



REGOLAMENTO

MEETING REGIONALI

PARAPENDIO E DELTAPLANO

Edizione 2019

INDICE

INDICE	2
PREMESSE.....	4
REQUISITI	4
SEZIONE I – FINALITÀ.....	5
SEZIONE II – ORGANIZZAZIONE DEI CIRCUITI REGIONALI.....	5
1. SEGRETERIA DEL CIRCUITO REGIONALE.....	5
2. CALENDARIO MEETING.....	6
3. RECUPERO MEETING	6
4. IDONEITÀ DELLA ZONA DEL MEETING	6
5. ORGANIZZAZIONE DEI MEETING	6
SEZIONE III – OBBLIGHI DI CIASCUNA ORGANIZZAZIONE.....	7
1. ASSICURAZIONE E COMUNICAZIONI.....	7
2. MODULI DI ISCRIZIONE, MATERIALI E DISPOSITIVI	7
3. PRIMO SOCCORSO	8
4. MEET DIRECTOR	8
SEZIONE IV – SICUREZZA.....	9
SEZIONE V – PARTECIPAZIONE DEI PILOTI.....	9
1. DIRITTO DI PARTECIPAZIONE	9
2. ESCLUSIONI ALLA PARTECIPAZIONE	9
SEZIONE VI – MATERIALI.....	10
1. LIMITAZIONI	10
2. VELE E DELTAPLANI	10
3. OMOLOGAZIONE	10
4. GPS.....	10
5. NUMERO IDENTIFICATIVO DEL PILOTA	11
SEZIONE VII – EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO	12
1. RADIO	12
2. GPS.....	12
SEZIONE VIII – COMPILAZIONE E CONSEGNA DELLE DICHIARAZIONI.....	13
1. ASSENZA O INCOMPLETA COMPILAZIONE O SOTTOSCRIZIONE	13
2. DICHIARAZIONE DI VOLO	13
3. CONSEGNA GPS	13
SEZIONE IX – MEET DIRECTOR E COMMISSIONI	14
1. PRESENZA	14
2. POTERI	14
3. BRIEFING.....	14
4. SANZIONI	14
5. RICORSI	15
6. COMMISSIONE SPORTIVA	15
SEZIONE X – VERBALE	16
1. MEET DIRECTOR.....	16
2. CONTENUTO MINIMO	16
3. ANNULLAMENTO PROVA	16
4. INFRAZIONI E SANZIONI.....	16
5. INCIDENTI.....	16
6. TEMPISTICHE.....	16

SEZIONE XI – BRIEFING	17
1. CONVOCAZIONE	17
2. PARTECIPAZIONE	17
3. CONFERMA DI PARTECIPAZIONE	17
SEZIONE XII – PUNTEGGIO, TEMI DELLA PROVA E VALIDAZIONE	18
1. GIORNATE	18
2. LIMITI DI DISTANZA	18
3. SISTEMA DI PUNTEGGIO	18
4. CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA	19
5. TIPO DI TASK	19
SEZIONE XIII – AGGIRAMENTO WAYPOINT E CLASSIFICHE	20
1. AGGIRAMENTO WAYPOINT	20
2. MIGLIORE POSIZIONE IN CASO DI ATTERRAGGIO FUORI GOAL	20
3. CLASSIFICHE	20
4. CLASSIFICHE FINALI DEL REGIONALE	20
SEZIONE XIV – CATEGORIE	21
1. CATEGORIA FUN	21
2. CATEGORIA SPORT	21
3. CATEGORIA SERIAL	21
4. CATEGORIA DELTA SPORT/DELTA COMPETITION	21
5. TABELLE FUN/SPORT/SERIAL/DELTA SPORT/DELTA COMPETITION	22
SEZIONE XV – RESPONSABILITA' DEL PILOTA E SANZIONI	23
1. REGOLA GENERALE	23
2. SANZIONI – TIPOLOGIA E CASISTICA	23
SEZIONE XVI – IN CASO DI INCIDENTE	24
1. COMPORTAMENTO DEL PILOTA CHE HA SUBITO UN INCONVENIENTE DI VOLO O CHE ATTERRA FUORI CAMPO	24
2. RICONOSCIMENTO IN CASO DI COLLABORAZIONE	24
3. RICONOSCIMENTO IN CASO DI AIUTO	24
SEZIONE XVII – RIMBORSI, CONTESTAZIONI E INCENTIVI	25
1. RIMBORSI	25
2. RECLAMI	25
3. RICHIESTE RETTIFICHE DATI	25
4. INCENTIVI	25
SEZIONE XVIII – COPPA DELLE REGIONI	26

PREMESSE

Il presente regolamento definisce e precisa i requisiti e le linee guida per l'organizzazione dei Meeting, a carattere Regionale, che FIVL patrocina e sostiene con lo scopo di introdurre e coadiuvare l'avvicinamento dei propri Associati alle competizioni. Per quanto non previsto dal presente regolamento e fatte salve le eventuali norme incompatibili, rimangono validi e di riferimento i Regolamenti Sportivi Nazionali di Parapendio e Deltaplano Cross Country in vigore.

Ogni Coordinamento Regionale dovrà definire un proprio "Regolamento del Regionale" che, in riferimento al presente, potrà e dovrà esclusivamente definire:

- Struttura Organizzativa dell'Organo di Coordinamento;
- Ruoli e Contatti dei Componenti dell'Organo di Coordinamento;
- Procedure Operative dell'Organo di Coordinamento;
- Quota Pilota di Iscrizione Annuale al proprio Circuito Regionale;
- Quota Pilota di Partecipazione al singolo Meeting;
- Modalità di definizione e relativo Calendario Annuale dei Meeting;

I requisiti e le modalità operative indicate nel presente documento, per la redazione dei rispettivi "Regolamenti Regionali", sono da ritenersi inderogabili, salvo nei punti dove la facoltà di deroga o modifica sia espressamente indicata o laddove si vogliano applicare limitazioni o garanzie accessorie superiori, ossia, maggiormente restrittive.

REQUISITI

Requisiti inderogabili per le Organizzazioni che intendano coordinare Circuiti Meeting Regionali FIVL e per i Piloti VDS che intendano partecipare ai Meeting Regionali FIVL:

- Gli Organizzatori dei Meeting ed i Referenti dei Coordinamenti Regionali devono essere Associati a FIVL;
- I Piloti partecipanti devono:
 - Possedere Attestato AeCI di Abilitazione VDS per il mezzo condotto ai sensi del DPR 133/2010;
 - Possedere idonea Copertura Assicurativa VDS, valida ai sensi del DPR 133/2010;
 - Possedere Visita Medica Periodica VDS ai sensi del DPR 133/2010 ed in corso di validità;
 - Essere Associati a FIVL;
 - Utilizzare esclusivamente attrezzatura di volo regolarmente omologata da Enti riconosciuti secondo la normativa EN standard 926-2e EN 926-1 e comunque stabilita da DHV/CEN / TC 136 / WG 6.

Sarà cura di ogni Organizzazione Regionale verificare l'idoneità ed il possesso dei suddetti requisiti da parte dei Piloti iscritti al proprio Circuito Regionale.

SEZIONE I – FINALITÀ

- Diffondere la pratica e la conoscenza dell'attività del volo da Diporto o Sportivo con il parapendio ed il deltaplano, attraverso l'organizzazione di incontri di volo (meeting), nell'area territoriale in cui opera l'Organo di "Coordinamento Regionale";
- incentivare i neo-Piloti e comunque introdurre i Piloti VDS al mondo delle competizioni coadiuvando l'apprendimento finalizzato a prepararli alle competizioni;
- migliorare e perfezionare il livello di esperienza e qualità di volo dei Piloti Italiani;
- promuovere la formazione sportiva dei Piloti e la loro crescita agonistica, attraverso un sistema di "tutoring" con la scelta di temi che favoriscano la progressione sportiva.

SEZIONE II – ORGANIZZAZIONE DEI CIRCUITI REGIONALI



1. Segreteria del Circuito Regionale

Ciascun Regionale deve avere un proprio Organo di Coordinamento (Comitato, Segreteria od Organizzazione), il quale si occuperà di coordinare in ogni aspetto il corretto svolgimento dei Meeting, di gestire il relativo sito internet e di mantenere i contatti con la stampa.

È discrezione di ogni singolo Coordinamento Regionale:

- decidere e definire come strutturarsi;
- definire i ruoli, le competenze e la durata di ciascuna funzione;
- fissare la quota di iscrizione al proprio Circuito;
- fissare la quota di partecipazione ai Meeting del proprio Circuito;
- utilizzare le quote per le spese di gestione del Circuito con le finalità di cui in Sezione I.

È fatto, comunque, obbligo a ciascun Coordinamento Regionale di tenere una puntuale rendicontazione sulla gestione delle somme (entrate/spese) durante l'intero Circuito e di predisporre, infine, un rendiconto consuntivo annuale. L'Organo di Coordinamento ha il divieto di distribuire, anche in modo indiretto gli avanzi di gestione, gli eventuali avanzi di gestione nonché fondi, riserve o capitale, non potranno in nessun caso essere divisi fra i partecipanti, anche in forma indiretta, ma dovranno essere rinviati a nuova gestione ed utilizzati per le finalità dichiarate.

2. Calendario Meetings

Ogni anno, nel corso del periodo invernale, ogni Comitato Regionale organizzerà una riunione alla quale saranno invitati i rappresentanti di tutti i Club di Volo Libero del territorio regionale interessato. Raccolte le disponibilità ad ospitare ed organizzare le singole tappe del Circuito, verrà stilato il calendario dei Meeting. Il calendario dovrà prevedere almeno 3 Date e non potrà superare complessivamente le **10 date**. La stesura del calendario è a discrezione dell'organizzazione ma, sulla base delle proposte pervenute, dovranno essere seguiti questi criteri:

- potranno essere effettuati più Meeting nella stessa località;
- ogni Club può decidere di ospitare, nella medesima giornata e nella medesima località, Meeting di diversa categoria (Fun e/o Sport e Serial);
- ogni Club ha facoltà o meno di ospitare un Meeting della categoria Delta;
- I Meeting potranno essere organizzati di Sabato e/o Domenica e/o in giorni festivi;
- Nel caso di Meeting organizzati nello stesso weekend, questi verranno considerati come due distinte prove del Circuito;
- I Meeting potranno anche essere organizzati al di fuori del territorio regionale di appartenenza previo consenso del Coordinamento Regionale di competenza.

Nessun Meeting di Circuito Regionale potrà essere fissato né svolto in concomitanza dei Campionati Italiani Assoluti di Specialità. Per la stesura e definizione del Calendario dei Meeting Regionali si raccomanda vivamente di prendere a riferimento il Calendario Gare Nazionale al fine di evitare, per quanto possibile, la sovrapposizione con Competizioni Nazionali di specialità.

3. Recupero Meeting

Ogni Meeting può avere una data di recupero, a discrezione del Club organizzatore/ospitante, solo a condizione che **l'annullamento sia comunicato entro le ore 18:00 del giorno precedente la data del Meeting** e che la data di recupero venga comunicata (compatibilmente col calendario prefissato) contestualmente all'annullamento.

4. Idoneità della zona del Meeting

I singoli Coordinamenti Regionali garantiranno lo svolgimento dei Meeting in siti di volo idonei con aree di decollo ed atterraggio adeguate ad accogliere, con più ampio margine, il numero di Piloti partecipanti stimati dall'organizzazione stessa.

5. Organizzazione dei Meeting

È discrezione di ogni Circuito Regionale trovare le giuste formule associative e di partecipazione con i Club od altri Regionali per l'organizzazione dei Meeting del Circuito. Ogni singolo Meeting potrà essere organizzato dal Club/Associazione, dal Coordinamento Regionale o da entrambi in collaborazione.



SEZIONE III – OBBLIGHI DI CIASCUNA ORGANIZZAZIONE

1. Assicurazione e comunicazioni

Conformemente all'articolo 22 del DPR 133/2010 "Obbligo di assicurazione nel caso di gare e manifestazioni" i Meeting e le manifestazioni sportive di qualsiasi genere, degli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo, non possono aver luogo se l'Organizzatore non abbia provveduto a contrarre assicurazione per la responsabilità civile propria dei Meet Director, per i danni arrecati alle persone ed alle cose. Restano ferme le regole generali in materia di assicurazione obbligatoria dei Piloti.

Ciascun Club/Organizzatore che ospiti un Meeting dovrà obbligatoriamente inviare a FIVL, almeno due giorni prima della data del Meeting, il "Modulo Copertura Assicurativa Organizzatori" (Allegato "A") ai fini dell'accensione della copertura assicurativa obbligatoria (Gratuita).

È altresì obbligato a comunicare l'effettuazione dell'evento alle competenti Autorità Locali.

2. Moduli di iscrizione, materiali e dispositivi

Ciascun Comitato Regionale ha l'obbligo di fornire un numero adeguato di:

- moduli di iscrizione;
- moduli di conferma di partecipazione;
- modulo di dichiarazione di volo;
- un tabellone per il briefing in decollo – Task board (obbligatorio);
- verbale da compilarsi a cura del Meet Director;
- stickers adesivi identificativi;
- fumogeni e striscioni per formare la X in atterraggio in caso di annullamento della prova;
- apparecchio telefonico cellulare, da utilizzare per le comunicazioni di emergenza con i Piloti durante il Meeting;
- i trofei per le premiazioni.

Ciascun Club organizzatore/ospitante ha l'obbligo di fornire:

- le coordinate geografiche delle boe per l'utilizzo del GPS;
- una cartina topografica dettagliata della zona di volo in cui si svolgerà il Meeting con evidenziate le zone o gli ostacoli pericolosi;
- una manica a vento in decollo ed una in atterraggio (obbligatorio);
- una radio omologata LPD/PMR (obbligatoria) o simili;
- foto aerea dell'atterraggio ufficiale.

Fatta salva l'obbligatorietà dei materiali e dei dispositivi sopra elencati, i Comitati Regionali ed i Club Ospitanti, avranno la facoltà di redistribuire tra loro le rispettive competenze.

3. Primo soccorso



Le organizzazioni di eventi sportivi di livello nazionale e regionale devono provvedere a supportare l'evento con la presenza di un operatore sanitario, dotato di adeguata attrezzatura di primo soccorso o nel caso in cui la logistica lo consenta di ambulanza attrezzata per il primo soccorso e per il recupero. Tale struttura di supporto dovrà presidiare l'area di decollo per il tempo precedente e contemporaneo al decollo degli atleti per trasferirsi successivamente in atterraggio, od in altro luogo indicato dall'organizzazione e ritenuto più adeguato ed opportuno a dare massima efficacia nell'eventualità che tale supporto sanitario si renda necessario.

In considerazione dell'estrema ampiezza dell'area interessata dallo svolgimento di un meeting di volo libero, indipendentemente dalle disposizioni precedentemente riportate, è ancor più importante, ai fini dell'allestimento di una rete di intervento sanitario efficace, che l'organizzazione segua le seguenti raccomandazioni:

- informare le autorità sanitarie di zona (Presidio di pronto intervento, Servizio di pronto soccorso 112, Servizio di elisoccorso 118) della presenza di un evento di volo libero specificando:
 - a. i giorni di effettuazione, il punto di involo dei Piloti ed i limiti dell'area interessata dal Meeting;
 - b. eventuali riferimenti (telefono, radio, ...) utili a consentire la comunicazione e la coordinazione degli interventi con gli Organizzatori;
 - c. che i Piloti sono tutti dotati di strumento GPS che potrebbe essere valido meccanismo per un più efficace e tempestivo intervento;
 - d. che gli Organizzatori e tutti i Piloti sono dotati di radio LPD/PMR (o di altro tipo se disponibile), obbligatoria per le comunicazioni di servizio e di sicurezza da parte dell'Organizzazione, del Meet Director, dei Piloti e viceversa.

Queste disposizioni e raccomandazioni hanno l'obiettivo di agevolare e rendere più tempestivo l'intervento da parte degli Operatori Sanitari (ambulanza, elisoccorso) in caso di inconveniente/incidente verificatosi durante lo svolgimento dell'evento. Ma anche di permettere agli Operatori di informare l'Organizzazione nel caso in cui fosse necessario un intervento nell'area interessata dal Meeting (es. l'elisoccorso deve intervenire a soccorrere un turista infortunato in un'area inclusa nell'area di volo del Meeting).

4. Meet Director

Il Club organizzatore/ospitante deve identificare ed incaricare un Meet Director, di riconosciuta ed adeguata capacità, che sulla base della propria esperienza di Pilota e specifica conoscenza dei luoghi e delle locali particolarità, si occupi della gestione operativa del Meeting. Metterà inoltre a disposizione del Meet Director persone che coadiuvino lo stesso nelle operazioni di decollo, nel controllo aereo ai fini informativi circa scorrettezze dei Piloti od incidenti di volo.

SEZIONE IV – SICUREZZA



I Piloti dovranno obbligatoriamente avere con sé una radio modello LPD/PMR o simile, che andrà sintonizzata sulla frequenza comunicata di volta in volta dal Meet Director, onde poter comunicare e ricevere informazioni con e dal Meet Director e che dovrà essere tenuta accesa per tutta la durata del volo, fino ad atterraggio avvenuto. Il Pilota che abbia ricevuto per radio oppure attraverso comunicazione in volo (orecchie e speed) informazioni inerenti la prova o la sicurezza del volo, a seguito delle quali risulti opportuno raggiungere senza indugio il primo atterraggio possibile, dovrà accertarsi che i Piloti vicino a lui abbiano ricevuto le medesime informazioni desumendolo dal comportamento degli stessi e ritrasmettendo il messaggio ricevuto in caso di dubbio. E' assolutamente vietato l'utilizzo della funzione VOX nei dispositivi radio.

SEZIONE V – PARTECIPAZIONE DEI PILOTI

La presente sezione viene integrata e precisata nella

“Sezione XIV – CATEGORIE” con riferimento ai punti **FUN, SPORT, SERIAL, DELTA SPORT e DELTA COMPETITION.**



1. Diritto di partecipazione

Sono ammessi a partecipare al Regionale tutti i piloti che siano in possesso dei seguenti requisiti:

- Possedere Attestato AeCI di Abilitazione VDS per il mezzo condotto ai sensi del DPR 133/2010;
- Possedere idonea Copertura Assicurativa VDS, valida ai sensi del DPR 133/2010;
- Possedere Visita Medica Periodica VDS ai sensi del DPR 133/2010 ed in corso di validità;
- Essere Associati a FIVL;

2. Esclusioni alla partecipazione

Non possono partecipare ai Meeting i Piloti che ricoprano il ruolo di Meet Director, solo limitatamente alla prova da essi stessi diretta.

Si rimanda a quanto previsto alla **“Sezione XIV - CATEGORIE”**.

SEZIONE VI – MATERIALI



1. Limitazioni

Per la partecipazione ai Meeting Regionali è ammesso l'utilizzo di sola attrezzatura e materiali omologati da Enti riconosciuti secondo la normativa EN standard 926-2e EN 926-1 e comunque stabilita da DHV/CEN / TC 136 / WG 6.

Sono escluse tutte le vele che non abbiano eseguito e superato con successo tutti i test previsti dall'Ente omologatore (strutturali ed in volo) che ne attestino la relativa certificazione.

Sono altresì escluse tutte le vele con certificazione EN F ed EN CCC (Competition).

2. Vele e Deltaplani

Saranno squalificati i Piloti che interverranno in qualunque modo con modifiche alla vela od alla struttura, al fascio funicolare, alle bretelle, anche operando semplici nodi od utilizzando trim, quando non previsti dall'omologazione. Del pari, verranno squalificati i Piloti che utilizzino una speed bar con fine corsa aumentato rispetto a quello previsto dagli standard di omologazione o che conducano in volo attrezzature al di fuori del "range" di peso (taglia) entro il quale quella specifica attrezzatura è stata omologata.

3. Omologazione

L'omologazione della vela e del deltaplano dovrà essere provata attraverso la pubblicazione sul sito dell'ente omologatore (es. www.para-test.com e www.dhv.de/web/en) del Certificato di Omologazione recante la data di omologazione che deve essere anteriore alla data del Meeting a cui partecipa. La pubblicazione del certificato di omologazione sul sito dell'ente omologatore dovrà avvenire entro e non oltre il venerdì successivo al Meeting, data fino alla quale le classifiche rimarranno provvisorie. La data di omologazione presente sul certificato pubblicato sul sito dell'ente omologatore, se posteriore o contestuale alla data del Meeting, non viene ritenuta valida. Il Pilota che avrà preso parte al Meeting con una vela non omologata alla data di partecipazione, è squalificato. La pubblicazione del certificato, posteriore al Meeting ed entro il venerdì successivo, è ritenuta valida ma, solo qualora la data di certificazione presente sul certificato sia anteriore alla data del Meeting.

4. GPS

L'assenza di idonea TRACCIA LOG GPS comporterà l'impossibilità di classificazione del pilota, che non viene ammesso a provare in altro diverso modo l'effettuazione del percorso e la regolarità della sua prova. Ogni pilota è responsabile del proprio strumento sia per quanto riguarda la gestione dello stesso (carico boe, compatibilità dello strumento con i software di gestione gare utilizzati), che gli accessori ad esso collegati (disponibilità del cavetto). A garanzia e sicurezza di poter produrre l'indispensabile ed idonea TRACCIA LOG GPS, si consiglia l'utilizzo di un secondo strumento GPS (previamente dichiarato) da portare in volo come backup per ogni possibile problematica si verificasse sullo strumento principale.

5. Numero identificativo del Pilota

Il Pilota è obbligato ad incollare il proprio numero identificativo, formato con gli appositi adesivi messi a disposizione dall'Organizzazione, nell'intradosso della propria vela o deltaplano, che verrà mantenuto identico per tutta la durata del Circuito Regionale.

Il Pilota che non si attenga a tale disposizione verrà ammonito e/o sanzionato a discrezione del Meet Director come precisato alla "Sezione IX" del presente Regolamento.

Per i Piloti che decidano partecipare a Meeting di Circuiti Regionali diversi, si è deciso di adottare il seguente criterio di numerazione:

001 - 099 -> Regionale (Lombardia)

100 - 199 -> Regionale CRO (Regioni Occidentali – Piemonte, Liguria, Valle D'Aosta)

300 - 399 -> Regionale CARTER (Toscana ed Emilia Romagna)

400 - 499 -> Regionale MAG (Regioni Meridionali – Campania, Basilicata, Puglia, Calabria)

500 - 599 -> Regionale CRIC (Italia Centrale – Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo, Molise)

600 - 699 -> Regionale TRIVENETO (Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino)

700 - 799 -> Regionale SUD TIROL CUP (Sud Tirolo)

800 - 899 -> Regionale CReSi (SICILIA)

900 - 999 -> Regionale CReS (SARDEGNA)

L'organizzazione metterà a disposizione di ogni Pilota partecipante gli stickers. Questi saranno forniti gratuitamente alla prima distribuzione, a pagamento successivamente.

SEZIONE VII – EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO



È fatto obbligo a tutti i Piloti di prendere parte ai Meeting muniti di tutto l'equipaggiamento ed attrezzatura di volo previsti dalla normativa del Volo da Diporto e Sportivo, dai Regolamenti Nazionali ed Internazionali (FAI).

1. Radio

È obbligatoria la radio LPD/PMR o simile, efficiente e con batterie cariche, idonea a ricevere le comunicazioni del Meet Director e per comunicare con il Meet Director o con altri Piloti in caso di necessità. La radio deve essere accesa, testata (prova-radio) prima dell'apertura della finestra di decollo e tenuta accesa per tutta la durata del volo, fino ad atterraggio avvenuto. È vietato l'uso del dispositivo VOX ed in ogni caso, i Piloti, possono effettuare comunicazioni sulla frequenza del Meet Director solo ed esclusivamente se inerenti ad aspetti di avviso e sicurezza. Le comunicazioni radio dovranno essere strettamente necessarie ed effettuate sempre con la modalità:

MITTENTE, DESTINATARIO, COMUNICAZIONE (Es. Pilota 199 a Direttore – Messaggio.....)

2. GPS

L'unica documentazione di volo ammessa è la TRACCIA LOG GPS. Il Pilota è responsabile dell'adeguatezza, idoneità ed efficienza dei propri strumenti GPS.

SEZIONE VIII – COMPILAZIONE E CONSEGNA DELLE DICHIARAZIONI

1. Assenza od incompleta compilazione e sottoscrizione



La mancata completa compilazione, sottoscrizione e consegna del **Modulo di Iscrizione** o di quello di **Conferma di Partecipazione** al Meeting (dopo il Briefing) comportano, sempre ed inappellabilmente, l'inesistenza del Pilota al Meeting. Qualsiasi Pilota che non ottemperi alla compilazione dei moduli obbligatori, non verrà considerato come partecipante e conseguentemente non sarà classificato, ne verrà risarcito dell'iscrizione pagata. Il Pilota iscritto che, dopo il Briefing, decida di non decollare è comunque tenuto a compilare e sottoscrivere i moduli di cui sopra e, contestualmente alla sua decisione, il modulo di **Report Back** dove indicherà l'opzione DNF (Did Not Fly).

2. Dichiarazione di Volo – Report Back

Dopo l'atterraggio il Pilota partecipante dovrà compilare e sottoscrivere il **Modulo di Report Back** con le modalità ed entro l'orario deciso e comunicato dal Meet Director, così come indicato nel Taskboard. Il mancato o ritardato Report Back è considerato una violazione gravissima e comporterà, se dovuta a negligenza, l'espulsione del Pilota dall'intero Circuito Regionale. Il Pilota che fosse impossibilitato a sottoscrivere il modulo dovrà darne tempestivamente comunicazione al Meet Director ovvero dovrà preoccuparsi ed assicurarsi che altra persona informi il Meet Director del proprio atterraggio e dei motivi per i quali è impossibilitato a sottoscrivere il Report Back. La compilazione e consegna del modulo di dichiarazione di volo (Report Back) è **obbligatoria sempre ed in ogni caso** in cui il Pilota abbia perfezionato la propria iscrizione al Meeting, anche quando egli non sia decollato. L'orario limite per la consegna della dichiarazione di volo è riportato sul Taskboard, il quale farà fede ai fini di verifica. La dichiarazione di volo cartacea può essere sostituita da un sistema di Report Back elettronico e/o tramite cellulare (Es. WA), in questo caso il Meet Director potrà definire un termine temporale relativo all'orario di atterraggio del singolo pilota (Es. entro 20 minuti dall'atterraggio), in questo caso farà fede l'orario di atterraggio della TRACCIA LOG GPS, sempre che tali termini e modalità siano precisati nel briefing e riportati nel taskboard.

3. Consegna GPS

Ogni Pilota regolarmente decollato deve obbligatoriamente consegnare, al termine della prova, il proprio strumento GPS da cui scaricare la TRACCIA LOG GPS, entro il termine stabilito dal Meet Director, termine comunicato ai Piloti durante il briefing e riportato sul Taskboard. La TRACCIA LOG GPS può essere sostituita da un sistema di invio elettronico (Live Tracking) e/o tramite e-mail. Il sistema di invio prescelto dovrà comunque essere adeguato a garantire l'Organizzazione e gli altri partecipanti, da ogni possibile "scambio" o "modifica" delle TRACCE LOG GPS ricevute.

SEZIONE IX – MEET DIRECTOR e COMMISSIONI



1. Presenza

In assenza di Meet Director non può essere svolto alcun Meeting del Circuito Regionale.

2. Poteri

Il Meet Director decide, avvalendosi eventualmente della consulenza di altri Piloti d'esperienza, il percorso della prova, il tipo di prova, gli orari di apertura e chiusura delle "finestre" di decollo e di start, l'orario di atterraggio obbligatorio (termine prova – dead line), di consegna dei moduli e di consegna del GPS (Report Back), la frequenza radio, il verso di rotazione in termica sino allo start (Destra giorni pari – Sinistra giorni dispari) e prende ogni altra decisione operativa inerente la prova. Può, valutate le circostanze operative e/o le condizioni e le evoluzioni meteorologiche, annullare la prova prima del decollo ed in ogni altro momento successivo. Adottare ogni altro provvedimento che ritenga opportuno, principalmente ma non esclusivamente, per la salvaguardia della sicurezza. Egli coordina gli eventuali assistenti in decollo, in volo ed in atterraggio. Il Meet Director ha facoltà di escludere dalla prova qualsiasi Pilota che non possieda i requisiti o che violi, in tutto od in parte, quanto previsto dal presente Regolamento, dal Regolamento Nazionale o dalle norme di legge.

3. Briefing

Prima di dar corso ai decolli, il Meet Director è tenuto a convocare il Briefing dei Piloti ed a comunicare agli stessi, le specifiche regole che intende adottare per la prova, descrivere e riepilogare le condizioni e le previsioni evolutive del meteo della giornata ed, avvalendosi del tabellone predisposto (Taskboard), indicare tutti gli elementi utili quali, la frequenza radio ed i numeri di telefono per contattare il Meet Director in caso di necessità, il numero telefonico del soccorso e dell'eventuale servizio di recupero (Retrieve), i percorsi od i luoghi di ritrovo per eventuali recuperi. Nel corso del Briefing il Meet Director, a seconda delle circostanze, potrà indicare ai piloti le norme di prudenza che essi dovranno adottare nonché le zone che presentino eventuali criticità e/o potenziali pericoli per il volo.

4. Sanzioni

Il Meet Director può comminare sanzioni ad ogni singolo Pilota a norma della legislazione VDS, del presente Regolamento e, laddove non espressamente contemplato, sulla base dei Regolamenti Nazionali ed Internazionali di riferimento. Tali sanzioni avranno effetto per tutto il corso del Circuito Regionale e si estenderanno a tutti i Circuiti.

5. Ricorsi

Il Meet Director ha inoltre l'autorità e l'onere di esaminare e giudicare, unitamente alla Commissione Sportiva, eventuali ricorsi presentati dai Piloti inerenti le classifiche o la regolarità di svolgimento delle singole prove. Se il Pilota in giudizio fa parte della Commissione Sportiva, egli non potrà esprimersi in merito. I ricorsi inerenti eventi e comportamenti avvenuti durante la prova potranno essere formalizzati dai Piloti, per iscritto, entro e non oltre 24 ore dall'orario di fine della prova. I ricorsi inerenti le Classifiche della prova, potranno essere formalizzati dai Piloti, per iscritto, entro e non oltre 48 ore dall'orario di pubblicazione delle Classifiche Provvisorie (Provisional) della prova.

6. Commissione sportiva

E' formata da 3 persone scelte dalla Segreteria/Comitato del Regionale scelte all'inizio del Circuito di Meeting e si occuperà della risoluzione di eventuali ricorsi. Non saranno obbligati ad effettuare di loro iniziativa verifiche, ma dovranno esaminare e decidere sulle eventuali istanze di ricorso scritte, da parte dell'Organizzazione o di qualunque Pilota iscritto alla prova, per irregolarità nella manifestazione. Per istanze relative a condotte di volo "non conformi", i Piloti che presentano il ricorso dovranno indicare il soggetto (Pilota) la cui condotta sia da ritenersi sanzionabile nonché descrivere e definire dettagliatamente gli eventi/manovre fornendone adeguata descrizione e, laddove disponibile, documentazione (analisi tracce GPS) a corredo. Per istanze relative ad attrezzature ritenute potenzialmente non idonee, la Commissione, potrà richiedere ai Piloti in esame di documentare, tramite manuale di istruzioni del mezzo, piano funi o altro, le caratteristiche dimensionali della propria vela. Per attrezzature ritenute potenzialmente non idonee, la Commissione Sportiva può richiedere al Pilota il report rilasciato dal Centro di Assistenza, autorizzato dal produttore, presso il quale la vela è stata controllata. L'Organizzazione dovrà rendere disponibile, in ogni prova, una bilancia pesa-persone per eventuali controlli e verifiche (anche solo a campionatura) da parte della Commissione Sportiva od anche solo per la verifica personale dell'assetto di volo da parte dei Piloti partecipanti. Ad ogni modo, la Commissione Sportiva a fronte di ogni ricorso pervenuto, dovrà rispondere per iscritto con l'esito finale (Accoglimento, Non Accoglimento, Archiviazione) del Ricorso esaminato, indicando le motivazioni della decisione cui è giunta. Le eventuali sanzioni applicate a seguito di riconosciute irregolarità del Pilota nella condotta di volo o dell'attrezzatura utilizzata, saranno definite, quantificate e comminate dall'Organizzazione del Circuito Regionale. Il Pilota sanzionato, qualora ritenga tale sanzione non corretta od adeguata, entro 10 giorni dalla decisione della Commissione Sportiva, potrà presentare istanza di riesame alla FIVL, le cui decisioni in merito saranno definitive ed inappellabili.

SEZIONE X – VERBALE



1. Meet Director

Il Meet Director redige il verbale della prova, completo di data e nominativo della località e lo sottoscrive. Il modulo del verbale che il Meet Director dovrà compilare è **ESCLUSIVAMENTE** quello approvato dalla Commissione Tecnica per i Regionali, allegato al Regolamento del Regionale di Parapendio e Deltaplano.

2. Contenuto minimo

Il verbale della prova contiene il percorso assegnato ai Piloti, tutte le informazioni e le regole fornite ai Piloti nel corso del Briefing ovvero quelle loro comunicate altrimenti. Contiene l'eventuale indicazione delle zone di volo interdette ai partecipanti.

3. Annullamento prova

Nel verbale della prova devono essere indicate, in breve, le ragioni dell'eventuale annullamento della stessa.

4. Infrazioni e sanzioni

Nel verbale della prova vengono annotate le infrazioni eventualmente commesse da ciascun Pilota e le relative sanzioni.

5. Incidenti

Nel verbale della prova, qualora occorsi, vengono descritti nei loro elementi utili essenziali, gli incidenti di volo che successivamente dovranno essere comunicati al Responsabile della Sicurezza della FIVL a cura del Segretario/Organizzatore/Coordinatore del Circuito Regionale.

6. Tempistiche

Il verbale della prova deve essere consegnato, debitamente compilato e sottoscritto dal Meet Director, entro e non oltre il giorno stesso del Meeting alla Segreteria del proprio Circuito di appartenenza, la quale, entro i successivi 7 giorni, dopo le opportune registrazioni interne, provvederà a trasmetterlo alla FIVL.

SEZIONE XI – BRIEFING



1. Convocazione

Il Briefing viene obbligatoriamente convocato dal Meet Director prima dell'apertura dei decolli. In caso di svolgimento contemporaneo delle categorie FUN, SPORT, SERIAL, DELTA SPORT e DELTA COMPETITION è auspicabile e raccomandato di effettuare briefing separati. Comunque si sollecita ciascun Meet Director a tenere un briefing maggiormente dettagliato ed esaustivo con riferimento alla categoria FUN.

2. Partecipazione

Al Briefing devono obbligatoriamente partecipare tutti i Piloti iscritti che abbiano intenzione di decollare.

3. Conferma di partecipazione

La presenza al briefing viene auto certificata da ogni singolo Pilota anche attraverso la sottoscrizione del modulo di conferma di partecipazione. La falsa dichiarazione di aver presenziato al briefing equivale alla completa assenza del Pilota dalla prova (inesistenza) e comporta la sua squalifica dall'intero Circuito.

SEZIONE XII – PUNTEGGIO, TEMI DELLA PROVA E VALIDAZIONE



1. Giornate

I Meeting possono essere svolti solo nei giorni di **sabato** e/o **domenica** e/o **festivi**, a discrezione dei singoli Comitati Regionali.

2. Limiti di distanza

La massima distanza di percorso è a discrezione di ogni Organizzazione Regionale, viste le diverse opportunità e caratteristiche presenti nelle diverse zone di volo ma, deve tenere in considerazione che nella categoria FUN il principio guida è quello di permettere, con un percorso particolarmente semplice, il completamento del prova con l'arrivo in Goal, almeno, del 50% dei Piloti.

3. Sistema di punteggio

Il sistema di punteggio che si consiglia di utilizzare per assegnare il valore ad ogni prova tramite il programma FAI FS2016 ver.1,7 è il PWC CIVL GAP 2016 con i seguenti parametri:

- MIN DIST (distanza minima): 5 km
- **NOM DIST** (distanza nominale): 45 km → 25 km per la Cat. **FUN**
- **NOM TIME** (durata nominale): 01:30 hh:mm → 00:50 hh:mm per la Cat. **FUN**
- MIN PILOT (Piloti nominali): 90 %
- MIN GOAL (Piloti in Goal nominali): 30 %

Altri Parametri GAP 2016:

- Point Types: usare **solo** [Use Distance Points] [Use Time Points] [Use Leading Points]
- Time Points for ES but NO Goal: 80 %
- Stopped Task Glide Ratio: 4:1
- Type of Altitude: GPS
- FTV : 25 %
- SCORE BACK Time: 5 minuti

4. Criteri di validazione di una prova

Una prova viene considerata valida se almeno uno dei Piloti decollati percorre la distanza minima di validazione che, se non definita diversamente al briefing, è di 15 Km per tutte le categorie, tranne per la categoria FUN dove è ridotta a 10 km. Il Meet Director può comunicare al briefing una distanza di validazione differente in funzione delle condizioni meteo della giornata. Una prova interrotta dal Meet Director prima della sua naturale conclusione può essere convalidata se al momento della sospensione sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- A. sia trascorsa almeno 1 ora per i Piloti di tutte le categorie, tranne per la categoria FUN dove sono sufficienti 30 minuti, comunque trascorsi dall'apertura dello Start pilon;
- B. è stata percorsa la distanza minima di validazione da almeno il 20% dei Piloti decollati;
- C. la modalità della prova sia di tipo "Race to Goal".

Qualora una prova non possa essere considerata valida e non produca quindi punteggi applicabili ai fini delle classifiche finali, la premiazione della singola prova andrà comunque fatta, in alternativa alla restituzione di una parte della quota di iscrizione come specificato più avanti.

5. Tipo di Task

Non è ammessa la race dal decollo, ossia, lo Start pilon in decollo con partenza contemporanea dei Piloti.

È ammessa, a discrezione del Meet Director e tenuto conto del decollo utilizzato, della tipologia del luogo e delle condizioni meteorologiche, la prova **RACE TO GOAL** ossia, il tipo di prova in cui il tempo parte per tutti alla stessa ora da un determinato punto (Start pilon) diverso dal decollo. Vince il Pilota che, completato il percorso, formato da decollo, partenza (Start pilon) ed una serie di punti di aggiramento (Boe - waypoints), arriva per primo a meta (o Goal).

È consigliata, per le prove di categoria **FUN**, utilizzare la modalità **ELAPSED TIME** (TEMPO INDIVIDUALE), ossia, il tempo di ciascun Pilota parte nel momento in cui egli decide di varcare lo Start Pilon, decollando ed iniziando la propria prova comunque all'interno delle finestre di decollo e di start (cioè nei limiti orari fissati durante il briefing dal Meet Director). In questo caso per poter stilare una classifica occorrerà attendere che tutti i Piloti decollati consegnino il proprio LOG GPS poiché la prova sarà valutata in funzione del minor tempo assoluto, impiegato individualmente da ogni Pilota, per completare l'intero percorso. La prova a TEMPO INDIVIDUALE, evidentemente meno spettacolare di una RACE TO GOAL, è da ritenersi preferibile per Piloti alle "prime armi" poiché non obbliga e non genera il naturale "assembramento" intorno allo Start pilon, in prossimità dell'orario stabilito per la partenza, come invece avviene nella RACE TO GOAL, modalità che anche in funzione delle condizioni meteorologiche, resta comunque nella facoltà discrezionale del Meet Director. E' inoltre vivamente consigliato che venga definito un **ESS (End of Speed Section)** ossia, la circonferenza di demarcazione su cui viene preso il tempo d'arrivo, con un raggio doppio/triplo e comunque superiore alla circonferenza di demarcazione del Goal (Punto di arrivo – Meta) in modo da far raggiungere ed atterrare il Pilota in Goal in tutta sicurezza, poiché, egli non dovrà più curarsi del tempo impiegato, in quanto già fermo (preso) sull'ESS. Il Pilota dovrà comunque completare il percorso raggiungendo il cilindro di Goal, in mancanza, sarà penalizzato dal sistema di punteggio.

SEZIONE XIII – AGGIRAMENTO WAYPOINT E CLASSIFICHE

1. Aggiramento waypoint

Ogni waypoint si considera aggirato qualora il sistema GPS del Pilota abbia registrato almeno un punto all'interno del cilindro virtuale costruito intorno al punto geografico "Boa" (waypoint). Se non espressamente comunicato durante il briefing, il raggio standard del cilindro virtuale, che rappresenta lo spazio di aggiramento di un waypoint, è di metri lineari 400.

2. Migliore posizione in caso di atterraggio fuori goal

Il programma (FAI FS) di validazione e controllo dei LOG GPS, ai fini del punteggio, in caso di meta non raggiunta e percorsi parziali, considera comunque la posizione, più avanzata che il pilota avrebbe raggiunto, lungo il percorso stabilito, partendo con quella quota con un'efficienza media. Il Pilota potrà pertanto tornare tranquillamente indietro sul percorso per atterrare con ampi margini di sicurezza nella certezza che ciò non lo vedrà penalizzato.

3. Classifiche

Le classifiche per categoria, del singolo Meeting, Generali e Finali del Regionale, verranno stilate dal sistema di refertazione adottato (Sez.XII p.3).

Le classifiche da computare (laddove applicabili) saranno:

- Parapendio - FUN, SPORT, SERIAL
- Deltaplano – SPORT, COMPETITION



FEMMINILE di categoria nella quale risultino iscritte almeno 2 donne (facoltativa).

CLUB Separate per Para e Delta. Somma dei singoli punteggi massimi di task, del Club, delle sole tre categorie FUN/SPORT/SERIAL nel Parapendio e delle sole due categorie SPORT/COMPETITION nel Deltaplano (uno solo punteggio per categoria). Se un Club non ha piloti in una categoria, da quella categoria non riceve punteggio. Valida solo ai fini della Classifica Generale e Finale.

Non sono ammesse classifiche "Piloti Assolute" tra diverse categorie. Le organizzazioni dovranno esporre durante la giornata del Meeting le Classifiche Generali di Categoria aggiornate. Dopo ogni Meeting verranno stilate le classifiche provvisorie in base alla verifica delle tracce di volo scaricate dai GPS dei Piloti. È fatto obbligo a ciascun Comitato Regionale di pubblicare le classifiche ufficiali e definitive sul proprio sito internet entro il venerdì successivo la data del Meeting salvo il caso di reclami in atto e oggetto di valutazione da parte della Commissione Sportiva. I reclami, saranno accettati entro e non oltre il venerdì successivo alla data del Meeting oggetto di reclamo.

4. Classifiche Finali del Regionale

Ciascun Circuito Regionale **sarà valido** solo qualora vengano regolarmente svolte almeno **due prove**. Per le **Classifiche Finali di ogni categoria**, verranno considerati i punteggi di tutte le prove valide con l'applicazione di uno "scarto" ogni tre task disputate, ripetuto ogni multiplo di tre, a partire dal punteggio di task più basso o nullo, conseguito da ogni singolo Pilota.

Task Valide	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
N° Scarti	0		1			2			3	

SEZIONE XIV – CATEGORIE

1. Categoria FUN

- Questa categoria è orientata a consentire al numero massimo di Piloti di arrivare a meta. Quindi la lunghezza e difficoltà del percorso deve essere adeguata, in base alla morfologia ed alle caratteristiche del luogo di volo.
- Accessibile a tutti i Piloti con vela con certificazione **EN A, B o DHV/LTF 1, 1-2, 2**.
In caso di doppia omologazione vale la più restrittiva.
- Vele non ammesse nella categoria FUN, quelle con certificazione **EN C, D o DHV/LTF 2-3**.
In caso di doppia omologazione vale la più restrittiva.
- La categoria FUN, è consentita a Piloti con qualsiasi esperienza.

2. Categoria SPORT

- L'obiettivo che si pone questa categoria è quello di aumentare il livello tecnico del Pilota ed incentivarlo ad avvicinarsi alle gare nazionali e internazionali.
- Accessibile ai Piloti con vela con certificazione **EN B, C o DHV/LTF 2, 2-3**.
In caso di doppia omologazione vale la più restrittiva.
- Vele non ammesse nella categoria SPORT, quelle con certificazione **EN A, D o DHV/LTF 1, 1-2**. In caso di doppia omologazione vale la più restrittiva.
- La categoria SPORT, è riservata a Piloti con almeno 1 (uno) anno d'esperienza.

3. Categoria SERIAL

- L'obiettivo che si pone questa categoria è quello di aumentare il livello tecnico del Pilota ed incentivarlo ad avvicinarsi alle gare nazionali e internazionali.
- Accessibile ai Piloti con vela con certificazione **EN B, C, D o DHV/LTF 2, 2-3**.
- Vele non ammesse nella categoria SERIAL, quelle con certificazione **EN A o DHV/LTF 1,1-2**.
In caso di doppia omologazione vale la più restrittiva.
- La categoria SERIAL, è riservata a Piloti con almeno 1 (uno) anno d'esperienza ed almeno 2 (due) o più anni d'esperienza qualora utilizzino una vela certificata EN D.

4. Categoria DELTA SPORT E DELTA COMPETITION

- L'obiettivo che si pone questo circuito è quello di aumentare il livello tecnico del Pilota ed incentivarlo ad avvicinarsi alle gare nazionali e internazionali.
- Accessibile ai Piloti con "Deltaplani con Torre" (classe **DELTA SPORT**), "Deltaplani senza Torre" ed "Ali Rigide" (classe **DELTA COMPETITION**).

E' concessa la facoltà, ai Coordinamenti Regionali, di definire limiti d'esperienza dei Piloti più restrittivi (comunque maggiori), di quelli minimi sopra definiti per le singole specifiche categorie. Eventuali ulteriori "categorie" o "sub-categorie" introdotte, dovranno sempre e comunque garantire gli stessi (o più restrittivi) rapporti tra Esperienza Pilota e Certificazione Vela, anche qualora definite sulla base di parametri di altra o diversa natura.

5. Tabella Riepilogo per Categoria

PARAPENDIO			
CATEGORIA	VELE AMMESSE	VELE ESCLUSE	ESPERIENZA PILOTA
FUN	EN A, B DHV/LTF 1, 1-2, 2	EN C, D DHV/LTF 2-3	QUALSIASI
SPORT	EN B, C DHV/LTF 2, 2-3	EN A, D DHV/LTF 1, 1-2	> 1 ANNO
SERIAL	EN B, C, D* DHV/LTF 2, 2-3	EN A DHV/LTF 1, 1-2	> 1 ANNO *EN D >2 ANNI
DELTAPLANO			
CATEGORIA	VELE AMMESSE	VELE ESCLUSE	ESPERIENZA PILOTA
DELTA SPORT	CON TORRE	SENZA TORRE ALI RIGIDE	QUALSIASI
DELTA COMPETITION	SENZA TORRE ALI RIGIDE	CON TORRE	QUALSIASI

6. Tabelle Riepilogo Parapendio per Esperienza Pilota/Certificazione Vela

PARAPENDIO					
ESPERIENZA PILOTA	CERTIFICAZIONE VELA				
	EN A DHV/LTF 1, 1-2	EN B DHV/LTF 2	EN C DHV/LTF 2-3	EN D	EN F CCC
QUALSIASI	FUN	FUN	---	----	----
>1 Anno, <2 Anni	FUN	FUN, SPORT SERIAL	SPORT SERIAL	----	----
>2 Anni	FUN	FUN, SPORT SERIAL	SPORT SERIAL	SERIAL	----

Vele certificate **EN F, CCC o DHV/LTF Competition** non sono ammesse ai meeting, in ogni caso ed in nessuna categoria.

L'esperienza del Pilota è definita come il tempo intercorso tra la data di conseguimento dell'Attestato AeCI di Abilitazione VDS e la PRIMA DATA PROGRAMMATA nel Calendario del Circuito Regionale di appartenenza, laddove un anno, si intende composto da 365 giorni.

SEZIONE XV – RESPONSABILITA' DEL PILOTA e SANZIONI



1. Regola generale

Il Pilota, anche a norma del D.P.R. 133/2010, è tenuto in ogni fase del volo, compresa quella di decollo e di atterraggio, all'osservanza delle norme di legge ed alle prescrizioni delle Autorità.

Egli è comunque tenuto, prima dell'inizio del volo ed in ogni sua fase, ad accertarsi personalmente che il proprio volo possa svolgersi in piena sicurezza, tenuto conto delle condizioni meteorologiche, di quelle di efficienza del proprio apparecchio, delle proprie condizioni psicofisiche, del proprio addestramento e di ogni altra circostanza. Egli deve adottare il massimo delle cautele affinché il proprio volo non risulti pericoloso per la propria ed altrui incolumità. Ne consegue pertanto che il Pilota, con particolare riguardo alla scelta delle rotte tra un punto di aggiramento e l'altro, dovrà sempre far prevalere la sicurezza della propria condotta di volo sullo spirito agonistico del Meeting.

Il Pilota è tenuto ad attenersi alle disposizioni ed ai consigli riferiti nel corso del briefing pre-Meeting.

2. Sanzioni – tipologia e casistica

Il Meet Director commina sanzioni ai Piloti che infrangano le Norme sul volo libero, quelle FAI e quelle del presente regolamento. Tali sanzioni avranno effetto per l'intera durata del Circuito Regionale e si estenderanno a tutti i Circuiti Regionali. Le sanzioni sono di due tipi:

- squalifica dalla prova;
- espulsione dal Circuito Regionale.

I) Squalifica dalla prova

Vengono squalificati i Piloti che commettono infrazioni gravi o gravi comportamenti antisportivi che mettano a repentaglio la sicurezza del volo come:

- a. volo in nube;
- b. gravi mancanze di precedenza che comportino serio pericolo di collisioni;
- c. intralcio in quanto il Pilota è in volo di in caso di chiamata di elicottero di emergenza;
- d. assenza di radio in volo;
- e. irregolarità nell'equipaggiamento di volo quando l'attrezzatura è stata modificata, ovvero mancanza di casco e di paracadute di emergenza;
- f. volo acrobatico ovvero esecuzione di manovre inusuali salva la necessità di atterraggio immediato se la manovra è ad esso funzionale – L'esecuzione della vite è permessa entro velocità di rotazione contenute.

II) **Espulsione dal Regionale**

Viene espulso dal Regionale il Pilota che non consegna la dichiarazione di volo a fine prova ovvero il Pilota che reitera gravi comportamenti antisportivi od il deliberato volo in nube. Non è considerabile “partecipante” alla prova, pertanto non è nemmeno sanzionabile, il Pilota che non compili i moduli di iscrizione o che non consegna la conferma di partecipazione al termine del briefing. Tuttavia, se regolarmente iscritto, ogni Pilota ha comunque l’obbligo di consegnare la dichiarazione di volo, ovvero di comunicare in modo chiaro al Meet Director la propria intenzione di non prendere parte alla prova al fine di non indurre l’organizzazione a compiere inutili ricerche o peggio, ad attivare inutilmente i soccorsi.

SEZIONE XVI – IN CASO DI INCIDENTE

1. Comportamento del Pilota che ha subito un inconveniente di volo o che atterra fuori campo

Il Pilota che dovesse subire un incidente, ovvero il Pilota che atterra fuori campo in luoghi impervi o non idonei, deve, se possibile, **raccogliere la vela “a fiocco” nel minor tempo possibile** oppure **nel muovere il deltaplano in modo visibile**. Ciò al fine di segnalare agli altri Piloti che le sue condizioni fisiche sono buone. In caso di impossibilità a raccogliere la vela a fiocco o di muovere il deltaplano, dovrà comunque segnalare, con radio o, come possibile, che egli si trova in buone condizioni fisiche. **La vela aperta od un deltaplano immobile è considerato segnale di richiesta di soccorso.**

2. Riconoscimento in caso di collaborazione

Il Pilota che perde tempo o posizioni per accertarsi del buono stato di salute del Pilota che ha subito un sinistro od un inconveniente di volo verrà, a discrezione del Meet Director, adeguatamente risarcito del tempo e delle posizioni perse.

3. Riconoscimento in caso di aiuto

Il Pilota che atterra per aiutare un compagno in difficoltà potrà essere risarcito, a discrezione del Meet Director, ricostruendosi virtualmente il risultato che avrebbe raggiunto sulla base della sua posizione nella prova al momento del soccorso. Ciò avverrà con i parametri di calcolo approntati dal programma FS.

SEZIONE XVII – RIMBORSI, CONTESTAZIONI e INCENTIVI



1. Rimborsi

Non sono previsti rimborsi in caso di interruzione della prova in corso per qualunque causa (incluso l'intervento dell'elisoccorso).

2. Reclami

Eventuali reclami dovranno essere presentati per iscritto alla Segreteria di ciascun Regionale entro il venerdì successivo alla data del Meeting, ed accompagnati dal versamento di una cauzione di euro 20,00 che verrà restituita successivamente in caso di accoglimento dello stesso. Dal venerdì successivo al Meeting ovvero dalla conversione della classifica in "Ufficiale e definitiva" nessun ricorso è più accettabile.

La Segreteria convocherà la Commissione Sportiva che valuterà il reclamo.

Il reclamante ha diritto ad esporre verbalmente alla Commissione le sue ragioni.

Contro tale decisione è comunque ammesso il ricorso, inappellabile, a FIVL.

3. Richieste rettifiche dati

La richiesta di rettifica delle Classifiche Definitive per errori materiali (esempio: spostamento di appartenenza a diverse classifiche) dovrà essere effettuata per e-mail o per iscritto alla Segreteria del Regionale entro e non oltre il Venerdì successivo alla pubblicazione dei risultati sul sito internet di riferimento. A tal fine sul sito verrà specificata la data di pubblicazione. Trascorso tale periodo le Classifiche diverranno Ufficiali.

4. Incentivi

La FIVL rimborserà l'iscrizione alla "Coppa delle Regioni" ai vincitori dei Circuiti Regionali FUN, SPORT, SERIAL, DELTA SPORT, DELTA COMPETITION, anche nel caso in cui i Regionali non siano convalidati (almeno 2 prove valide).

SEZIONE XVIII – COPPA DELLE REGIONI



Vi possono partecipare tutti i Piloti che hanno già preso parte ad un Circuito Regionale di Meeting FIVL.

Verranno stilate le seguenti classifiche:

-
- FUN
 - SPORT
 - SERIAL
-
- DELTA SPORT
 - DELTA COMPETITION
-
- CLUB
 - FEMMINILI (di Categoria se applicabili)
-

I posti devono essere riservati per i primi dieci Piloti di ogni categoria (FUN, SPORT, SERIAL, DELTA SPORT e DELTA COMPETITION) risultanti dall’ultima Classifica Finale di ogni Circuito Regionale.

Le conferme di partecipazione da parte dei Piloti con “posto riservato” dovranno essere comunque formalizzate entro i termini previsti dall’organizzazione che potrà e dovrà provvedere agli eventuali “subentri” (waiting list) tra i Piloti in lista d’attesa, sulla base delle posizioni risultanti dalle stesse Classifiche Finali Regionali di riferimento.

Le candidature ad ospitare l’evento saranno valutate dal Consigliere FIVL Circuiti Regionali Parapendio, dal Consigliere FIVL Circuiti Regionali Deltaplano e dal Presidente FIVL, i quali decideranno in merito all’assegnazione.

A.S.D. FIVL
il Presidente

Ennio Favero