore.
- 15.7.4 Se il pallone volpe non decolla entro 5 minuti dal tempo stabilito allora questa prova si deve considerare annullata.
- 15.7.5 Non potranno essere fatti reclami per variazioni del tempo previsto di volo della volpe.
- 15.7.6 Il pallone volpe può essere sgonfiato dopo l'atterraggio e può essere portato via dal campo.

- 15.7.7 Il pallone volpe può mostrare uno striscione che pende sotto alla cesta. Nessun concorrente dovrà avere striscioni pendenti sotto alla cesta durante questa prova.
-

15.8 GORDON BENNETT MEMORIAL (GBM)

- 15.8.1 I concorrenti cercheranno di lanciare il marker vicino ad un goal prestabilito all'interno di una o più aree di punteggio.
- 15.8.2 Dati della prova:
- posizione del goal/target
 - descrizione della o delle aree di punteggio
- 15.8.3 Il risultato è la distanza del Punto dal target, se esposto, o dal goal. Il risultato minore è il migliore.
-

15.9 AVVICINAMENTO CALCOLATO (CRT)

- 15.9.1 I concorrenti cercheranno di lanciare il marker vicino ad un goal stabilito all'interno di un'area di punteggio valida. L'area (o le aree) di punteggio avrà dei periodi stabiliti di tempo di validità.
- 15.9.2 Dati della prova:
- posizione del goal/target.
 - descrizione dell'area o delle aree di punteggio e loro tempi di validità.
- 15.9.3 Il risultato è la distanza del Punto dal target, se esposto o dal goal. Il risultato minore è il migliore.
- 15.9.4 Un concorrente che non ottiene un Punto all'interno dell'area di punteggio durante il suo periodo di validità, non avrà risultato.
-

15.10 CORSA AD UN'AREA (RTA)

- 15.10.1 I concorrenti cercheranno di lanciare il marker nel tempo più breve entro un'area (aree) di punteggio.
- 15.10.2 Dati della prova:
- metodo di cronometraggio
 - descrizione dell'area (aree) di punteggio
- 15.10.3 Il risultato è il tempo trascorso dal decollo al lancio del marker. Il risultato minore è il migliore.
- 15.10.4 Il cronometraggio finisce nel momento in cui il marker è lanciato, sta cadendo o è sul terreno, come visto dall'observer o recuperato nelle mani dell'observer, quale di queste sia la cosa che accade per prima. Quando controllano questa prova gli observer devono accertarsi di avere un cronometro.
-

15.11 GOMITO (ELBOW) (ELB)

- 15.11.1 I concorrenti tenteranno di effettuare in volo il cambio di direzione più grande possibile.

- 15.11.2 Dati della prova:
- a. descrizione dei punti "A", "B" e "C".
 - b. distanza minima e massima da "A" a "B".
 - c. distanza minima e massima da "B" a "C".
- 15.11.3 Il risultato è 180 gradi meno l'angolo ABC. Il risultato maggiore è il migliore.
-

15.12 AREA DEL TRIANGOLO (LAND RUN) (LRN)

- 15.12.1 I concorrenti tenteranno di ottenere la massima area del triangolo "A", "B" e "C"
- 15.12.2 Dati della prova:
- a. posizione del punto "A"
 - b. metodo di determinazione del punto "B"
 - c. metodo di determinazione del punto "C"
 - d. descrizione dell'area (aree) di punteggio
- 15.12.3 Il risultato è l'area del triangolo ABC. Il risultato maggiore è il migliore.
-

15.13 DISTANZA MINIMA (MDT)

- 15.13.1 I concorrenti cercheranno di lanciare il marker il più vicino possibile al punto di decollo comune (CLP), dopo aver volato per un tempo minimo prestabilito.
- 15.13.2 Dati della prova:
- a. tempo minimo stabilito
 - b. metodo di cronometraggio.
- 15.13.3 Il risultato è la distanza del Punto dal punto di decollo comune (CLP). Il risultato minore è il migliore.
- 15.13.4 La posizione di punteggio è il Punto se l'observer ha visto il marker cadere dopo il tempo minimo stabilito. Altrimenti la posizione di punteggio sarà il punto di atterraggio purché il pallone sia stato visto da un ufficiale ancora in volo dopo il tempo minimo.
- 15.13.5 La penalità per la violazione della regola relativa allo SGOMBERO DELL'AREA DI DECOLLO è di 100 punti di prova per minuto o parte di minuto di ritardo.
- 15.13.6 La penalità per ogni contatto con il suolo in questa prova è di 500 punti di prova.
-

15.14 IL VOLO PIU' CORTO (SFL)

- 15.14.1 I concorrenti cercheranno di lanciare il marker il più vicino possibile al punto di decollo comune (CLP) all'interno di una o più aree di punteggio prestabilite.
- 15.14.2 Dati della prova:
- a. descrizione dell'area (aree) di punteggio
- 15.14.3 Il risultato è la distanza del Punto dal punto di decollo comune (CLP). Il risultato minore è il migliore.
-

15.15 DISTANZA MINIMA CON DUE LANCI (MDD)

- 15.15.1 I concorrenti cercheranno di lanciare due marker il più vicino possibile l'uno all'altro ma in aree di punteggio diverse.
- 15.15.2 Dati della prova:

a. descrizione delle aree di punteggio.

15.15.3 Il risultato è la distanza tra i due Punti. Il risultato minore è il migliore.

15.15.4 I concorrenti non otterranno risultato se uno o entrambi i Punti saranno fuori dall'area di punteggio o se i due Punti sono nella stessa area di punteggio.

15.16 TEMPO DI MASSIMA DISTANZA (XDT)

15.16.1 I concorrenti tenteranno di lanciare il marker il più lontano possibile dal punto di decollo comune (CLP), entro un tempo massimo stabilito.

15.16.2 Dati della prova:

- a. tempo massimo stabilito
- b. metodo di cronometraggio.

15.16.3 Il risultato è la distanza del Punto dal punto di decollo comune (CLP). Il risultato maggiore è il migliore.

15.16.4 Se l'observer non assiste al lancio del marker, non lo vede cadere o giacere sul terreno o il marker non viene recuperato nelle sue mani entro il tempo massimo stabilito, il concorrente non avrà risultato.

15.17 DISTANZA MASSIMA (XDI)

15.17.1 I concorrenti cercheranno di lanciare il marker il più lontano possibile dal punto di decollo comune (CLP) all'interno di un'area (aree) di punteggio prestabilita.

15.17.2 Dati della prova:

- a. descrizione dell'area (aree) di punteggio

15.17.3 Il risultato è la distanza del Punto dal punto di decollo comune (CLP). Il risultato maggiore è il migliore.

15.18 DISTANZA MASSIMA TRA DUE LANCI (XDD)

15.18.1 I concorrenti cercheranno di lanciare due marker il più lontano possibile l'uno dall'altro nell'area (aree) di punteggio stabilita.

15.18.2 Dati della prova:

- a. descrizione dell'area (aree) di punteggio

15.18.3 Il risultato è la distanza tra i due Punti. Il risultato maggiore è il migliore.

15.19 ANGOLO (ANG)

15.19.1 I concorrenti tenteranno di ottenere il maggior cambio di direzione rispetto ad una direzione prefissata. Il cambio di direzione è l'angolo tra la direzione fissata e la linea "A-B".

15.19.2 Dati della prova:

- a. descrizione dei punti "A" e "B"

- b. direzione fissata
- c. distanza minima e massima da "A" a "B"

15.19.3 Il risultato è l'angolo tra la direzione prefissata e la linea "A-B". Il risultato maggiore è il migliore.

Nota: I direttori possono usare gare estratte da AXMERG (regolamento per gare con i soli logger GPS) ad eccezione di campionati mondiali ed europei.

ANNESSO 1 – ELENCO ABBREVIAZIONI

Rif. Regola	Abbr.	Regola
7.1	CTA	CONTEST AREA (CTA) = AREA DI GARA
7.2.	OFB	OUT OF BOUNDS (OFB) = FUORI DAI CONFINI
9.1	CLA	COMMON LAUNCH AREA(S) (CLA) = AREA DI DECOLLO COMUNE
	CLP	COMMON LAUNCH POINT(S) (CLP) = PUNTO DI DEC. COMUNE
9.2.	ILA	INDIVIDUAL LAUNCH AREAS (ILA) = AREA DI DEC. INDIVIDUALE
	ILP	INDIVIDUAL LAUNCH POINT(S) (ILP) = PUNTO DI DEC. INDIVIDUALE
9.3	LO	LANDOWNER'S (LO) PERMISSION = PERMESSO DEL PROPRIET.
9.19	T/O	TAKE-OFF (T/O) (S1 ... etc.) = DECOLLO
11.1	LND	LANDINGS (LND) = ATTERRAGGI
12.6	MKR	MARKER (MKR)
12.4	SRP	SEARCH PERIOD (SRP) = PERIODO DI RICERCA
12.16	SCP	SCORING PERIOD (SCP) = PERIODO DI PUNTEGGIO
12.17	SCA	SCORING AREA (SCA) = AREA DI PUNTEGGIO
12.9	GMD	GRAVITY MARKER DROP (GMD) = LANCIAMENTO MARKER PER GRAVITA'
12.10	FMD	FREE MARKER DROP (FMD) = LANCIAMENTO LIBERO DEL MARKER
15.1	PDG	PILOT DECLARED GOAL (PDG) = GOAL DICHIARATO DAL PILOTA
15.2	JDG	JUDGE DECLARED GOAL (JDG) = GOAL DICHIARATO DAL GIUDICE
15.3	HWZ	HESITATION WALTZ (HWZ)
15.4	FIN	FLY IN (FIN)
15.5	FON	FLY ON (FON)
15.6	HNH	HARE AND HOUNDS (HNH) = CACCIA ALLA VOLPE
15.7	WSD	WATERSHIP DOWN (WSD)
15.8	GBM	GORDON BENNETT MEMORIAL (GBM)
15.9	CRT	CALCULATED RATE OF APPROACH TASK (CRT)
15.10	RTA	RACE TO AN AREA (RTA) = CORSA AD UN'AREA
15.11	ELB	ELBOW (ELB) = GOMITO
15.12	LRN	LAND RUN (LRN)
15.13	MDT	MINIMUM DISTANCE (MDT) = MINIMA DISTANZA
15.14	SFL	SHORTEST FLIGHT (SFL) = VOLO PIU' CORTO
15.15	MDD	MINIMUM DISTANCE DOUBLE DROP (MDD) = DISTANZA MINIMA CO DUE LANCI
15.16	XDT	MAXIMUM DISTANCE TIME (XDT) = DISTANZA MINIMA A TEMPO
15.17	XDI	MAXIMUM DISTANCE (XDI) = DISTANZA MINIMA
15.18	XDD	MAXIMUM DISTANCE DOUBLE DROP (XDD)
15.19	ANG	ANGLE (ANG) = ANGOLO
15.20	BOX	BOX (BOX)
	MSA	Marker Scoring Area (MSA) (for AXMERG) = area di punteggio marker
	TDS	Task (data) sheet = foglio della prova
	WIS	Weather Information sheet = foglio informazioni meteo
	FRF	Flight Report Form = foglio di rapporto di volo
	GMF	GPS Measuring Form = foglio delle misure GPS
	TAS	Task Score Sheet = foglio di punteggio della prova
	TOS	Total Score Sheet = foglio di punteggio totale
	GC	Ground Contact = contatto col suolo
	GL/TGT	Goal / Target
	GB	General Briefing = briefing generale