



**REGOLAMENTO TECNICO**  
**SPECIALITÀ PARAPENDIO – ACROBAZIA**



FEDERAZIONE  
SPORTIVA NAZIONALE  
RICONOSCIUTA  
DAL **CONI**



<b>PARTE I: INTRODUZIONE .....</b>	<b>4</b>
<b>PREMESSA .....</b>	<b>4</b>
<b>DEFINIZIONI.....</b>	<b>4</b>
<b>FINALITÀ .....</b>	<b>4</b>
<b>PARTE II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE.....</b>	<b>5</b>
<b>RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE.....</b>	<b>5</b>
<b>DOVERI DELL'ORGANIZZAZIONE .....</b>	<b>5</b>
<b>DIRETTORE DI GARA (MEET DIRECTOR) .....</b>	<b>6</b>
<b>CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONE-PILOTI.....</b>	<b>6</b>
<b>OMOLOGAZIONE GARE.....</b>	<b>6</b>
<b>PARTE III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE.....</b>	<b>7</b>
<b>SCELTA DELLA SEDE DELLA COMPETIZIONE.....</b>	<b>7</b>
<b>INIZIO DELLA COMPETIZIONE .....</b>	<b>7</b>
<b>ZATTERA .....</b>	<b>7</b>
<b>ATTERRAGGIO SU TERRAFERMA .....</b>	<b>7</b>
<b>DECOLLO .....</b>	<b>8</b>
<b>GENERAL BRIEFING E DAILY BRIEFING.....</b>	<b>8</b>
<b>PARTE IV: SICUREZZA ED EQUIPAGGIAMENTO .....</b>	<b>9</b>
<b>RESPONSABILITÀ PERSONALE .....</b>	<b>9</b>
<b>EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO.....</b>	<b>9</b>
<b>PARAPENDIO (vele).....</b>	<b>9</b>
<b>IMBRAGHI .....</b>	<b>9</b>
<b>PARACADUTE DI EMERGENZA.....</b>	<b>9</b>
<b>CASCHI.....</b>	<b>10</b>
<b>ZAVORRA .....</b>	<b>10</b>
<b>CONTROLLO ATTREZZATURA.....</b>	<b>10</b>
<b>SEGNALE DI INTERRUZIONE DI EMERGENZA .....</b>	<b>10</b>
<b>COMUNICAZIONI: RADIO RICETRASMITTENTE E/O TELEFONO CELLULARE.....</b>	<b>10</b>
<b>IMBARCAZIONI DI APPOGGIO.....</b>	<b>11</b>
<b>DISPOSITIVI DI PRIMO SOCCORSO .....</b>	<b>11</b>
<b>SICUREZZA .....</b>	<b>11</b>
<b>PARTE V: SELEZIONE DEI PILOTI (SAFETY SELECTION).....</b>	<b>13</b>
<b>PARTE VI: TIPOLOGIA DI GARE .....</b>	<b>14</b>
<b>MEETING ACRO LEGA PILOTI.....</b>	<b>14</b>
<b>GARE NAZIONALI .....</b>	<b>14</b>
<b>CAMPIONATI ITALIANI.....</b>	<b>14</b>
<b>COPPA ITALIA .....</b>	<b>14</b>
<b>PARTE VII: PUNTEGGI E CLASSIFICHE.....</b>	<b>16</b>
<b>PUNTEGGIO DI RUN .....</b>	<b>16</b>
<b>CLASSIFICHE DI RUN.....</b>	<b>16</b>
<b>NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI.....</b>	<b>16</b>
<b>CLASSIFICHE DI MERITO.....</b>	<b>16</b>
<b>PARTE VIII: SQUADRA NAZIONALE E TEAM LEADER .....</b>	<b>18</b>
<b>SQUADRA NAZIONALE.....</b>	<b>18</b>
<b>TEAM LEADER.....</b>	<b>18</b>
<b>PROCESSO DI SELEZIONE.....</b>	<b>20</b>
<b>PRE-ISCRIZIONE .....</b>	<b>21</b>
<b>SELEZIONE DEI PILOTI .....</b>	<b>21</b>
<b>CONFERMA DEI PILOTI .....</b>	<b>22</b>
<b>ALLEGATO C - SISTEMA DI PUNTEGGIO.....</b>	<b>23</b>
<b>ALLEGATO D – CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA.....</b>	<b>24</b>
<b>VALIDITÀ DELLA PROVA .....</b>	<b>24</b>

<b>ALLEGATO E – REDAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI.....</b>	<b>25</b>
<b>GLOSSARIO E DEFINIZIONI.....</b>	<b>25</b>
<b>DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA GENERALE PILOTI.....</b>	<b>26</b>
<b>DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA DI COPPA ITALIA .....</b>	<b>26</b>
<b>ALLEGATO F – FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA .....</b>	<b>27</b>
<b>DEFINIZIONE.....</b>	<b>27</b>
<b>UTILIZZO DELLE INFORMAZIONI.....</b>	<b>27</b>
<b>COMUNICAZIONI STANDARD.....</b>	<b>27</b>
<b>ALLEGATO G – CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI.....</b>	<b>28</b>
<b>PREMESSA.....</b>	<b>28</b>
<b>SERVIZI .....</b>	<b>28</b>
<b><i>SERVIZI INDISPENSABILI .....</i></b>	<b>28</b>
<b><i>SERVIZI AUSPICABILI.....</i></b>	<b>29</b>
<b><i>SERVIZI AGGIUNTIVI E RICREATIVI .....</i></b>	<b>29</b>
<b>RIMBORSI.....</b>	<b>29</b>
<b>NOTE FINALI.....</b>	<b>30</b>

# PARTE I: INTRODUZIONE

## PREMESSA

Il presente regolamento è proposto dalla Sezione Tecnica di Specialità Volo Libero (di seguito STS) e approvato dalla CCSA dell'Ae.C.I.

In questo regolamento vengono regolamentati gli aspetti riferiti alla sola specialità Aerobatics (acrobazia). Le specialità di Accuracy (precisione in atterraggio) e Cross Country non sono oggetto del presente regolamento.

Per gli aspetti non espressamente trattati dal seguente regolamento viene applicato il Regolamento Sportivo Nazionale CCSA e il regolamento F.A.I. aggiornato.

## DEFINIZIONI

F.A.I.: Federazione Aeronautica Internazionale

Ae.C.I.: Aero Club d'Italia

STS presso Ufficio Sportivo Ae.C.I.: Sezione Tecnica di Specialità per il Volo Libero

CCSA presso Ufficio Sportivo Ae.C.I.: Commissione Centrale Sportiva Aeronautica

RSN CCSA: Regolamento Sportivo Nazionale della CCSA

APWT: Aerobatics Paragliding World Tour

ACROPYX.COM: Official Web site of the APWT

## FINALITÀ

Il regolamento ha come finalità:

**Parte II:** Definire le norme generali riguardanti la modalità di richiesta e l'organizzazione delle competizioni

**Parte III:** Integrare il RSN CCSA e il regolamento F.A.I. per lo svolgimento delle competizioni di parapendio

**Parte IV:** Definire gli obblighi da rispettare per garantire la sicurezza e le caratteristiche degli equipaggiamenti ammessi

**Parte V:** Definire le modalità di accesso alle competizioni

**Parte VI:** Definire le tipologie di gare

**Parte VII:** Definire la modalità per stilare le classifiche di merito, i punteggi e l'assegnazione dei titoli federali nazionali

**Parte VIII:** Definire la formazione della squadra nazionale e le funzioni del Team Leader

## **PARTE II: NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE GARE**

### **RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE**

Chi intende organizzare una competizione nazionale deve presentare alla STS presso l'Ae.C.I. una proposta scritta dettagliata, entro e non oltre il 31 luglio dell'anno precedente, ai sensi dell'art.8 dello statuto dell'Ae.C.I.

Nella richiesta si dovranno chiaramente specificare:

- A) Ae.C. organizzatore, nominativo del responsabile organizzativo e suo recapito;
- B) data o periodo nel quale si intende effettuare la competizione;
- C) area geografica nella quale si intende realizzare la competizione;
- D) documentazione tecnica necessaria, mappa;
- E) precedenti analoghe esperienze organizzative;
- F) assicurazione della piena osservanza del R.S.N. (o del C.S. della FAI nel caso di manifestazioni a carattere internazionale);
- G) altre informazioni ritenute utili e opportune.

La STS esaminerà la richiesta e la invierà alla CCSA. In caso di accettazione è diritto dell'organizzazione:

- A) l'inserimento della competizione nel calendario gare nazionale e quindi pubblicazione calendario Nazionale Ae.C.I.;
- B) richiedere di promuovere l'inserimento dell'evento nel calendario internazionale della F.A.I.

Nel caso in cui la richiesta sia respinta, tale decisione dovrà essere motivata per iscritto ai richiedenti.

La rinuncia all'organizzazione è possibile e deve essere comunicata per iscritto, anche via e-mail, alla STS.

### **DOVERI DELL'ORGANIZZAZIONE**

Sono doveri di ogni organizzazione:

- A) accettare e applicare le norme e le linee guida per gli organizzatori così come definite in Allegato A al presente regolamento;
- B) applicare il protocollo per la selezione dei piloti partecipanti all'evento come descritto in Allegato B al presente regolamento.

Sono doveri di ogni organizzazione durante lo svolgimento della stessa:

A) applicare il presente regolamento, integrandolo al più per quanto non esplicitamente previsto, con la redazione delle cosiddette "Local Rules", seguendo comunque lo spirito che informa il regolamento;

B) rendere pubbliche le comunicazioni ufficiali mediante affissione su apposita bacheca posta nel centro operativo;

C) predisporre durante il periodo della gara un servizio di primo soccorso.

Entro 10 gg dal termine della competizione è dovere dell'organizzazione inviare alla STS:

le classifiche in formato elettronico e una relazione generale sulla competizione realizzata allegando eventuali foto e dettagliati rapporti di eventuali reclami e di eventuali incidenti avvenuti nel corso della gara.

## **DIRETTORE DI GARA (MEET DIRECTOR)**

Il Direttore di gara deve essere in possesso della tessera di giudice VDS/VL rilasciata da Ae.C.I. in corso di validità.

## **CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONE-PILOTI**

Al fine di fornire delle indicazioni sui servizi essenziali e accessori che ogni organizzazione dovrà fornire ai piloti competitori partecipanti, è stata approntata la "Carta del rapporto Organizzazione – Piloti" in allegato al presente regolamento.

## **OMOLOGAZIONE GARE**

Entro 15 giorni dal termine della competizione, ai sensi del RSN, deve essere trasmessa la documentazione prevista (relazioni, classifiche, ecc.), per richiedere alla CCSA l'omologazione della gara effettuata.

L'omologazione della gara implica l'omologazione delle singole prove e l'integrazione delle classifiche di merito (Generale, Italiana, ecc.) con i risultati ottenuti nelle prove disputate.

Nel caso di evidenti e gravi violazioni del regolamento, o di gravi omissioni nell'applicazione dello stesso, l'STS può proporre alla CCSA, di non omologare la competizione. In tal caso la decisione dovrà essere chiaramente motivata per iscritto all'organizzazione. Se la competizione non è omologata, i risultati in essa ottenuti non saranno utilizzati per la redazione delle varie classifiche di merito.

## **PARTE III: SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE**

### **SCELTA DELLA SEDE DELLA COMPETIZIONE**

Tutte le prove oggetto della competizione dovranno svolgersi su idoneo specchio d'acqua (es. lago o mare).

### **INIZIO DELLA COMPETIZIONE**

L'inizio della competizione dovrà essere stabilito dal Direttore di gara, dandone comunicazione, previa conferma dei giudici, a tutto lo staff, al Direttore di decollo, al Responsabile sicurezza, alle barche di appoggio, al personale di primo soccorso e infine ai piloti.

### **ZATTERA**

L'organizzazione dovrà predisporre idonea zattera gonfiabile da ubicarsi in adeguata posizione di sicurezza rispetto alla riva e a eventuali ostacoli.

La superficie della zattera dovrà misurare almeno 25 m<sup>2</sup>.

Sulla zattera dovranno esserci almeno due persone addette al recupero del pilota e della vela.

### **ATTERRAGGIO SU TERRAFERMA**

L'organizzazione dovrà predisporre una zona di atterraggio priva di ostacoli che permetta ai piloti di atterrare in totale sicurezza. Dovrà essere munita di idoneo segnavento per indicare direzione e intensità del vento. Il Direttore di gara, di concerto con il Responsabile sicurezza e il Capo-giudice e previa consultazione della Commissione Sicurezza, può decidere di escludere l'atterraggio sulla zattera in caso di mare/lago mosso, acqua molto fredda (inferiore a 1 °C) o condizioni di atterraggio non sicure.

In tal caso, l'atterraggio su terra dovrà essere eseguito dai piloti con le seguenti prescrizioni:

- i piloti devono essere in grado di affrontare in sicurezza la zona di atterraggio senza sorvolare il pubblico;
- in atterraggio dovrà essere posizionato un "target" con diametro minimo di 1 m;
- le manovre "spiralì" (ground spirals) eseguite fino a terra non sono ammesse.

## **DECOLLO**

Il decollo deve avvenire dalla stessa area per tutti i piloti partecipanti. L'area di decollo deve essere munita di idoneo segnavento per indicare direzione e intensità del vento.

I piloti devono seguire le indicazioni del direttore di decollo.

In caso venissero meno le condizioni di sicurezza in decollo, l'organizzazione può interrompere il decollo dei piloti, comunicando agli stessi tale sospensione.

Successivamente al ripristino delle condizioni di sicurezza, il decollo dei piloti potrà riprendere.

I piloti che decollano dopo l'interruzione comunicata dall'organizzazione (Direttore di decollo) sono automaticamente squalificati e quindi ritenuti fuori gara.

La decisione di decollare è interamente responsabilità del pilota.

Se richiesto dal Direttore di decollo il pilota che intende decollare deve comunicare preventivamente la sua intenzione e attendere l'autorizzazione.

Se il decollo è organizzato con l'ausilio di cancelli di ingresso, il pilota che si immette nell'area di decollo deve essere imbragato e pronto al decollo.

## **GENERAL BRIEFING E DAILY BRIEFING**

La partecipazione al General Briefing è obbligatoria per tutti i piloti e prevede:

- A) spiegazione delle local rules;
- B) elezione di Commissione piloti e Commissione sicurezza;
- C) regolamentazione dei cuts;
- D) definizione limiti massimi di intensità del vento;
- E) briefing di sicurezza.

Il briefing giornaliero (daily briefing) è da svolgersi prima dell'inizio della giornata di gara ed è obbligatorio per tutti i piloti.



## **PARTE IV: SICUREZZA ED EQUIPAGGIAMENTO**

### **RESPONSABILITÀ PERSONALE**

Ogni pilota partecipante ha la responsabilità diretta della propria sicurezza e quella degli altri piloti. Egli deve eseguire solo manovre che ha praticato e che può controllare completamente.

Il pilota partecipa alle gare a proprio rischio ed è il primo responsabile del rispetto delle leggi italiane di volo.

Il pilota deve essere consapevole che le scelte relative alla conduzione del volo, a prescindere dalle decisioni dell'organizzazione, sono strettamente personali e al di fuori dal ragionevole controllo degli organizzatori della manifestazione e della direzione di gara (Direttore di gara, Coordinatore tecnico ove previsto, Commissione piloti). Si impegna, pertanto, a mantenere una condotta di volo ispirata al contenimento del rischio e che tenga conto della propria preparazione, delle personali capacità e della presente condizione psico-fisica.

### **EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO**

L'intera attrezzatura di volo – tra cui vela, imbrago e paracadute di emergenza – devono essere in perfette condizioni. I piloti non saranno accettati nella competizione se presenteranno equipaggiamenti con fascio funicolare danneggiato o rotto, con tessuto danneggiato, riparato, ricucito, etc...

Alle competizioni nazionali di parapendio acrobatico sono ammesse le seguenti attrezzature:

#### **PARAPENDIO (vele)**

Tutti i mezzi devono essere certificati EN926-1 o LTF91-09 per lo shock test e test di carico (load tests).

#### **IMBRAGHI**

Gli imbraghi devono essere certificati EN1651 o LTF.

#### **PARACADUTE DI EMERGENZA**

Sono obbligatori due paracadute di emergenza: 2 classici o 1 classico e 1 Rogallo o BASE System. Per le competizioni con l'utilizzo di D-bag, almeno un paracadute di emergenza deve essere un Rogallo o un BASE System. L'organizzazione può chiedere una deroga a tale requisito per il rilancio.

Tutti i dispositivi di emergenza, eccetto il BASE System, devono essere certificati secondo la norma EN 12491.

Entrambi i paracadute di riserva devono essere asciutti e recentemente ripiegati. Dopo un atterraggio in acqua, devono essere asciugati o sostituiti da materiale asciutto.

## **CASCHI**

Tutti i piloti devono indossare caschi certificati EN966 (HPG), ASTM (Snow Sports) o SNELL rs98 (Snow sports).

## **ZAVORRA**

Non sono consentite zavorre.

L'organizzazione potrà effettuare controlli sui pesi prima dell'inizio della prova, a conclusione della prova o a seguito di un complaint.

## **CONTROLLO ATTREZZATURA**

Il Direttore della sicurezza e/o un Giudice Senior eseguiranno un controllo dell'attrezzatura durante la registrazione del pilota. Ulteriori controlli potranno essere effettuati durante l'evento. Qualsiasi cambiamento di attrezzatura durante l'evento deve essere notificato al Direttore di gara. In caso di mancato rispetto delle norme di cui sopra, il Direttore di gara può sospendere o escludere il pilota dalla competizione.

## **SEGNALE DI INTERRUZIONE DI EMERGENZA**

In caso di emergenza la flight box può essere chiusa.

Un segnale sonoro (abbastanza forte da essere sentito dai piloti) e/o un segnale visivo (croce e in aggiunta un fumogeno) sopra la zattera annunciano che tutte le manovre acrobatiche e tutti gli atterraggi in acqua devono cessare immediatamente. I piloti in aria devono volare verso il basso e atterrare nell'area di atterraggio predisposta sulla terraferma.

## **COMUNICAZIONI: RADIO RICETRASMITTENTE E/O TELEFONO CELLULARE**

L'uso della radio in Italia è strettamente regolamentato e può necessitare dell'autorizzazione da parte degli organi competenti (PP.TT.).

Il Direttore di gara, il Direttore di decollo, il Direttore della sicurezza devono essere costantemente in collegamento radio tra loro, con le imbarcazioni di appoggio e con lo staff presente sulla zattera.

Inoltre anche i giudici di gara devono avere la possibilità di essere in comunicazione con il Direttore di gara.

Si suggerisce l'utilizzo anche di telefoni cellulari, a supporto delle comunicazioni radio.

## **IMBARCAZIONI DI APPOGGIO**

L'organizzazione dovrà predisporre la presenza di almeno 2 imbarcazioni di appoggio che possano consentire il trasbordo dei piloti dalla zattera alla terraferma e intervenire in caso si renda necessario il soccorso al pilota atterrato in acqua.

A garantire l'immediato recupero del pilota, sia nell'eventualità di atterraggio in acqua sia nel caso di atterraggio sulla zattera, si necessita di imbarcazioni a motore (barca, gommone, etc...) con le seguenti caratteristiche minime: 3.5 m di lunghezza, omologato per minimo 4 persone e con una potenza motore minima di 15 HP.

Nell'imbarcazione di appoggio devono essere presenti almeno 2 persone addette al recupero del pilota.

Il personale sulle imbarcazioni deve essere in contatto radio con il Direttore di gara e con il Direttore della sicurezza.

## **DISPOSITIVI DI PRIMO SOCCORSO**

L'organizzazione dovrà predisporre tutto il necessario e nelle tempistiche richieste dalle leggi dello Stato e dalle leggi regionali e provinciali per quanto concerne i dispositivi di primo soccorso.

Si suggerisce di allertare la centrale del 118 di zona.

## **SICUREZZA**

Durante gli allenamenti e in gara sono obbligatori l'uso del casco e l'adozione del paracadute di soccorso.

Il pilota è responsabile dell'idoneità e sicurezza dell'attrezzatura utilizzata. Il Direttore di gara e il Direttore di decollo possono vietare l'uso di attrezzature obsolete o ritenute non idonee.

La decisione di decollare e ogni altra scelta effettuata in volo dal pilota sono esclusiva responsabilità del pilota stesso.

Il Direttore di gara si riserva la facoltà di impedire il decollo ai piloti o annullare la gara in situazioni potenzialmente pericolose; l'annullamento della giornata di gara deve essere comunicato ai piloti con le modalità più adeguate: comunicazione radio al decollo, apposito/i segnale/i visivo posto negli atterraggi ufficiali (croce di colore bianco con lato di almeno metri 10) e sulla zattera (croce ad alto risalto rispetto alla superficie). In alternativa all'annullamento il Direttore di gara può decidere per la sospensione della prova.

Il volo in nube è assolutamente vietato. Comportamenti pericolosi, il non rispetto delle regole di volo e ogni comportamento antisportivo causeranno penalità o squalifica.

Al primo briefing deve essere esposta su idonea cartografia e presentata dal relatore la zona di volo e di atterraggio (flight box, no fly zone), nonché, la presenza di eventuali ostacoli pericolosi al volo e poco identificabili come linee elettriche, teleferiche e zone non atterrabili lungo il percorso. Inoltre dovranno essere evidenziati eventuali restrizioni al volo (spazi aerei, notam, etc...).

Le aree ufficiali di decollo e di atterraggio devono essere provviste di segnamento di dimensioni adeguate.

In caso si rilevi una situazione di emergenza, i piloti che ne hanno possibilità devono tentare di contattare prontamente il Direttore di gara o l'organizzazione e fornire tutti i particolari utili al soccorso.

Un pilota testimone di una situazione di emergenza a carico di un altro pilota deve, se utile e possibile, atterrare e dare soccorso.

Tutti i piloti atterrati al di fuori degli atterraggi ufficiali dovranno ripiegare il parapendio il più presto possibile: un'ala aperta a terra equivale a una richiesta di aiuto.

Un pilota potrà volare in gara solo se in buona salute fisica. Qualsiasi evidente alterazione delle capacità psicofisiche del pilota, determinata da ferite o altre gravi menomazioni, o dovute all'assunzione di farmaci o droghe, dovrà essere riportata al Direttore di gara prima del decollo da chiunque ne venisse a conoscenza; il Direttore di gara provvederà quindi, insieme al personale medico, alla verifica della idoneità del pilota e alla sua eventuale esclusione dalla competizione. In caso di contraddittorio il pilota può documentare la propria idoneità fornendo adeguata certificazione medica.

## **PARTE V: SELEZIONE DEI PILOTI (SAFETY SELECTION)**

Possono accedere alla competizione evitando la safety selection tutti i piloti che hanno già partecipato a gare FAI e che risultano presenti nel ranking FAI.

Il Direttore di gara, prima dell'inizio della gara, può richiedere, a un pilota esentato o a una squadra Synchro, di partecipare a una selezione di sicurezza per dimostrare le competenze nelle manovre di seguito definite. D'intesa con il Direttore della sicurezza e il Capo-giudice, egli può rifiutare l'ingresso alla competizione se il pilota o il team non sono in grado di dimostrare queste abilità.

I piloti che non risultano avere un ranking FAI (consultabile online sul sito [www.fai.org](http://www.fai.org) nell'apposita sezione), devono partecipare alla safety selection.

I piloti che devono partecipare alla safety selection dovranno essere in grado, dimostrandolo in un volo di prova, di eseguire in totale controllo e sicurezza le seguenti manovre:

- full stall + uscita;
- tail slide + uscita;
- wingover;
- SAT;
- elicottero.

Dovranno inoltre dimostrare di possedere i seguenti requisiti riguardanti la coreografia:

corretto posizionamento e calcolo dello scarroccio;

corretta gestione della quota;

gestione delle connessioni tra manovre, ritmo e fluidità d'esercizio;

per i voli synchro, presenza di coordinamento tra i due piloti.

## **PARTE VI: TIPOLOGIA DI GARE**

### **MEETING ACRO LEGA PILOTI**

La partecipazione agli incontri denominati “Meeting Acro Lega Piloti” è aperto solo ed unicamente ai soci di “Ae.c. Lega Piloti” regolarmente iscritti e in possesso dei documenti richiesti per la partecipazione alle gare Nazionali. Sono organizzate dall'Ae.C. Lega Piloti in collaborazione o coadiuvandosi con Associazioni Sportive Dilettantistiche, Aero Club Federati presenti sul territorio nazionale.

### **GARE NAZIONALI**

La partecipazione alle gare nazionali è aperta a tutti i piloti in possesso dei seguenti documenti validi per l'anno in corso:

- Attestato di volo e relativa visita medica
- Licenza FAI
- Assicurazione RCT
- Assicurazione infortuni

Sono le gare svolte sul territorio italiano inserite nel Calendario Sportivo Nazionale Ae.C.I. Le gare nazionali sono riservate ai piloti di fascia nazionale, ossia i primi 30 della Classifica Generale al 31 Ottobre dell'anno precedente, salvo i piloti invitati dal Team Leader o dagli organizzatori (tramite wild card).

Le gare nazionali sono sostanzialmente di due tipi:

**A) Campionati Italiani;**

**B) Coppa Italia**

### **CAMPIONATI ITALIANI**

Il Campionato Italiano è una competizione annuale che assegna il titolo di Campione Italiano Assoluto, Femminile, e in Coppia (Synchro). Il Campionato Italiano è convalidato e i corrispondenti titoli vengono assegnati se viene disputata almeno una run valida per la categoria individuale (SOLO) e una run valida per la categoria a coppie (SYNCHRO).

### **COPPA ITALIA**

Fanno parte della Coppa Italia un massimo di 5 ed un minimo di 2 competizioni svolte sul territorio italiano. È un circuito che comprende alcune delle gare nazionali che vengono svolte sul territorio nazionale definite all'inizio della stagione. La Coppa Italia assegna il titolo Assoluto, Femminile, e

in Coppia (Synchro). La Coppa Italia è convalidata e i corrispondenti titoli vengono assegnati se viene disputata almeno una run valida per la categoria individuale (SOLO) e una run valida per la categoria a coppie (SYNCHRO) ad almeno 2 eventi.

Non è ammesso estendere il numero dei giorni di gara una volta che la stessa sia iniziata.

Tutti i piloti partecipanti a una gara, a qualsiasi livello, devono accettare integralmente il regolamento.

Nel caso in cui per la stagione non siano state programmate il numero minimo di gare nazionali è possibile inserire al massimo 2 Meeting Acro Lega Piloti nel calendario di Coppa Italia.

Per l'assegnazione del titolo di Campione Italiano categoria Coppie (Synchro) devono essere iscritte almeno 3 coppie.

Per l'assegnazione del titolo Assoluto di Coppa Italia categoria Coppie (Synchro) devono essere iscritte almeno 3 coppie nella classifica finale di Coppa Italia.

Ciascuna coppia è formata da due piloti.

Nel corso di ciascuna manifestazione (evento) non è possibile cambiare i piloti che formano una coppia.

Ogni coppia è univocamente formata da due piloti. Nel momento in cui dovesse cambiare uno dei due piloti si formerà una nuova coppia con conseguente attribuzione di un nuovo punteggio dalla data di formazione della stessa.

Il punteggio ottenuto dai piloti nelle precedenti coppie di appartenenza saranno interrotti e non andranno a sommarsi ai punteggi ottenuti dalla nuova coppia formatasi.

## **PARTE VII: PUNTEGGI E CLASSIFICHE**

### **PUNTEGGIO DI RUN**

Il punteggio di run viene utilizzato ai fini della redazione della classifica parziale della gara. La somma dei punteggi delle run che compongono una gara determina la classifica finale della gara stessa.

Una run è valida se tutti i concorrenti hanno avuto la possibilità di fare un volo giudicato. In caso di difficoltà (condizioni meteorologiche, logistica, ecc), il Direttore di gara può decidere di annullare o di fermare una run dopo aver consultato il Direttore della sicurezza, il Capo-giudice e la Commissione piloti.

Se una run non può essere completata in un giorno, si proseguirà il giorno successivo in programma, a patto che le condizioni meteorologiche siano simili a quelle della run interrotta.

Se una run non può essere completata entro l'ultimo giorno della competizione la run viene annullata e i punteggi non sono presi in considerazione.

Le formule per determinare il punteggio di giornata sono descritte in Appendice E al regolamento e ne costituiscono parte integrante.

### **CLASSIFICHE DI RUN**

Per ogni run di gara e per le gare di fascia nazionale dovranno essere stilate:

- A) una classifica assoluta per ogni prova individuale (SOLO);
- B) una classifica femminile estrapolata dalla assoluta (SOLO);
- C) una classifica assoluta per ogni prova di coppia (SYNCHRO).

### **NORME PER LE MISURE ED I CALCOLI**

Il sistema di attribuzione di punteggi è quello definito dall' Allegato C.

### **CLASSIFICHE DI MERITO**

Obiettivo delle classifiche è garantire una graduatoria dei piloti di parapendio che hanno partecipato alle recenti competizioni, incoraggiare e mantenere interesse negli aspetti competitivi del parapendio, migliorare le capacità agonistiche dei concorrenti, essere di riferimento nella selezione dei piloti per la partecipazione a gare a numero chiuso.

Per la redazione delle classifiche possono essere considerate tutte le gare di acrobazia nazionali ed estere.



Le gare organizzate sul territorio nazionale che applichino un sistema di punteggio diverso da quello specificato nel presente Regolamento non sono valide.

I piloti che intendano utilizzare i punteggi ottenuti in gare estere devono far pervenire alla STS nel più breve tempo possibile, la documentazione seguente:

regolamento utilizzato;

classifiche giornaliere con punteggio;

classifica finale, anche mediante link alle classifiche pubblicate su Internet;

recapito dell'organizzazione.

La stagione agonistica FAI è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno, può cioè iniziare con la fine di un Campionato europeo e concludersi con l'inizio di un Campionato mondiale, oppure può andare dalla fine del Campionato mondiale all'inizio del Campionato europeo.

Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due periodi: il periodo pre-evento FAI che va dal primo novembre alla data di inizio dell'evento FAI, e il periodo post-evento FAI che va dal termine dell'evento FAI al trentuno ottobre dello stesso anno. Per semplicità, la stagione agonistica può essere divisa in due periodi compresi tra il primo Novembre e il 30 Giugno, e il primo Luglio e il 31 Ottobre.

La Classifica Generale si ottiene sommando per ogni pilota i migliori risultati ottenuti dallo stesso negli ultimi quattro periodi agonistici, compreso l'attuale. I risultati ottenuti nei due periodi meno recenti vengono devalutati, detraendone il 15%. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'appendice H del presente regolamento. Sono esclusi gli eventi FAI di classe 1, ai quali il pilota partecipa come rappresentante delle Squadra nazionale (es. campionato europeo e mondiale). Sono altresì escluse le competizioni disputate in concomitanza con tali eventi, fatta eccezione per gli eventi di Coppa del Mondo (APWT).

La Classifica di Coppa Italia si ottiene sommando per ogni pilota i migliori punteggi ottenuti in singole giornate di gara svoltesi nella stagione agonistica in corso, facenti parte delle competizioni inserite nel calendario della Coppa Italia. Le modalità di dettaglio sono quelle riportate nell'Allegato E di questo regolamento

## **PARTE VIII: SQUADRA NAZIONALE E TEAM LEADER**

### **SQUADRA NAZIONALE**

A meno di diversa decisione proposta dalla STS e discussa e approvata dalla CCSA, la Squadra Nazionale Italiana è così composta:

A) i primi 2 (due) piloti classificati nella Classifica Generale, aggiornata al giorno della dead line di registrazione della competizione (Campionato Mondiale e Campionato Europeo) evidenziato nelle local rules dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire;

B) la prima donna classificata nella Classifica Generale, aggiornata al giorno della dead line di registrazione dell'evento (Campionato Mondiale e Campionato Europeo) evidenziato nelle local rules dell'evento al quale la squadra nazionale è chiamata ad intervenire.

Nel caso in cui il giorno della dead line di registrazione coincidesse con un evento FAI 2 o di Coppa del Mondo (PWC) in corso di svolgimento, il giorno di composizione della Squadra nazionale verrà posticipato alla fine dell'evento stesso.

C) gli ulteriori componenti sono selezionati dal Team Leader, che comunicherà le sue scelte agli interessati e al presidente STS.

È facoltà del Team Leader indicare entro i termini predetti una rosa di candidati alla nazionale dalla quale selezionare, al momento della dead line, la squadra effettiva.

### **TEAM LEADER**

Il Team Leader (caposquadra nazionale) è nominato dalla CCSA dopo essere stato proposto alla nomina dalla STS.

Le competenze del caposquadra sono:

- la selezione della squadra nazionale;
- l'incremento dello spirito di squadra, dello spirito sportivo e agonistico e della capacità di volo dei piloti Italiani candidati alla squadra nazionale e, in particolare, dei piloti emergenti;
- la direzione e l'allenamento (anche a terra) della squadra italiana nel corso di eventi internazionali, con pieni poteri circa la tattica di squadra;
- la gestione dei rapporti con l'organizzazione;
- l'organizzazione logistica e amministrativa in loco (anche delegando agli assistenti).

Per comportamenti di grave scorrettezza sportiva il caposquadra può estromettere dalla squadra uno o più piloti.

Qualora se ne ravvisi la necessità, il caposquadra, di concerto con la STS, propone uno o più collaboratori scelti.

## **ALLEGATO A - LINEE GUIDA PER GLI ORGANIZZATORI**

A.1 Nelle competizioni sono ammessi concorrenti di ambo i sessi.

A.2 Tutti i cittadini italiani in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte a tutti gli effetti agli eventi sportivi. Il possesso della tessera F.A.I. è requisito indispensabile per poter partecipare agli eventi.

A.3 I cittadini stranieri, residenti e non residenti, in possesso dei requisiti di legge per la pratica del volo da diporto o sportivo possono prendere parte alle competizioni nazionali ma non concorrono ai titoli di campione previsti.

A.4 La domanda di iscrizione deve essere effettuata attraverso l'apposito modulo fornito dall'organizzazione e deve essere accompagnata dal pagamento della quota prevista. Nel modulo di iscrizione deve essere chiaramente riportato uno spazio in cui ogni pilota iscritto indica un solo nominativo quale componente della Commissione piloti.

A.5 Le domande di iscrizione incomplete o fatte in altre forme scritte, si considerano non valide, eccetto per l'eventuale diritto di prelazione sull'iscrizione; quelle in forma verbale non sono comunque valide.

A.6 È facoltà dell'organizzazione porre un limite massimo al numero di piloti partecipanti purché venga dichiarato nel regolamento della gara, insieme alle modalità di iscrizione. In ogni caso l'assegnazione dei posti disponibili per una prova di livello nazionale dovrà essere fatta nel rispetto dei seguenti criteri di selezione:

tre piloti indicati dal team leader della nazionale;

i posti restanti dovranno essere assegnati esclusivamente ai piloti che rientrano nella fascia nazionale. Nel caso in cui le richieste di iscrizione superino i posti disponibili, i posti rimanenti dovranno essere assegnati in base all'ordine stabilito dalla organizzazione nel rispetto del presente Regolamento, del RSN CCSA e del Regolamento FAI, nel caso di una gara internazionale;

è facoltà degli organizzatori accettare l'iscrizione di piloti che non rientrano nella fascia nazionale per un numero di al più 10 piloti.

La non applicazione del precedente punto da parte degli organizzatori comporterà l'automatica esclusione dei piloti non in fascia nazionale dalle classifiche.

A.7 È facoltà dell'organizzazione rifiutare l'iscrizione dei piloti ritenuti non idonei per motivi di sicurezza o per impossibilità di accertare il rispetto dei requisiti di legge da parte del pilota.

A.8 È consentito iscriversi anche dopo lo svolgimento di una o più prove.

## **ALLEGATO B - LINEE GUIDA PER LA SELEZIONE DEI PILOTI**

Al fine di gestire al meglio e nel modo più corretto ed equo l'iscrizione dei piloti, le organizzazioni di eventi a data fissa dovranno applicare il processo di selezione di seguito descritto.

Il processo di selezione di seguito descritto ha l'obiettivo di:

- garantire la partecipazione ai piloti che hanno maggiore esperienza e capacità;
- garantire agli organizzatori la presenza del numero di iscritti massimo previsto;
- definire dei criteri oggettivi e di semplice comprensione per la selezione dei piloti.

### **PROCESSO DI SELEZIONE**

Il processo di selezione dei piloti che intendono partecipare a una competizione nazionale si basa sulla definizione iniziale di alcune dimensioni e parametri:

N° massimo di posti: il numero massimo di piloti ammessi alla competizione.

#### **Per le gare FAI 2 e meeting acro lega piloti:**

**SOLO:** Massimo 30 piloti

**SYNCHRO:** Minimo 3 team - Massimo 10 team

#### **Per le gare APWT:**

**SOLO:** Massimo 35 piloti

**SYNCHRO:** Massimo 15 team

N° posti italiani: il numero di posti riservati ai piloti italiani. Indicativamente almeno il 40% del totale. In caso di competizioni FAI 2 propedeutiche alle FAI 1, specificatamente pre-world e pre-european, il numero dei posti riservati ai piloti italiani sarà indicativamente almeno il 25% del totale.

N° posti esteri: il numero di posti riservati ai piloti non italiani.

N° wildcard organizzazione: il numero di wildcard (inviti personali a piloti) disponibili per la organizzazione. Numero massimo 3.

N° wildcard Team Leader: il numero di wildcard (inviti personali a piloti) disponibili e utilizzabili dal Team Leader. Numero massimo 3.

N° posti donne: È il numero di posti riservato alle donne. Indicativamente il 10% del totale.

Data inizio pre-iscrizione: il giorno dal quale è possibile pre-iscriversi alla competizione.

Data termine pre-iscrizione: il giorno ultimo entro il quale è possibile pre-iscriversi alla competizione.

Le pre-iscrizioni, la selezione e la conferma dei piloti si basa sulla gestione di alcune Liste di Piloti:

Lista piloti pre-iscritti italiani: la lista dei piloti italiani che hanno effettuato la pre-iscrizione alla competizione; la lista è ordinata in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

Lista piloti pre-iscritti esteri: la lista dei piloti non italiani che hanno richiesto la pre-iscrizione alla competizione. La lista è aggiornata in base alla classifica permanente F.A.I. (WPRS).

Lista piloti selezionati: la lista dei piloti che sono stati selezionati e che dovranno dare conferma della loro partecipazione all'evento;

Lista piloti confermati: la lista dei piloti che hanno confermato la loro partecipazione provvedendo a regolarizzare l'iscrizione.

Lista d'attesa: la lista dei piloti che attendono di essere selezionati. La lista è ordinata in base alla classificazione del pilota ottenuta a partire dalla Classifica Generale aggiornata al 31 Ottobre dell'anno precedente. A parità di classificazione vale la data di avvenuta pre-iscrizione.

## **PRE-ISCRIZIONE**

A partire dal giorno "Data inizio preiscrizione" i piloti potranno richiedere di partecipare alla competizione. I piloti vengono inseriti nella "Lista piloti pre-iscritti italiani" se italiani e nella "Lista piloti pre-iscritti esteri" se non italiani.

Le pre-iscrizioni sono possibili fino alla "Data termine preiscrizione".

Chi richiede di iscriversi dopo tale data prende posto nella "Lista d'attesa", nella posizione determinata dalla sua classificazione.

## **SELEZIONE DEI PILOTI**

Al termine della fase di pre-iscrizione viene stilata la "Lista piloti selezionati", che avranno 5-10 giorni di tempo per regolarizzare la loro iscrizione. La lista è costruita includendo:

i piloti che hanno ricevuto una wildcard dall'organizzazione o dal Team Leader;

le donne italiane presenti nella "Lista piloti pre-iscritti italiani" in base alla posizione nella lista, fino ad averne il numero minimo prefissato;

i piloti stranieri presenti nella "Lista piloti pre-iscritti esteri" in base alla posizione nella lista e nel numero prefissato "N° posti esteri".

La lista di selezione viene completata includendo i piloti presenti nella "Lista piloti pre-iscritti italiani" ordinati secondo la Classifica Generale al 31 ottobre dell'anno precedente, fino a raggiungere il "N° massimo di posti".

I piloti selezionati vengono rimossi dalle rispettive liste di pre-iscrizione (italiani e stranieri).

Queste liste conterranno i piloti non selezionati e diventeranno la "Lista d'attesa".

## **CONFERMA DEI PILOTI**

I piloti selezionati che provvedono a regolarizzare e documentare la avvenuta iscrizione vengono inseriti nella "Lista piloti selezionati".

Se un pilota selezionato non completa l'iscrizione o rinuncia alla partecipazione viene rimosso dalla "Lista piloti selezionati" e al suo posto viene inserito nella "Lista piloti selezionati" il primo dei piloti presenti nella corrispondente "Lista d'attesa".

Anche in questo caso il pilota che subentra deve essere presente in Classifica Generale.

Questo iter si ripete fino allo svuotamento delle liste di attesa o al raggiungimento del numero massimo di piloti iscritti.

Nel caso in cui un pilota già confermato debba rinunciare alla partecipazione è facoltà della organizzazione rimuoverlo dalla "Lista piloti confermati" e includere nella "Lista piloti selezionati" il primo dei piloti presenti nella corrispondente "Lista d'attesa". Anche in questo caso il pilota che subentra deve essere presente in Classifica Generale.

## **ALLEGATO C - SISTEMA DI PUNTEGGIO**

Il sistema di punteggio è quello riportato nel regolamento FAI Section 7B.

## **ALLEGATO D – CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA**

### **VALIDITÀ DELLA PROVA**

Una prova di gara viene considerata valida se tutti i concorrenti hanno avuto la possibilità di fare un volo “giudicato”.

Criteri minimi di validità in caso di sospensione della prova

Una prova interrotta dal Direttore di gara prima della sua naturale conclusione può essere convalidata se si proseguirà il giorno successivo in programma, a patto che le condizioni meteorologiche siano simili a quelle della run interrotta.

Se una run non può essere completata entro l'ultimo giorno della competizione la run viene annullata e i punteggi non sono presi in considerazione.



# ALLEGATO E – REDAZIONE CLASSIFICA GENERALE PILOTI

## GLOSSARIO E DEFINIZIONI

La stagione agonistica FAI è compresa tra i due eventi FAI principali di ogni anno. Cioè può iniziare con la fine di un Campionato europeo e concludersi con l'inizio di un Campionato mondiale, oppure può andare dalla fine del Campionato mondiale all'inizio del Campionato europeo.

Ogni stagione agonistica FAI viene suddivisa in due periodi agonistici: il primo periodo che va normalmente dal primo novembre al trenta di giugno, e il secondo periodo che va normalmente dal trenta di giugno al trentuno ottobre dello stesso anno. Le date di inizio/fine dei periodi agonistici possono essere diversamente definite ad inizio stagione.

Il sistema di punteggio adottato è descritto nell'Allegato C.

Definiamo:

A) Evento utile: quello in cui si è volata almeno una run valida.

B) Coefficiente run volate ( $C_{RV}$ ): un coefficiente in funzione del numero di run volate per un evento così definito:

RUN VOLATE	$C_{RV}$
1	1.00
2	1.15
3	1.20
4 o più	1.25

C) Coefficiente valore evento ( $C_{VE}$ ): un coefficiente in funzione della tipologia di evento così definito:

TIPOLOGIA EVENTO	$C_{VE}$
APWT	1.30
FAI 2 di 1 run	1.15
FAI 2 di 2 run	1.20
FAI 2 di 3 run	1.25
FAI 2 di 4 o più run	1.30
Meeting acro Lega Piloti	1.10

C) Coefficiente tecnico evento ( $C_{TE}$ ): viene calcolato moltiplicando il coefficiente valore evento per il coefficiente run volate.

$$(CTE): = (CVE)* (CRV)$$

### **DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA GENERALE PILOTI**

La classifica generale piloti combina i migliori risultati delle singole run con i migliori risultati relativi all'evento complessivo. La classifica è composta da massimo trenta (30) risultati, venticinque (25) riferiti alle singole run e cinque (5) all'intero evento.

Al più quattro (15) punteggi di run possono essere ottenuti in gare estere e al più due (3) punteggi evento possono essere ottenuti in gare estere. I risultati dei due periodi agonistici meno recenti vengono inseriti nella classifica generale con una penalizzazione del 15%.

### **DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA DI COPPA ITALIA**

La classifica di Coppa Italia combina i migliori risultati delle singole run degli eventi di Coppa Italia. La classifica è composta da massimo venti (20) risultati.

# **ALLEGATO F – FREQUENZA RADIO DI SICUREZZA**

## **DEFINIZIONE**

La frequenza radio di sicurezza serve per tenere costantemente in contatto il Direttore di gara con il Direttore di decollo, il Responsabile della sicurezza, i per effettuare le comunicazioni riguardanti la sicurezza o qualunque altra informazione importante per i concorrenti.

La frequenza sarà comunicata durante il General Briefing ed eventualmente durante i Daily Briefing.

## **UTILIZZO DELLE INFORMAZIONI**

La Commissione sicurezza, durante la prova, è incaricata di valutare le condizioni meteo e ogni altra situazione riguardante la sicurezza, e consigliare il Direttore di gara nel prendere decisioni circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova. Tutti i piloti hanno comunque il dovere di monitorare le condizioni in volo e comunicarle al Direttore di gara e alla commissione sicurezza quando diventano pericolose, sia in decollo sia in atterraggio. In ogni caso, ogni decisione circa la continuazione, la sospensione o la cancellazione della prova sono prese esclusivamente dal Direttore di gara.

## **COMUNICAZIONI STANDARD**

Prima di iniziare il programma di manovre il pilota o la coppia di piloti, nel caso del Synchro, deve eseguire una "grande orecchia" per notificare ai giudici l'inizio del programma.

Qualora, prima di iniziare il programma, il pilota valuti che le condizioni siano non sicure o che la quota sia insufficiente per completare il programma dovrà eseguire due "grandi orecchie" per notificare la situazione ai giudici. Dopo di che dovrà scendere immediatamente senza eseguire manovre acrobatiche ed atterrare in sicurezza.

# **ALLEGATO G – CARTA DEL RAPPORTO ORGANIZZAZIONI - PILOTI**

## **PREMESSA**

La presente “Carta del rapporto Organizzazioni – Piloti” ha lo scopo di trovare un giusto compromesso tra le esigenze dei Piloti competitori, in termini di servizi ricevuti e di contenimento della spesa, e quelle delle Organizzazioni delle gare a data fissa, che devono ricevere un giusto compenso in cambio dei loro sforzi economici e organizzativi. Il fine del presente documento è quello di rendere il rapporto costi / servizi il più possibile equilibrato.

È chiaro che ogni Organizzazione ha esigenze proprie e ogni gara fa storia a sé. La presente raccolta di norme non pretende di esaurire ogni possibile casistica ma vuole costituire una traccia, modificabile e migliorabile nel tempo, in modo che né le Organizzazioni né i Piloti competitori affrontino una condizione di evidente squilibrio tra costi e servizi.

Si fa viva raccomandazione alle Organizzazioni di perseguire un supporto fisico ed economico da parte degli Enti Locali e delle realtà industriali locali, in modo che l'eccellenza dei servizi che ogni Organizzazione desidera offrire vada il meno possibile a gravare sul costo dell'iscrizione che i Piloti devono sostenere.

Il mancato rispetto dei valori suggeriti o la mancata fornitura dei servizi di base potrà portare al non riconoscimento dei punteggi ottenuti dai Piloti nella Competizione per la Classifica Generale e di Coppa Italia.

Potranno essere inserite nel calendario nazionale un massimo di quattro (4) gare a data fissa, oltre ai Campionati Italiani.

## **SERVIZI**

### **SERVIZI INDISPENSABILI**

- Trasporti da e per il decollo
- Struttura fisica per le operazioni di verifica generale
- Servizi meteo
- Fornitura gratuita di acqua potabile, possibilmente in decollo
- Premi
- Area a disposizione con connettività Internet
- Sito web con info generali, cartine della fly zone
- Iscrizioni e pagamenti online

- Servizio di primo soccorso

### **SERVIZI AUSPICABILI**

- Pocket lunch
- Parking automezzi con camping (ove possibile)
- Servizi igienici (ove possibile)
- T-Shirt dell'evento
- Premi in denaro

### **SERVIZI AGGIUNTIVI E RICREATIVI**

Possono essere offerti a discrezione dell'Organizzazione, ma se offerti devono essere sottoscrivibili e pagati a parte, e non devono gravare sul costo di iscrizione:

- Cene
- Strutture e organizzazione di servizi aggiuntivi (gite, sport alternativi, etc)

### **RIMBORSI**

Rimborsi minimi in caso di annullamento o mancata validazione della competizione:

A) in caso di annullamento della gara 4 o più giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 75% della quota di iscrizione;

B) in caso di annullamento della gara da 0 a 3 giorni prima dell'inizio stabilito: rimborso del 50%.

## **NOTE FINALI**

Il presente regolamento per le gare acro da svolgersi in Italia è nato da un'idea di due giovani ragazzi ventenni trentini, Nico Calliari e Nicola Donini. Piloti appassionati di parapendio ed in particolare della disciplina acrobatica.

Hanno dimostrato la loro competenza, dedizione e maturità organizzando nelle due gare FAI 2 di acrobazia in parapendio a Molveno ed in particolare una Coppa del Mondo.