



**LOCAL RULES AERO CLUB LEGA PILOTI**  
**SPECIALITA' PARAPENDIO – CROSS COUNTRY**

AeC Lega Piloti  
Via S. Miro, snc  
23867 Suello (LC)

[www.legapiloti.it](http://www.legapiloti.it)  
[segreteria@legapiloti.it](mailto:segreteria@legapiloti.it)

Edizione 2018

<b>INTRODUZIONE</b>	<b>3</b>
1.    REGOLAMENTO	3
2.    FINALITÀ	3
3.    FILOSOFIA DEL CIRCUITO DI LEGA PILOTI	3
<b>NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE EVENTI DI LEGA PILOTI</b>	<b>4</b>
4.    RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE	4
5.    DOVERI DELLE ORGANIZZAZIONI OSPITANTI	4
6.    CONVALIDA DELL'EVENTO	4
<b>SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE</b>	<b>5</b>
7.    EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO	5
8.    SICUREZZA	5
9.    COMMISSIONE PILOTI, COORDINATORE TECNICO E COMMISSIONE SICUREZZA	5
10.   RESPONSABILITÀ	6
11.   DICHIARAZIONE DI VOLO (REPORT BACK)	7
12.   DOCUMENTAZIONE DI VOLO: GPS E SISTEMA DI LIVE TRACKING	7
13.   PUNTEGGIO DI GIORNATA	7
14.   CLASSIFICHE DI GIORNATA	7
<b>APPENDICI</b>	<b>8</b>
APPENDICE A.   LINEE GUIDA PER OSPITARE UN EVENTO DI LEGA PILOTI	8
APPENDICE B.   SISTEMA DI PUNTEGGIO	9
APPENDICE C.   CLASSIFICA COPPA ITALIA	10
APPENDICE D.   CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA	11
APPENDICE E.   SISTEMA DI PUNTEGGIO PWC2015: IMPOSTAZIONI SOFTWARE	12
APPENDICE F.   CRITERI PER LE CLASSIFICHE DI EVENTO	14

## INTRODUZIONE

### 1. REGOLAMENTO

- 1.1. Il presente regolamento va ad integrare il Regolamento Sportivo Nazionale (RSN) specialità Parapendio – Cross Country pubblicato sul sito dell’AeC Lega Piloti ( [www.legapiloti.it](http://www.legapiloti.it) ).
- 1.2. In questo regolamento vengono affrontati gli aspetti relativi alla sola specialità *Cross Country*. Le specialità di *Accuracy* (precisione in atterraggio) e *Aerobatics* (acrobazia) non sono oggetto del presente regolamento.
- 1.3. Per tutti gli aspetti non espressamente trattati dal seguente regolamento viene applicato il Regolamento Sportivo Nazionale di specialità e il regolamento F.A.I. aggiornato.
- 1.4. Definizioni:  
STS presso Ufficio Sportivo AeCI: Sezione Tecnica di Specialità per il Volo Libero  
RSN: Regolamento Sportivo Nazionale di specialità  
CCSA: Commissione Centrale Sportiva Aeronautica  
RSN CCSA: Regolamento Sportivo Nazionale della CCSA  
PWC: Paragliding World Cup  
PWCA: Paragliding World Cup Association ( [www.pwca.org](http://www.pwca.org) )

### 2. FINALITÀ

- 2.1. Il regolamento della Lega Piloti ha come finalità:
  - Integrare e/o emendare i contenuti del RSN per quanto riguarda l’organizzazione di Eventi di Lega Piloti al fine di rimanere il più aderenti possibile al regolamento di Coppa del Mondo in uso;
  - Integrare i contenuti del RSN per quanto riguarda aspetti tecnici (sistemi di punteggio, sistemi GPS, Live Tracking) che possono variare nel tempo molto velocemente e richiedono un adeguamento immediato.
  - Integrare e/o emendare i contenuti del RSN per quanto riguarda i criteri per la redazione delle classifiche di merito dei piloti.

### 3. FILOSOFIA DEL CIRCUITO DI LEGA PILOTI

- 3.1. Lo scopo del Circuito di Lega Piloti è molteplice:
  - Promuovere la partecipazione alle competizioni da parte di giovani piloti affinché possano crescere sportivamente a contatto con i più esperti;
  - Allenare i piloti più esperti per le competizioni di categoria superiore;
  - Favorire la socializzazione e lo scambio di informazioni tra i piloti competitori, aumentandone capacità e sicurezza.
- 3.2. La partecipazione agli incontri denominati “Meeting di Lega Piloti” è aperta solo ed unicamente ai soci di “AeC Lega Piloti” regolarmente iscritti ed in possesso dei documenti che permettano la partecipazione alle gare Nazionali.
- 3.3. Per l’anno 2018 è stata confermata la decisione di dare il massimo impulso alla crescita dei giovani piloti, attraverso un sistema di “tutoring” costante durante gli eventi, e la scelta di temi di gara che favoriscano la progressione sportiva.

## NORME GENERALI E ORGANIZZAZIONE EVENTI DI LEGA PILOTI

### 4. RICHIESTA ORGANIZZAZIONE GARE

- 4.1. Chi intende ospitare un Evento di Lega Piloti nel corso della stagione, deve comunicare, preferibilmente entro il 28 Febbraio dell'anno in corso, la propria candidatura e fornire tutte le informazioni necessarie alla segreteria dell'AeC Lega Piloti. Le linee guida per ospitare un evento sono descritte nell'Appendice A.
- 4.2. Le modalità di gestione del Calendario Eventi, del criterio di selezione del sito ospitante e di conferma degli eventi, può variare di anno in anno e sono dettagliate attraverso specifici allegati al presente Regolamento.
- 4.3. Il Consiglio dell'AeC Lega Piloti esaminerà la richiesta e, se le informazioni comunicate risulteranno adeguate e i criteri di selezione soddisfacenti, sarà inserita nell'elenco dei siti ospitanti che potranno essere contattati per l'organizzazione di un Evento di Lega Piloti.
- 4.4. Nel caso in cui la richiesta venisse respinta, tale decisione dovrà essere motivata per iscritto ai richiedenti.
- 4.5. La *Rinuncia* all'organizzazione è possibile e deve essere comunicata per iscritto, anche via email, all'AeC Lega Piloti.

### 5. DOVERI DELLE ORGANIZZAZIONI OSPITANTI

- 5.1. L'organizzazione degli Eventi di Lega Piloti avviene attraverso la collaborazione tra il club ospitante e lo staff dell'AeC Lega Piloti. Non vi sono quindi particolari vincoli ma si invitano gli interessati a prendere visione dell'Appendice A, nella quale sono specificate le richieste avanzate ai club ospitanti.

### 6. CONVALIDA DELL'EVENTO

- 6.1. L'AeC Lega Piloti si riserva il diritto di decidere circa la convalida dell'evento. In caso venga deciso di non omologare il risultato, verrà data comunicazione scritta circa le motivazioni al club ospitante e pubblicamente sul proprio sito web.  
I risultati e le classifiche saranno pubblicati sul sito web dell'AeC Lega Piloti e visibili pubblicamente.

## SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE

### 7. EQUIPAGGIAMENTO DI VOLO

- 7.1. Sono ammessi alle competizioni nazionali di parapendio:
- i mezzi omologati secondo i protocolli e/o certificati EN 926-2 e EN 926-1 in categoria B, C, D;
  - i mezzi omologati secondo il protocollo CCC (Civl Competition Class).
- 7.2. Tutte le vele omologate nella classe CCC devono essere volate in questa configurazione, anche se acquistate precedentemente, nella versione certificata EN.  
Per queste vele, le case costruttrici hanno messo a disposizione un Kit di aggiornamento.  
L'elenco aggiornato delle vele omologate in classe CCC è disponibile sul sito della FAI al seguente link:  
<https://new.fai.org/page/brandsmodels>  
Tutti i modelli che non compaiono nell'elenco, possono essere volati nella configurazione originale.
- 7.3. Durante gli Eventi di Lega Piloti non è possibile eseguire controlli di conformità dei mezzi utilizzati, che vadano oltre l'ispezione visiva degli stessi. Qualora si verifichi una protesta circa la rispondenza all'omologazione di un mezzo, e la verifica non sia possibile per semplice confronto diretto, se l'AeC Lega Piloti lo ritiene necessario e opportuno, potrà richiedere al pilota il mezzo stesso affinché possa essere sottoposto a verifica presso un centro specializzato per la revisione.

### 8. SICUREZZA

- 8.1. Durante gli Eventi di Lega Piloti, non è solitamente presente la figura del Direttore di Gara. La decisione quindi circa l'impedire il decollo ai piloti, **annullare** o **sospendere** la gara in situazioni potenzialmente pericolose spetta alla Commissione Sicurezza; l'**annullamento** o la **sospensione** della giornata di gara deve essere comunicato ai piloti in volo attraverso comunicazione radio; non sempre sarà possibile apporre un segnale visivo all'atterraggio ufficiale della competizione. In caso di sospensione la prova sarà ritenuta valida solo se saranno soddisfatti i criteri di validazione come definiti in Appendice D.
- 8.2. Il volo in nube è vietato.  
Si definisce come volo in nube qualunque parte dell'attrezzatura o del pilota che scompaia dalla vista dei piloti circostanti e/o degli osservatori a terra.  
Essendo vietato dalle norme ICAO del volo a vista, salire oltre le basi delle nubi e volare sul lato e in prossimità di esse non è una motivazione accettabile per trovarsi più alti degli altri concorrenti in caso di protesta.  
È responsabilità dei concorrenti segnalare la presenza di piloti in nube al Direttore di Gara e/o al Direttore Tecnico.

### 9. COMMISSIONE PILOTI, COORDINATORE TECNICO E COMMISSIONE SICUREZZA

- 9.1. È prevista la seguente struttura organizzativa:
- Commissione piloti (*Task Committee*);
  - Coordinatore tecnico;
  - Commissione sicurezza (*Safety committee*).
- 9.2. La **Commissione Piloti** è così costituita:
- un pilota indicato dal coordinatore tecnico esperto del luogo e della meteorologia locale;
  - due piloti eletti a maggioranza ad ogni gara tra i piloti che si sono candidati per tale ruolo il primo giorno di gara.

La commissione piloti resterà in carica per l'intera durata del singolo Meeting di Lega Piloti ed avrà i seguenti compiti:

- scelta del percorso di gara;
- preparazione del tabellone di decollo.

Se in una prova successiva al primo giorno uno o più piloti tra quelli eletti risultassero assenti saranno temporaneamente sostituiti dai piloti presenti che hanno conseguito il maggiore numero di voti; in ulteriore subordine verrà effettuata un'ulteriore elezione della commissione piloti.

9.3. Il **Coordinatore Tecnico** è, di norma, un pilota con esperienza della zona di volo in cui si svolge il Meeting. I ruoli e compiti del coordinatore tecnico sono:

- referente ed interfaccia tra il club ospitante e l'AeC Lega Piloti, prima, durante e dopo la gara. Quindi punto di riferimento logistico e organizzativo;
- consulente della commissione piloti per la determinazione del percorso e la redazione del tabellone di gara durante il briefing in decollo;
- presenza, ove possibile, sulla linea di meta (atterraggio ufficiale e arrivo) all'arrivo dei piloti;
- qualora concordato con la commissione piloti prima della partenza della gara, ha facoltà di sospendere o annullare la gara nel caso in cui, a suo insindacabile giudizio, ne rilevi l'esigenza.

9.4. La **Commissione Sicurezza** è costituita da tre piloti eletti ad ogni meeting tra i piloti che si sono candidati a ricoprire tale ruolo il primo giorno di gara.

9.5. È auspicabile che uno dei componenti della Commissione Sicurezza partecipi in classe SPORT. La Commissione Sicurezza resterà in carica per l'intera durata del Meeting ed avrà i seguenti compiti:

- prendere conoscenza e valutare il tema di gara proposto, fornendo eventualmente le proprie osservazioni;
- rimanere sintonizzata sulla frequenza di sicurezza per l'intera durata della gara, comunicando tra i suoi componenti ed ascoltando le eventuali comunicazioni dei piloti competitori riguardo alle condizioni in volo o alle situazioni di emergenza;
- avrà potere decisionale (opzionale e non tassativo) riguardo l'eventuale annullamento o sospensione della prova di gara. La consultazione tra i componenti della commissione verrà effettuata in volo a mezzo radio. Eventuali comunicazioni dovranno essere fatte al coordinatore tecnico sempre via radio. La comunicazione agli altri piloti avverrà a mezzo radio e mediante manovre e segnali messi in atto dalla commissione piloti (manovra di "orecchie" trattenute). Ove possibile verrà distesa una croce in atterraggio. In questo caso tutti i piloti dovranno atterrare il prima possibile.

## 10. RESPONSABILITÀ

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

10.2. Il pilota deve essere consapevole del fatto che le scelte relative alla conduzione del volo, a prescindere dal percorso proposto, sono strettamente personali e al di fuori dal ragionevole controllo degli organizzatori dell'Evento e della Direzione del Meeting (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 condizione psico-fisica del momento.

10.3. Alla luce di quanto sopra esposto, l'AeC Lega Piloti, la Direzione del Meeting, i responsabili della sicurezza e i responsabili dell'area di volo non possono essere ritenuti responsabili della condotta di volo di ogni singolo pilota, né del danno che essa possa arrecare al pilota stesso o a terzi, compresi gli altri partecipanti alla competizione.

## 11. DICHIARAZIONE DI VOLO (REPORT BACK)

- 11.1. La dichiarazione di volo è obbligatoria e deve essere compilata da ogni pilota iscritto e presente in decollo al termine della prova; i piloti non decollati riporteranno evidentemente la dicitura "NON DECOLLATO". Il pilota è responsabile delle indicazioni date sulla dichiarazione di volo, che deve essere firmata e consegnata allo Staff.
- 11.2. La dichiarazione di volo cartacea può essere ritenuta non obbligatoria qualora sia utilizzato un sistema di report back elettronico (ad esempio SMS) e/o un sistema di invio remoto della traccia GPS, ad esempio attraverso il sistema di Live Tracking.

## 12. DOCUMENTAZIONE DI VOLO: GPS E SISTEMA DI LIVE TRACKING

- 12.1. Negli eventi di Lega Piloti, la traccia può essere inviata via mail al Refertatore, o consegnata attraverso chiave USB, per semplificare le operazioni di scarico degli strumenti. La traccia deve comunque essere in possesso del Refertatore:
- Entro le ore 24 del Sabato per la prima prova;
  - Entro le ore 24 del Lunedì successivo per la seconda prova (disputata domenica).
- 12.2. L'AeC Lega Piloti, in via sperimentale ai fini delle classifiche, adatterà un sistema di *Live Tracking* durante lo svolgimento delle competizioni a partire dal 2014 in collaborazione con AirTribune ( [www.airtribune.com](http://www.airtribune.com) ) e/o LiveTrack24 ( [www.livetrack24.com](http://www.livetrack24.com) ).
- 12.3. A partire dal 2018, gli strumenti di volo utilizzati per la navigazione devono prevedere la possibilità di inserire boe in uscita (IN / EXIT). La maggior parte degli strumenti oggi disponibili già lo prevede o sono disponibili aggiornamenti al software che lo permettono. Gli altri strumenti sono da considerarsi obsoleti.

## 13. PUNTEGGIO DI GIORNATA

- 13.1. La validazione di una giornata di gara è determinata dai parametri descritti nella Appendice D del presente regolamento;
- 13.2. Il calcolo di punteggio e il sistema di refertazione utilizzati per le competizioni nazionali presenti nel calendario ufficiale sono descritti nelle Appendici B ed E del presente regolamento.

## 14. CLASSIFICHE DI GIORNATA

- 14.1. Per ogni prova dovrà essere stilata una classifica unica per entrambi i sessi e se vi sono almeno 5 concorrenti del sesso di minoranza dovrà essere stilata e resa pubblica una specifica graduatoria.
- 14.2. Gli Eventi di Lega Piloti e tutti gli eventi validi per la Classifica di Coppa Italia dovranno avere le seguenti Classifiche di merito:
- **Classifica Open;**
  - **Classifica Serial;**
  - **Classifica Sport;**
- Le modalità per redigere le classifiche sono descritte nell'Appendice F.
- 14.3. Alle classifiche sopra elencate, può essere aggiunta una classifica a squadre e/o altre classifiche legate all'esperienza dei piloti o alla categoria di certificazione delle vele utilizzate; le loro modalità sono descritte nell'Appendice F e non saranno obbligatorie per gli eventi validi per la Classifica di Coppa Italia.

## APPENDICI

### APPENDICE A. LINEE GUIDA PER OSPITARE UN EVENTO DI LEGA PILOTI

- A.1. I club che desiderano ospitare un Evento di Lega Piloti, devono innanzitutto considerare le esigenze che tale evento comporta, e se la zona di volo che a loro compete possa essere in grado di soddisfarle. Di seguito sono elencate brevemente le priorità.
- A.2. Area di Decollo: deve essere spaziosa ed in grado di ospitare e di permettere il decollo in tempi ragionevoli ad un elevato numero di piloti; l'esposizione deve essere tale da garantire la presenza di vento frontale, e deve essere priva di ostacoli tali da rendere pericoloso il decollo e il periodo di volo immediatamente successivo. Idealmente, deve essere possibile il decollo contemporaneo di tre o più vele.
- A.3. Area di Atterraggio ufficiale: deve essere di dimensioni sufficienti e in posizione tale da garantire la sicurezza dei piloti, libero da ostacoli su almeno due dei quattro lati principali; deve prevedere un'area adibita a parcheggio di dimensioni sufficienti per ospitare i veicoli dei partecipanti al Meeting.
- A.4. Area di ritrovo / refertazione: deve possedere un luogo coperto e dotato di energia elettrica da usare come base per la registrazione dei piloti, la concentrazione degli stessi per la risalita in decollo, e la refertazione. Idealmente, un bar, un albergo o nelle vicinanze di un punto di ristoro.
- A.5. Area di volo: deve essere identificata un'area di volo adatta ad ospitare una competizione, possibilmente priva di restrizioni o di vincoli dovuti a spazi aerei controllati o di altra natura.
- A.6. Trasporti: qualora non sia possibile raggiungere il decollo con mezzi propri, o non vi sia sufficiente spazio per la sosta delle vetture, deve essere previsto un servizio di navette per tutti i partecipanti, e che verrà rimborsato agli organizzatori. Idealmente, sarebbe sempre auspicabile avere un servizio organizzato per raggiungere il decollo, onde evitare di muovere un numero elevato di mezzi in decollo.
- A.7. Recuperi: non sono previsti recuperi organizzati per i piloti durante i Meeting di Lega Piloti; se possibile, è sempre molto gradito un servizio recuperi messo a disposizione dal club ospitante e che verrà rimborsato direttamente dai piloti che ne usufruiranno.
- A.8. Per formalizzare la propria candidatura, inviate una mail all'indirizzo: [segreteria@legapiloti.it](mailto:segreteria@legapiloti.it) comunicando la vostra intenzione di ospitare un evento del circuito di Lega Piloti Parapendio, e fornendo i seguenti dati:
- Nome area di volo;
  - Club organizzatore;
  - Nome del responsabile con riferimento telefonico;
  - Descrizione aree di decollo e di atterraggio (esposizione, dimensioni, criticità eccetera);
  - Località e luogo dell'area ritrovo / refertazione;
  - Periodo migliore e date per le quali vi rendete disponibili;
  - Possibilità di organizzare trasporti / recuperi;
  - Ogni altra informazione utile.
- Allegate il file waypoint in formato WPT e la mappa dell'area di volo qualora esistente, in formato PDF / JPG / PNG.



## APPENDICE B. SISTEMA DI PUNTEGGIO

- B.1. I parametri per gli Eventi di Lega Piloti svolti secondo il presente regolamento sono predefiniti e non possono essere modificati durante il corso della stagione di gara. Il valore dei parametri per la stagione 2018 sono definiti nell'APPENDICE E.
- B.2. Il punteggio di giornata è calcolato utilizzando il sistema di punteggio PWC-GAP, nella versione più recente rilasciata dalla Coppa del Mondo (PWCA) entro la prima data del Circuito di Lega Piloti.
- B.3. La **Classifica Finale** per ogni evento in Calendario Nazionale di 4 o più giorni di gara deve essere calcolata utilizzando il sistema **FTV** con coefficiente **25%**.

## APPENDICE C. CLASSIFICA COPPA ITALIA

- C.1. Per il 2018 il sistema di punteggio utilizzato per le gare di Coppa Italia è quello di giornata descritto nell'appendice B per ogni prova disputata nelle competizioni facenti parte della Classifica di Coppa Italia.
- C.2. La Classifica di Coppa Italia viene calcolata utilizzando il sistema **FTV** con coefficiente **33%**.

## APPENDICE D. CRITERI DI VALIDAZIONE DI UNA PROVA DI GARA

### D.1. VALIDITÀ DELLA PROVA E DISTANZA DI VALIDAZIONE

Una prova di gara viene considerata valida se:

- **almeno il 50% (cinquanta per cento)** dei piloti iscritti e in gara (non ritirati) sono decollati;
- la finestra di decollo è rimasta aperta per almeno 20 (venti) secondi per ogni concorrente, o altrimenti se tutti i concorrenti intenzionati a decollare, sono decollati nel tempo di apertura finestra;

### D.2. 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 al momento della sospensione è soddisfatta la seguente condizione:

- è trascorsa almeno 1 (una) ora dall'apertura dello start nel caso di Race to goal, o
- è trascorsa almeno 1 ora dall'ultima partenza in tutti gli altri casi;

L'ultima partenza è definita come l'orario in cui l'ultimo pilota è passato attraverso lo *start pylon*, all'interno della finestra di apertura dello stesso.

Nel caso di prove di tipo "Elapsed Time" o "Clock Start", per tutti i partecipanti sarà considerata la distanza percorsa nel tempo pari a quello intercorso tra l'ultima partenza e la sospensione della prova.

Esempio per "Elapsed Time": la prova viene stoppata alle 16:30. L'ultima partenza, ossia l'ultimo pilota a convalidare lo start, è avvenuta alle 15:10. Togliendo 5 minuti dall'annuncio della sospensione, abbiamo 1h 15m di tempo intercorso. Per tutti piloti sarà considerata la distanza percorsa in 1h 15m da quando hanno convalidato lo start.

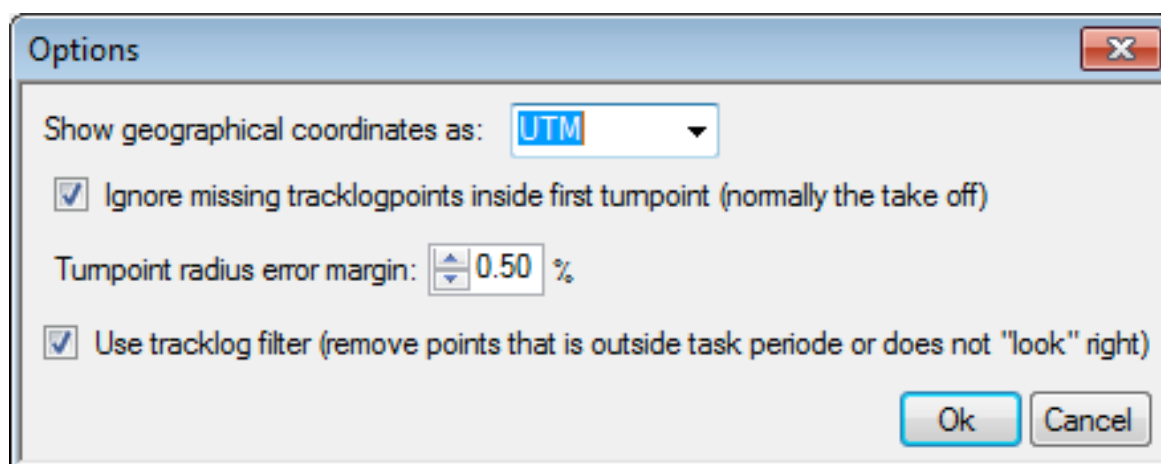
Esempio per "Clock Start": la prova viene stoppata alle 16:30. L'ultimo start era fissato alle 15. Tolti 5 minuti dall'annuncio della sospensione, per tutti i piloti sarà considerata la distanza percorsa in 1h 25m dall'ora di apertura dello start che hanno scelto di convalidare.

## APPENDICE E. SISTEMA DI PUNTEGGIO PWC2016: IMPOSTAZIONI SOFTWARE

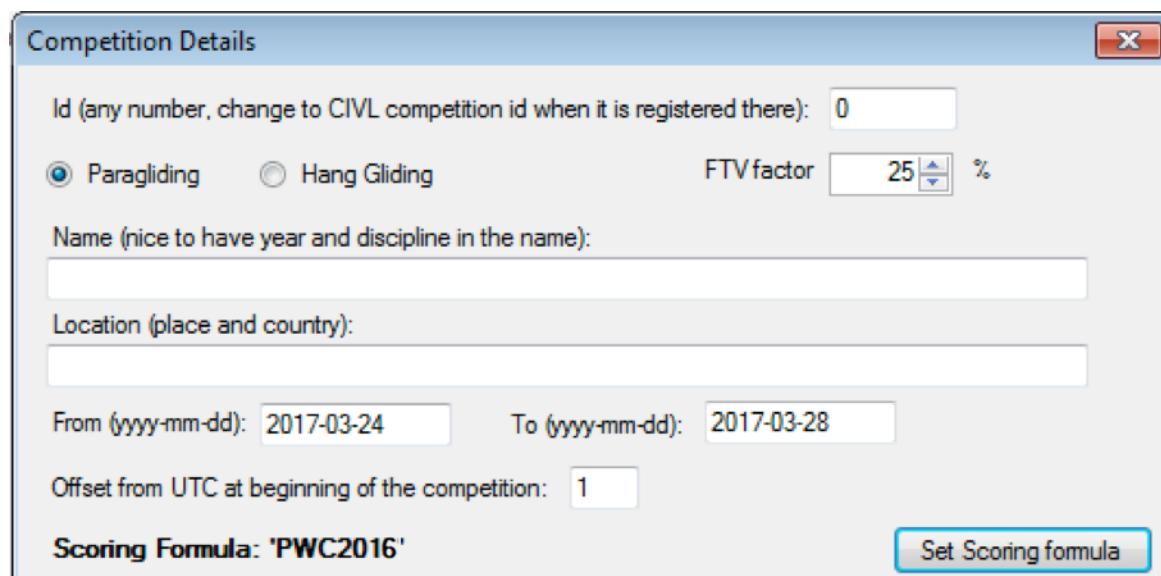
- E.1. La refertazione e il calcolo del punteggio deve essere effettuato utilizzando il software **FS COMP 2016 R1.3 o superiore** (<http://fs.fai.org>), strumento ufficiale della FAI.  
Possibilmente, utilizzare per l'intera stagione l'ultima versione stabile del software disponibile sul sito (<http://fs.fai.org>) entro la prima data del Circuito di Lega Piloti.

Il Sistema di punteggio **PWC2016** altro non è che una evoluzione del Gap, che utilizza il *leading point* per il pilota calcolato utilizzando la traccia GPS, e aggiunge la possibilità, in caso di task stoppata, di assegnare un bonus distanza ai piloti in base alla loro quota.

- E.2. Si è deciso di standardizzare per tutte le competizioni in Calendario Nazionale le impostazioni del programma e della formula di punteggio per l'intera durata di ogni singola stagione, utilizzando i parametri riportati di seguito.
- E.3. **OPZIONI DI FS COMP**  
Nel programma, sotto al menu Tools / Options:



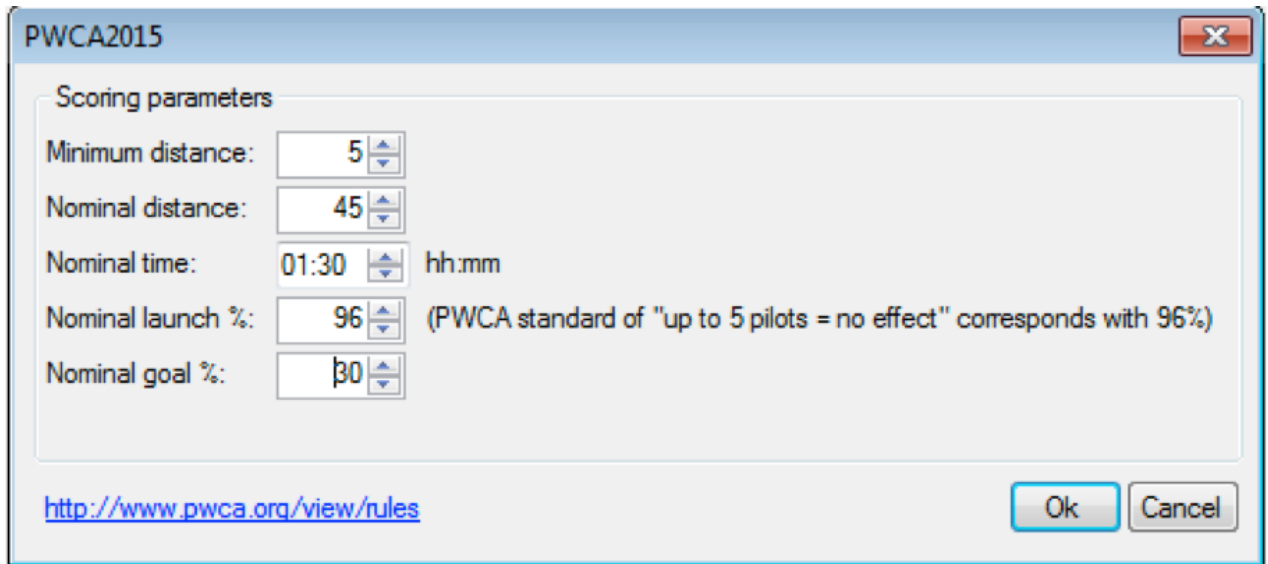
- E.4. **PARAMETRI DELLA COMPETIZIONE**  
Per ogni evento Calendario Nazionale che preveda 4 o più giornate di gara, il parametro FTV deve essere impostato al 25%:



E.5. PARAMETRI DEL SISTEMA DI PUNTEGGIO

MIN. DIST.:	5 Km
NOM. DIST.:	45 Km
NOM. TIME:	1,5 h
NOM LAUNCH	96%
NOM GOAL:	30%

Di seguito una immagine delle impostazioni applicate al software **FS COMP**:



## APPENDICE F. CRITERI PER LE CLASSIFICHE DI EVENTO

- F.1. Le seguenti classifiche di merito sono **OBBLIGATORIE** per gli eventi in calendario nazionale:
- F.2. **CLASSIFICA OPEN**  
È la Classifica Generale e comprende tutti i partecipanti all'evento.
- F.3. **CLASSIFICA FEMMINILE**  
Comprende tutti i partecipanti all'evento, di sesso femminile.
- F.4. **CLASSIFICA SERIAL**  
Comprende tutti i partecipanti all'evento, ad esclusione dei piloti che utilizzano:  
- Vele omologate in categoria CCC (CIVL Competition Class);
- F.5. **CLASSIFICA SPORT**  
Comprende tutti i partecipanti all'evento, ad esclusione dei piloti che utilizzano:  
- Vele omologate in categoria CCC (CIVL Competition Class);  
- Vele certificate EN in categoria D;
- F.6. Le seguenti classifiche di merito sono invece facoltative per gli eventi in calendario nazionale:
- F.7. **CLASSIFICA FUN**  
Comprende i piloti che partecipano utilizzando vele con i seguenti requisiti:  
- Certificate in categoria EN B  
- Con allungamento in piano (*Flat Aspect Ratio*) non superiore a 5.7.
- F.8. **CLASSIFICA A SQUADRE**  
Lo scopo è di incentivare i piloti a creare un gruppo che segua attivamente il circuito gare nazionali.  
Un pilota può fare parte di una sola squadra per la durata di tutta la stagione.  
Una squadra è composta da:  
- Massimo 8 Piloti;  
- Deve avere almeno un pilota in Classe Sport;  
Il punteggio di prova della squadra sarà calcolato sommando il punteggio dei migliori tre piloti, tra cui uno deve essere in Classe Sport. Quindi, se ad esempio il primo pilota in classe sport risulta essere il quinto risultato della squadra, si sommeranno i migliori due e il quinto.
- F.9. Le classifiche, ad esclusione della Open, possono essere non pubblicate qualora i partecipanti nella relativa categoria siano in numero inferiore a 5.