



**AERO CLUB D'ITALIA
FEDERAZIONE AERONAUTICA INTERNAZIONALE**

**REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE
CODICE SPORTIVO FAI**

**NORME GENERALI
E
REGOLE SPECIALI**

Gare, Campionati e Primati

**Sezione 4^a - Regolamento interno della CIAM
Sezione 4b - Regolamenti Generali
Sezione 4c - Aeromodelli**

**AGGIORNAMENTI AL 1° GENNAIO 2003
con integrazione a marzo 2003**

Via Cesare Beccaria 35 - 00196 Roma

MODIFICHE AL REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE SEZIONE IV - AEROMODELLISMO A DECORRERE DAL 1° GENNAIO 2003

Si comunicano le sottoelencate variazioni da apportare al R.S.N. Sez. IV, con decorrenza 1° gennaio 2003, a seguito delle corrispondenti modifiche decise dalla CIAM (Commissione Internazionale di Aeromodellismo) al Codice Sportivo FAI, nonché quelle riguardanti la sola attività sportiva nazionale (R.S.N.), a seguito di proposte avanzate dalla Commissione di Specialità e debitamente approvate dagli Organi competenti dell'AeCI.

FASCICOLO 1

SEZIONE 4A REGOLAMENTO INTERNO DELLA CIAM

A.4.3 – *Aggiungere in fondo:*

I presidenti delle sottocommissioni devono pubblicare sul sito ufficiale della FAI l'elenco dei membri della loro sottocommissione entro il 1° maggio di ciascun anno.

A.6.1 – *Modificare come segue, inserendovi, ai commi e) e f), parte dell'art. A.12:*

Ciascuna proposta deve essere conforme ai seguenti requisiti:

- a) Specificare il **fascicolo** del Codice Sportivo in vigore o delle relative modifiche approvate alle quali il testo della proposta dovrebbe essere applicato.
- b) Citare il numero dell'articolo interessato e/o il titolo risultanti dal Codice Sportivo.
- c) Specificare esattamente la modifica o l'aggiunta che dovrebbe essere apportata al testo.
- d) Indicare il o i motivi che supportano la modifica proposta, in un breve paragrafo separato.
- e) Tutte le modifiche tecniche devono essere accompagnate da dati di documentazione.
- f) Tutte le proposte di regole, guide e qualsiasi altro argomento che debba essere accettato per l'agenda deve essere reso disponibile in forma digitale, per facilitare la compilazione dell'Agenda, e per iscritto.

A.12 – *Dopo aver eliminato le frasi trasferite ai commi e) e f) dell'art. A.6.1 aggiungere in fondo:*

In normali circostanze, in linea con il ciclo quadriennale della procedura di cambiamento dei regolamenti, le riunioni delle sottocommissioni tecniche verranno tenute in occasione dell'Assemblea plenaria negli anni in cui si svolge il Campionato del Mondo della categoria in questione.

In caso di emergenza, proposte relative alla sicurezza o decisioni considerate urgenti dal presidente della sottocommissione, egli può programmare una riunione intermedia.

SEZIONE 4B NORME GENERALI PER LE GARE INTERNAZIONALI

Aggiungere un nuovo articolo:

B.2.7 Serie di gare nazionali ed internazionali libere

La responsabilità per le manifestazioni sarà dell'Aero Club Nazionale (NAC) del paese in cui esse hanno luogo. I partecipanti devono avere una licenza FAI valida. Per l'iscrizione nel calendario sportivo della FAI è richiesta una tassa di 50 CHF.

B.3.6 Caposquadra

Integrare il primo capoverso come segue:

Il caposquadra può assistere i concorrenti. Egli è la sola persona che può trattare con la giuria o gli organizzatori in caso di controversie o reclami ed è obbligatorio per i Campionati Mondiali e Continentali. Come caposquadra può essere nominato un membro della squadra nazionale debitamente iscritta.

B.6.2 *Aggiungere in fondo:*

Nel caso in cui una persona svolga più di un ruolo (caposquadra, concorrente, aiutante, meccanico, ecc.) essa dovrà pagare una sola quota di iscrizione, nella misura più alta prevista per gli incarichi svolti.

Se nella stessa manifestazione vi è una classifica senior ed una junior, qualsiasi concorrente junior può essere un membro della squadra senior, pur pagando solo la quota di iscrizione prevista per i concorrenti junior.

I paragrafi da B.7 a B.17 sono stati riorganizzati e rinumerati, con l'inclusione di alcune clausole che erano contenute negli articoli 2.2 e 2.3 della Sezione 4C. Si riporta tutto il nuovo testo completo, evidenziando in grassetto o con sottolineatura o barratura le parti aggiunte, modificate o soppresse:

B.7 SPECIALI REQUISITI ORGANIZZATIVI

L'ente organizzatore deve:

- B.7.1 Provvedere un numero adeguato di commissari qualificati, cronometristi e membri della giuria FAI.
- B.7.2 Fornirli delle apparecchiature necessarie per controllare le caratteristiche degli aeromodelli o razzomodelli in gara. Un elenco delle attrezzature di controllo occorrenti come minimo è fornito nella Guida per gli Organizzatori per ciascuna particolare categoria.
- B.7.3 Dare ai concorrenti la possibilità di determinare le caratteristiche dei propri modelli, usando gli strumenti di misura ufficiali prima della gara.
- B.7.4 Assicurare almeno una giornata per allenamenti prima della gara da annunciarsi nell'invito, insieme al programma della gara. Per le gare di volo libero il programma dei voli è F1A, F1B e F1C (Nota: questa sequenza è obbligatoria per le sole gare internazionali - R.S.N.).
Il programma degli organizzatori per gli allenamenti ufficiali deve lasciare a tutti i concorrenti lo stesso tempo per l'effettuazione delle prove. Il periodo di allenamenti non deve essere prolungato in modo da ritardare l'inizio della gara ufficiale. Deve essere programmato un giorno di riserva dopo la gara per consentire il completamento dei voli ufficiali, in caso di maltempo o di altri ritardi che impediscano il completamento nei tempi programmati.
- B.7.5 L'ente organizzatore deve inoltre indicare il nome e l'indirizzo di una persona in grado di tenere informate le squadre estere.
- B.7.6 Esporre i risultati di ogni lancio per tutta la durata della gara e quindi pubblicarne i risultati ufficiali. Sia i dati esposti che quelli pubblicati non devono comprendere statistiche addizionali od altri dati che non siano richiesti dal Codice Sportivo. Le abbreviazioni usate per indicare la nazionalità devono essere quelle comprese nell'elenco in Allegato 2.
- ~~B.7.7 Nelle gare di volo libero assegnare a ciascuna posizione di partenza due cronometristi per i Campionati ed almeno uno per le altre gare. Per i lanci di spareggio deve essere aggiunto un altro cronometrista (cioè tre per i Campionati ed almeno due per le altre gare). Tutti i cronometristi devono essere forniti di binocoli. Ciascuna posizione di partenza deve essere attrezzata con almeno un treppiede per l'appoggio dei binocoli.~~
- B.7.7 (ex B.7.8) Scegliere un terreno di gara adatto, che permetta ai modelli di esprimere tutto il loro rendimento e ne consenta un sicuro recupero.
- B.7.8 (ex B.7.9) Gli organizzatori di un Campionato del Mondo o Continentale e di gare internazionali libere iscritte nel Calendario Sportivo CIAM devono fornire ai concorrenti stranieri la stessa copertura assicurativa nei confronti di terzi di cui godono nel loro paese i concorrenti della nazione organizzatrice.
- B.7.9 (ex B.7.10) Tutto il cronometraggio deve essere eseguito con cronometri elettronici controllati a quarzo con lettura digitale.

B.8 VOLO LIBERO

B.8.1 Speciali requisiti organizzativi

B.8.2 (ex art. 2.2.2.a) L'ente organizzatore deve:

Per le gare di volo libero per le categorie F1A, F1B e F1C fissare una linea di partenza dalla quale deve avvenire il lancio dei modelli. Tale linea deve essere approssimativamente perpendicolare alla direzione del vento dominante all'inizio di ciascun lancio.

Le posizioni di partenza sono indicate da piccoli picchetti o contrassegni distanziati di almeno 10 metri lungo la linea di partenza. Nel caso dei modelli F1A l'aiutante deve lanciare il modello da questo picchetto. Mediante sorteggio viene assegnata una posizione di partenza per il primo lancio a ciascuna squadra nazionale, nonché al campione in carica che non sia membro di una squadra nazionale. In ogni lancio successivo tutte le squadre nazionali si sposteranno di tre posizioni di partenza lungo la linea, nella medesima direzione; quando abbia raggiunto l'estremità della linea, una squadra nazionale prenderà la sua posizione successiva all'altra estremità della linea. A ciascun concorrente nello spareggio viene assegnata mediante sorteggio una posizione di partenza per ogni lancio di spareggio. Gli spettatori devono essere distanti almeno 25 metri dalla linea di partenza.

Nelle gare di volo libero della categoria F1E stabilire una linea di partenza controvento con, alle estremità, due linee perpendicolari parallele lungo il pendio. I cronometristi devono rimanere dietro la linea di partenza, mentre i concorrenti possono lanciare i loro modelli da qualsiasi posizione sul pendio compresa fra le due linee parallele.

B.7.7 Nelle gare di volo libero assegnare a ciascuna posizione di partenza due cronometristi per i Campionati ed almeno uno per le altre gare. Per i lanci di spareggio deve essere aggiunto un altro cronometrista (cioè tre per i Campionati ed almeno due per le altre gare). Tutti i cronometristi devono essere forniti di binocoli. Ciascuna posizione di partenza deve essere attrezzata con almeno un treppiede per l'appoggio dei binocoli.

B.9 VOLO VINCOLATO

L'organizzatore deve:

B.9.1 (ex art. 2.2.2.c) Per le gare in volo vincolato circolare di velocità e team racing installare una rete metallica di almeno m 2,5 di altezza per assicurare la sicurezza degli spettatori. Il fondo della pista deve essere liscio, solido e privo di polvere e ghiaia. Il perimetro di tutte le piste deve essere chiaramente marcato con una linea bianca larga almeno 25 mm. Prima e durante i Campionati Mondiali si devono mettere a disposizione adeguate aree per i voli di prova.

B.10 RADIOCOMANDO

L'organizzatore deve:

(ex art. 2.2.2.b) Provvedere un buon fondo per i modelli R.C., per facilitare decolli ed atterraggi.

B.10.1 Ogni giorno, prima dell'inizio della gara, tutte le trasmissioni sul campo da usarsi durante la gara per tale giorno devono essere sistemate in un parco controllato da un apposito commissario, che consegnerà la trasmittente al concorrente solo quando esso viene chiamato per effettuare il suo volo (in conformità con la procedura prevista per la categoria in questione). I commissari di pista devono controllare i concorrenti per evitare che essi accendano le trasmissioni prima che il direttore di pista li abbia autorizzati a farlo.

La frequenza del trasmettitore deve essere esposta al suo esterno o su un modulo o commutatore di frequenza inserito. Inoltre i trasmettitori a frequenze multiple devono essere progettati in modo da mostrare la frequenza in atto e poterla cambiare senza alcuna trasmissione in radiofrequenza.

Al concorrente è concessa una sola frequenza durante la gara, salvo quanto specificato altrimenti nelle regole di una particolare categoria. *Nota:* In caso di provata interferenza, un'altra singola frequenza può essere concessa dal direttore di gara.

B.10.2 Non appena il volo è terminato, il concorrente deve immediatamente restituire la sua trasmittente al commissario addetto al parco. L'uso di trasmissioni, senza autorizzazione, durante la gara comporta l'immediata squalifica del trasgressore da tutta la gara e lo rende passibile di ulteriori sanzioni.

B.10.3 Gli organizzatori devono installare un adeguato sistema di radio monitoraggio (analizzatore di spettro o altro sistema adeguato) allo scopo di rilevare interferenze radio, nonché un mezzo per comunicare tale informazione al pilota(i) e/o al direttore di pista.

(Nota: questo requisito è obbligatorio per le sole gare internazionali - R.S.N.).

Salvo che non sia specificato altrimenti, l'ordine iniziale di lancio dei vari concorrenti deve essere stabilito mediante sorteggio prima della gara, assicurando che non si susseguano immediatamente due frequenze uguali, salvo nelle categorie F3B e F3J, e che i membri della stessa squadra non siano inclusi nella stessa batteria delle categorie F3D o F5D o non debbano lanciare in successione immediata, salvo nelle categorie F3B e F3J.

B.10.4 Gli organizzatori devono controllare il luogo in cui è prevista l'effettuazione di qualsiasi gara di modelli radiocomandati, al fine di accertare possibili casi di interferenze radio che potrebbero colpire qualsiasi concorrente. Ogni tale eventualità deve essere comunicata al più presto possibile agli Aero Club nazionali dei quali è prevista la partecipazione. Devono anche essere comunicate le bande di frequenza o le frequenze specifiche che si sono dimostrate ragionevolmente prive di interferenze sul luogo di gara.

Gli organizzatori devono controllare il luogo di gara sia durante i giorni lavorativi che durante i fine settimana, per stabilire se esistono diverse situazioni di interferenze radio e comunicare qualsiasi problema di questo tipo agli Aero Club nazionali (molte attività commerciali o industriali comportano problemi nei soli giorni lavorativi). In ogni caso è responsabilità degli organizzatori di accertare che tutti i concorrenti di una gara di volo radiocomandato siano informati anticipatamente di qualsiasi problema di interferenze radio conosciuto che possa esistere sul luogo di gara.

B.11 CRONOMETRAGGIO

Nota: Questo paragrafo si applica solo ai modelli in volo libero ed ai razzomodelli.

B.11.1 Ogni squadra ha il diritto di fornire un cronometrista per le seguenti categorie ai Campionati mondiali e continentali: F1A, F1B, F1C, F1D, F1E, S3, S4, S6, S8, S9, S10, con l'obbligo da parte dell'ente organizzatore di fornire solo il vitto e l'alloggio. Le squadre devono nominare solo cronometristi capaci, che devono essere muniti di binocoli, cronometri e treppiedi per uso personale. L'organizzazione deve utilizzare con precedenza questi cronometristi prima di assegnare i compiti ai cronometristi nazionali o ad altri. I concorrenti possono operare come cronometristi.

B.11.2 I cronometristi devono familiarizzarsi con i colori e la forma di ciascun modello per poterlo riconoscere durante il volo.

B.11.3 Il volo si considera terminato quando il modello tocca il terreno, incontra un ostacolo che pone definitivamente fine al suo volo o quando sparisce definitivamente alla vista dei cronometristi. Se il modello sparisce dietro qualche ostacolo o fra le nubi, i cronometristi devono aspettare 10 secondi; se il modello non riappare, il cronometraggio cessa e i 10 secondi vengono dedotti dal tempo di volo.

B.11.4 I voli devono essere cronometrati da due cronometristi durante i primi sette lanci e da almeno tre cronometristi nei lanci di spareggio, raccogliendo gli altri cronometristi preferibilmente fra i concorrenti, mediante cronometri elettronici controllati al quarzo a lettura digitale, che registrino almeno 1/100 di secondo. Tutti i cronometristi devono essere forniti di binocoli.

Nota: Per le gare non internazionali, è consentito un solo cronometrista (purche', nel caso di motomodelli, sia munito di un cronometro in grado di rilevare distintamente i tempi motore e totale, oppure di due cronometri – R.S.N.).

B.11.5 I cronometristi devono rimanere entro un cerchio di 10 metri di raggio durante i voli e devono cronometrare i voli indipendentemente fra loro.

B.11.6 Il tempo ufficiale è la media dei tempi registrati dai cronometristi, ma ridotto all'intero numero di secondi inferiore alla media risultante dei tempi, a meno che la differenza fra i tempi registrati mostri evidenza di un errore nel cronometraggio, nel qual caso l'organizzazione deve stabilire, con la giuria FAI, quale tempo registrato debba essere considerato il tempo ufficiale o quale altra azione debba essere intrapresa.

B.10.7 Istruzioni per l'uso dei binocoli:

- a) I binocoli devono avere un ingrandimento di almeno 7 volte. A ciascuna posizione di partenza almeno uno dei binocoli deve essere montato su un treppiede.
- b) Prima di iniziare il cronometraggio, il cronometrista deve regolare il suo binocolo per adeguarlo alla propria vista. Per far ciò, si metta a fuoco dapprima usando il bottone centrale, poi regolando l'oculare registrabile. La distanza fra i due oculari deve essere regolata fino ad ottenere un campo di visuale circolare. *Nota:* i binocoli privi di bottone centrale di messa a fuoco devono essere regolati agendo su di un oculare alla volta.
- c) Dopo la regolazione annotare i numeri letti sulle rispettive scale. Ciò facilita la rimessa a posto dei binocoli, qualora si sregolassero.
- d) I cronometristi non devono usare i binocoli al momento del lancio. Si suggerisce di attendere circa un minuto, salvo nella categoria F1A, per la quale i binocoli dovrebbero essere usati dal momento in cui il modello viene lanciato, al fine di stabilire chiaramente il momento dello sgancio, nel caso che il concorrente si allontani molto dal punto di partenza.
- e) Non si deve attendere troppo per usare i binocoli, per evitare il rischio di non riuscire più a trovare il modello coi binocoli stessi.

B.12 DURATA DELLE GARE

B.12.1 Le gare all'aperto (inclusi i voli di spareggio) devono essere effettuate fra il sorgere del sole ed il tramonto, escluse le categorie F1A, F1B, F1C e i razzomodelli da durata. In queste categorie almeno due lanci devono essere effettuati quando è prevedibile che il vento e l'attività termica siano minimi. Le gare possono iniziare prima del sorgere del sole, se la distanza percorsa dai modelli, in relazione alle dimensioni del campo, consiglia un'interruzione della gara durante le ore più ventose del giorno. Tale interruzione può essere prevista nel programma di gara o decisa dagli organizzatori, con l'approvazione della Giuria.

B.12.2 Il programma di gara, che specifica la durata dei lanci, l'ora di inizio e la fine, deve essere chiaramente indicato nel regolamento.

B.13 INTERRUZIONE DELLE GARE

B.13.1 Le gare possono essere interrotte o il loro inizio ritardato dalla Giuria se:

- a) Il vento è continuamente più forte di 12 m/sec. (9 m/sec. per il volo libero, le riproduzioni ed i razzomodelli) misurato ad un'altezza di 2 metri dal terreno alla linea di partenza per almeno un minuto (20 secondi per il volo libero), salvo che non sia precisato altrimenti nei regolamenti di categoria.
 - b) La visibilità non permette di vedere bene i modelli (specialmente nel caso di volo libero o R.C.), oppure se a causa delle condizioni atmosferiche sarebbe pericoloso continuare.
 - c) E' necessario riposizionare la linea di partenza, operazione questa che può essere effettuata solo nell'intervallo fra due lanci o fra due gruppi nelle categorie F3B e F3J.
 - d) Le condizioni sono tali da condurre a risultati sportivi inaccettabili.
 - e) Per le gare di F3A, F5A, F3C e F4C il sole si trova nella zona di manovra.
- Nel caso d'interruzione durante un lancio, esso può essere completato non appena le condizioni lo permettono, dandone adeguato preavviso a tutti i concorrenti e capisquadra.

B.13.2 Nei casi sopra descritti l'ente organizzatore non è obbligato a rifondere la quota di iscrizione o a rifare la gara. Le classifiche si baseranno sui lanci completati.

B.13.3 Una gara sospesa può essere ripresa se si possono applicare le norme dell'art. B.10.1.

B.14 CLASSIFICA E PREMI AI CAMPIONATI MONDIALI E CONTINENTALI

B.14.1 Classifica individuale:

- a) Per ogni categoria di gara ai concorrenti primo, secondo e terzo classificato verranno dati in premio una medaglia ed un diploma della FAI.
- b) Se esiste un Trofeo Challenge, esso sarà dato in premio all'Aero Club Nazionale di cui è socio il concorrente vincitore, per tenerlo in custodia fino al successivo Campionato.

- c) Al vincitore viene attribuito il titolo di Campione del Mondo della categoria.
- d) Per i Campionati Continentali o Mondiali di volo vincolato circolare, nei quali un concorrente junior può far parte delle squadre nazionali, ai concorrenti junior verranno assegnati premi individuali per i primi tre classificati. Se ad un Campionato Continentale partecipano almeno quattro concorrenti juniores di almeno quattro diverse nazioni, al vincitore verrà attribuito il titolo di Campione Continentale Junior della categoria. Se ad un Campionato Mondiale partecipano almeno cinque concorrenti juniores di almeno cinque nazioni, al vincitore verrà attribuito il titolo di Campione Mondiale Junior della categoria.
- e) Il costo delle medaglie individuali sarà assunto a proprio carico dall'organizzazione.

B.14.2 Classifica internazionale a squadre:

- a) La classifica internazionale a squadre viene stabilita in base ai punteggi totali dei tre membri della squadra (nel caso dell'F2A, F2B e F2D in base ai tre migliori punteggi individuali e nel caso dell'F2C dei tre migliori punteggi di squadra). Nel caso di parità fra squadre, vince la squadra con il minor numero rappresentante la somma dei piazzamenti numerici, partendo dal vertice dalla classifica. Se anche questi numeri fossero uguali, decide il miglior piazzamento individuale.
- b) Per ogni categoria una medaglia ed un diploma della FAI verranno dati in premio al caposquadra, delle prime tre squadre classificate. **Inoltre gli organizzatori sono incoraggiati a fornire piccole medaglie di oro, argento e bronzo, prodotte a cura della FAI, ai membri delle squadre classificate prima, seconda e terza ed ai rispettivi capisquadra. Il costo di queste medaglie è a carico degli organizzatori.**
- c) Per ogni categoria un diploma della FAI verrà dato in premio a ciascun membro, incluso il caposquadra, delle prime tre squadre classificate.
- d) Se vi è un Trofeo Challenge, esso verrà dato in premio al NAC della squadra vincente, per tenerlo in custodia fino al successivo Campionato.
- e) Il costo delle medaglie individuali sarà assunto a proprio carico dall'organizzazione.

B.14.3 Classifica per nazioni

- a) In un Campionato Mondiale o Continentale con più di una categoria in gara dovrà essere effettuata una classifica in base alla prestazione complessiva delle nazioni in gara. Essa viene stabilita in base ai punteggi totali dei tre membri delle squadre in tutte le categorie di gara (nel caso dell'F2A, F2B e F2D in base ai tre migliori punteggi individuali e nel caso dell'F2C dei tre migliori punteggi di squadra). Il punteggio totale più alto determina la vittoria. Nel caso di parità, vince la nazione con il più basso totale dei piazzamenti numerici, partendo dal vertice dalla classifica. In caso di ulteriore parità, sarà determinante il totale dei migliori piazzamenti individuali in ciascuna categoria.
- b) Se vi è un Trofeo Challenge, esso sarà assegnato al NAC (Aero Club Nazionale od organismo equivalente) della nazione vincente, che lo terrà in custodia fino al successivo campionato.
- c) Per questa classifica non vengono assegnati come premi medaglie o diplomi della FAI.

B.15 PUNZONATURA DEI MODELLI

B.15.1 I concorrenti possono, a loro piacimento, scambiare le parti dei modelli, purché il modello risultante sia conforme al regolamento di gara e purché le varie parti siano state controllate prima dell'inizio dei lanci.

B.15.2 Le riparazioni sono permesse purché non alterino in alcun modo le caratteristiche dei modelli richieste dal regolamento.

B.15.3 Se dopo il controllo ufficiale (nel caso del volo libero dopo la registrazione delle caratteristiche dei modelli) un modello viene perduto o danneggiato, il concorrente ha il diritto di presentare al controllo un altro modello ed il relativo certificato con le caratteristiche, fino ad un'ora prima dell'inizio ufficiale della gara per la categoria in questione. In ogni caso il concorrente al momento dell'inizio della gara può disporre solo del numero di modelli autorizzato (vedi Sezione 4c, art. 2.3.1 e Sezione 4d, art. 4.2).

B.15.4 L'ente organizzatore deve nominare almeno due addetti al controllo, i quali controlleranno a caso le caratteristiche salienti di almeno il 20% dei modelli in gara, durante l'orario ufficiale della stessa.

B.15.5 I risultati delle gare sono subordinati ad un nuovo controllo delle caratteristiche dichiarate dei modelli classificati al 1°, 2° e 3° posto

B.15.6 **Punzonatura dei modelli in volo libero** - Categorie F1A, F1B e F1C e F1J

- a) I certificati con le caratteristiche dei modelli ed i modelli corrispondenti devono essere presentati all'atto dell'arrivo al momento della registrazione per la manifestazione. I modelli devono essere chiaramente contrassegnati per l'identificazione a cura dell'organizzazione.
- b) Il controllo ufficiale delle caratteristiche dei modelli non sarà effettuato prima dell'inizio della gara.
- c) Prima dell'inizio della gara e durante il suo svolgimento, i concorrenti hanno il diritto di far controllare ufficialmente i cavi di traino (F1A), le matasse (F1B) e le cilindrate dei motori (F1C e F1J).
- f) Prima dell'inizio della gara e durante il suo svolgimento, i concorrenti hanno il diritto di far controllare ufficialmente il peso minimo dei modelli di tutte le categorie.

B.15.7 CONTROLLO DELLE CARATTERISTICHE E NUMERO DEI MODELLI

B.15.8 Il numero dei modelli che possono essere punzonati è il seguente:

Cat.	F4B, F4C	1 modello
»	F2A, F2B, F3A, <i>F3A/S, F3A/E, F3AX,</i> F3C, <i>F3C/S, F3C/E,</i> F5B, F3F, F5F	2 modelli
»	<i>F1G, F1H, F1J, F1K,</i> F2C, F3D, F3B, <i>F3F, F3I,</i> F3J, F3J/E, F5D	3 modelli
»	F1A, F1B, F1C	4 modelli
»	F1E	5 modelli
»	F1D, F1M, F2D	illimitato (per la categoria F2D al massimo 2 modelli per ciascun combattimento)

Nota: per le categorie con sigla in corsivo la prescrizione vale solo per il R.S.N. e non per il C.S.FAI.

B.15.9 Durante una gara ogni modello può essere usato da un solo concorrente.

B.15.10 I concorrenti possono fornirsi di eliche di ricambio, matasse elastiche, motori a pistoni, motori elettrici e turbine a gas.

B.15.11 Per le categorie F2, F3 (ad eccezione della F3A) e F4 tutti i motori a pistoni che potrebbero venire usati nel corso della gara devono essere contrassegnati con una sigla di identificazione chiaramente visibile, i cui particolari debbono essere registrati mentre si punzona il modello. I motori controllati e registrati non possono essere scambiati fra i concorrenti.

B.15.12 Ogni Aero Club Nazionale deve controllare ciascun modello iscritto ad una gara internazionale (secondo quanto previsto in B.15.8.) e deve emettere per ciascuno di essi un certificato, con le sue caratteristiche, fornito dalla FAI. Etichette, pure fornite dalla FAI, o contrassegni della stessa forma, devono essere applicate a ciascun modello. Un esempio di come compilare il Certificato delle caratteristiche del modello e le etichette è riportato nelle pagine che seguono.

B.15.13 Su ciascun modello deve comparire il suo codice di identificazione (composto di lettere e/o numeri) che deve essere registrato sul suo certificato e deve comparire su tutte le parti del modello (ali, impennaggi, parte anteriore e posteriore - se distaccabile - della fusoliera), in modo che le varie parti dei diversi modelli di un concorrente possano essere identificate separatamente (eccetto per i modelli da sala e per i modelli riproduzione). Le lettere e/o i numeri devono essere alti almeno 10 mm e chiaramente visibili. I codici di identificazione dei modelli punzonati (vedi art. B.15.8.) devono essere riportati sul cartellino dei punteggi.

B.15.14 I modelli da sala devono essere identificati con dei segni di un colore unico per ciascun concorrente di ogni squadra. Tali segni colorati devono essere fatti con inchiostro o altro materiale indelebile chimicamente. Tutti i modelli devono essere contrassegnati prima della gara.

B.15.15 I modelli non propriamente controllati dal loro Aero Club nazionale, con certificati ed etichette FAI, verranno punzonati dall'ente organizzatore al costo di 10 franchi svizzeri per modello. Con esclusione dei modelli da sala e dei modelli riproduzione, tutti i modelli devono riportare la sigla nazionale del Comitato Olimpico Internazionale (per l'Italia = ITA) e per i modelli da volo libero il numero di licenza FAI o il numero nazionale di identificazione del concorrente, il tutto preferibilmente sulla superficie dorsale della semiala sinistra. Le lettere e le cifre devono essere alte almeno 25 mm. Si veda l'Allegato B2 nella Sezione 4b e l'esempio nelle pagine che seguono.

B.16 RECLAMI

B.16.1 Tutti i reclami devono essere presentati per iscritto al Direttore di gara e devono essere accompagnati dal deposito di una tassa, il cui importo sarà stabilito nelle regole locali . Questo deposito verrà restituito solamente se il reclamo viene ritenuto valido.

B.16.2 Tempo limite per presentare i reclami:

- a) Prima dell'inizio della gara: reclami contro la validità di un'iscrizione, idoneità dei concorrenti, regolamento di gara, campo di volo e di gara, punzonatura, giudici o commissari sportivi, devono essere fatti almeno un'ora prima dell'inizio della gara.
- b) Nel corso della gara: reclami contro una decisione dei giudici o commissari sportivi, oppure contro un errore o irregolarità commessi durante la gara da un altro concorrente o caposquadra, devono essere presentati immediatamente.
- c) Dopo l'annuncio delle classifiche: qualsiasi reclamo relativo ai risultati ufficiali deve essere presentato attraverso l'Aero Club Nazionale, entro 15 giorni dall'annuncio dei risultati da parte dell'ente organizzatore. Se necessario, tale protesta può essere inoltrata alla CIAM.

B.17 PRECAUZIONI E ISTRUZIONI SULLA SICUREZZA

La maggior parte dell'attività aeromodellistica avviene oggi nella maggioranza dei paesi a titolo di divertimento, anziché nel quadro agonistico, e talvolta in luoghi accessibili al pubblico, con controllo formale ridotto o nullo. Qualsiasi incidente che coinvolga gli aeromodelli può determinare danni a cose di terzi, lesioni e in alcuni casi persino la morte. Oltre al danno diretto, un risultato meno ovvio è la cattiva immagine dell'aeromodellismo che deriva dal modo di informazione usato dai mezzi di comunicazione per tali incidenti, che porta ad un'avversione pubblica ed alla perdita di campi di volo. Anche se le informazioni che seguono sono rivolte essenzialmente alle gare FAI, molte di esse possono essere applicate anche alle gare nazionali ed al volo dei modelli per divertimento.

B.17.1 Premessa

È della massima importanza che tutti gli aeromodellisti osservino le norme di sicurezza. Qualsiasi incidente provocato da trascuratezza è un ostacolo al progresso dell'aeromodellismo.

Le norme di sicurezza non sono un ostacolo al godimento dell'attività aeromodellistica, esse aiutano a provare che gli aeromodellisti sono le persone responsabili che proclamano di essere.

Non è segno di intelligenza dimostrare la propria abilità sopra gli spettatori. Il volatore può sapere quello che sta facendo, ma non ha alcun modo di conoscere quello che farà chiunque altro. Pertanto è suo interesse personale accertarsi che nessuna sua azione possa determinare un incidente. E' quindi molto importante non far volare un aeromodello in gara o alla presenza di spettatori finché esso non si sia dimostrato in grado di volare mediante precedenti prove di volo.

B.17.2 Competenza

I seguenti ufficiali sono competenti ad applicare e far rispettare le norme di sicurezza:

- la giuria FAI;
- i giudici di gara;
- il Direttore di gara;
- il Direttore della linea di volo;
- i Direttori di pista;
- i commissari addetti alla punzonatura;
- i dirigenti dell'organizzazione.

B.17.3 Cose proibite

- a) eliche o rotori con pale di metallo;
- b) eliche per motori o rotori con pale riparate;
- c) motori non montati appropriatamente;
- d) bordi d'entrata appuntiti a coltello;
- e) ogive o elementi di fissaggio delle eliche appuntiti;
- f) attrezzature radio non montate a prova d'urto, quando vi siano vibrazioni del motore;
- g) ogni zavorra o altro elemento pesante soggetto a perdita in volo;
- h) qualsiasi miccia che non sia racchiusa in un tubetto o altro dispositivo che la trattenga e la spenga.

B.17.4 Requisiti obbligatori

- a) Il modello deve portare l'identificazione del proprietario.
- b) Tutte le ogive o altre protuberanze anteriori di metallo o altro materiale rigido devono avere un raggio minimo di 5 mm.

B.17.5 Controlli prima del volo

Immediatamente prima di ogni volo il modellista deve controllare le condizioni effettive e l'appropriato funzionamento di tutti i componenti che contribuiscono ad un volo efficiente e sicuro del modello e l'appropriata sistemazione e fissaggio di tutti i componenti, con particolare riguardo a motori ed eliche. I modelli che non sono stati provati e non hanno dimostrato di essere in grado di stare in aria non devono essere fatti volare alla presenza di spettatori. Occorre uno sforzo per svolgere tutti i voli in modo tale da evitare rischi per gli spettatori e per altri concorrenti.

B.17.6 Non appena il concorrente ha lanciato il suo modello, deve abbandonare l'area di lancio, ritirare il suo equipaggiamento e nel caso di veleggiatori, avvolgere il suo cavo di traino.

B.17.7 Campi di volo

È essenziale che tutti i campi di volo siano situati il più lontano possibile da elettrodotti.

La zona di partenza deve essere scelta accuratamente in modo da assicurare la normale sicurezza di persone e cose. I punti da considerare in questa scelta sono: la forza e la direzione del vento, la posizione relativa di edifici, piste, parcheggi e zone per gli spettatori, ed il posto in cui si presume che i modelli atterrino dopo un volo normale, tenendo conto del vento.

I campi di volo situati in vicinanza di un aeroporto o aviosuperficie, specialmente lungo la traiettoria di atterraggio, possono essere scelti come campi di gara solo con il permesso dei dirigenti dell'aeroporto e nell'osservanza delle loro norme e requisiti di sicurezza.

B.17.8 Penalità

Tutti i modelli pericolosi devono essere esclusi dalle gare. Per ogni atto contrario alle norme di sicurezza si applicano le penalità elencate nella Sezione Generale del Codice Sportivo.

B.18 SQUALIFICA DALLA GARA

B.18.1 Tutti i concorrenti che fanno uso di un modello, equipaggiamento o miscela non completamente conformi al regolamento ed alle norme di gara, o che non sono stati controllati dagli organizzatori, saranno squalificati dalla gara.

B.18.2 La squalifica deve essere comminata per ogni azione contraria all'art. B.15.

B.18.3 La giuria deve notificare immediatamente al caposquadra la squalifica ed esporne le ragioni.

B.19 TROFEI DEI CAMPIONATI FAI

B.19.1 Custodia

Tutti i trofei che sono stati adottati dalla CIAM quali premi individuali o a squadre per i vincitori di Campionati, devono essere considerati affidati in custodia alla FAI.

B.19.2 Proprietà

A seconda dei termini della donazione, i Trofei devono essere considerati di proprietà della FAI o del donatore. Una scheda di proprietà deve essere conservata dall'Ufficio della FAI.

B.19.3 Assegnazione

I Trofei vengono assegnati al detentore per due anni. Nei casi in cui per qualsiasi motivo un Trofeo non viene assegnato per un periodo di cinque anni, la sua custodia deve ritornare al donatore.

B.19.4 Ai fini dell'identificazione sarà considerato come detentore l'Aero Club nazionale interessato.

- B.19.5** I detentori dei Trofei sono responsabili di:
- a) Mantenere il Trofeo in buone condizioni.
 - b) Incidere il nome del vincitore e la data della consegna nel modo iniziato dai precedenti vincitori.
 - c) Assicurazione contro la perdita per il periodo durante il quale il Trofeo è detenuto.
 - g) Consegna del Trofeo agli organizzatori del successivo Campionato all'indirizzo ed alla data richiesta dagli organizzatori. Nel caso di mancanza di una richiesta specifica il Trofeo deve essere consegnato all'Aero Club nazionale interessato almeno sei settimane prima della data del Campionato.
 - h) Il costo della spedizione di un trofeo agli organizzatori del Campionato sarà a carico dell'Aero Club nazionale detentore del trofeo.

B.19.6 Raccolta dei Trofei

Gli organizzatori dei Campionati sono responsabili di:

- a) Richiedere la consegna dei trofei ad una data determinata e ad un indirizzo preciso, da parte dell'Aero Club nazionale interessato.
- b) Inviare copia di tutta la corrispondenza ed il nome e l'indirizzo del successivo detentore del Trofeo all'Ufficio della FAI e al Segretario della CIAM.
- c) Farsi rilasciare lettera di ricevuta dal dal caposquadra della squadra che ha ricevuto il Trofeo.

B.19.7 Registrazione dei Trofei

Il Bureau deve curare la tenuta di un registro dei Trofei, indicandovi i detentori, il donatore e le condizioni di donazione e di accettazione. Il registro deve essere aggiornato dal Segretario della CIAM, e aggiornato annualmente, entro la data dell'Assemblea plenaria della CIAM.

B.19.8 Accettazione dei Trofei

I donatori dei Trofei da considerarsi "perpetui" (cioè che rimangono di proprietà della FAI o del donatore), che vengono proposti quali premi per i Campionati, devono dichiarare la loro intenzione alla CIAM non oltre la data di chiusura dell'ordine del giorno di ciascuna Assemblea annuale. L'accettazione del Trofeo è subordinata al voto favorevole a maggioranza da parte dei membri della CIAM.

B.19.9 Perdita

Nel caso di perdita o di mancata consegna dei Trofei, gli organizzatori dei Campionati devono presentare alla CIAM una dichiarazione delle circostanze e proporre la sostituzione, che sarà a carico del donatore del Trofeo originale e della CIAM.

SEZIONE 4C – AEROMODELLI

PARTE SECONDA- MANIFESTAZIONI SPORTIVE

Eliminare completamente gli articoli 2.2 e 2.3 dal R.S.N.

PARTE TERZA - NORME TECNICHE PER LE GARE DI VOLO LIBERO

- 3.1.11 Dispositivo di lancio (categoria F1A) – Modificare il comma c) come segue:**
 c) Per facilitare la visibilità ed il cronometraggio il cavo deve essere equipaggiato con una bandierina, avente **una forma rettangolare** e un'area minima di 2,5 decimetri quadri, **con il lato più corto di almeno 5 mm**, attaccata direttamente al cavo principale.
- 3.H.11 Categoria F1H – Stessa modifica**
- 3.K.2 Caratteristiche (categoria F1K) – Modificare la terza riga come segue:**
 Massimo volume del serbatoio (serbatoi) per il CO₂ **2 cm³**.
- 3.K.5 Definizione di prova nulla – Modificare il comma d) come segue:**
 d) **Se dopo l'inizio del tempo di attesa (vedi 3.K.8.b) e fino al termine del volo ufficiale, la regolazione del motore o la condizione termica del serbatoio vengono modificate o influenzate da qualsiasi intervento fisico.**
- 3.10.8 Classifica – Modificare come segue:**
 a) La classifica finale viene effettuata in base al tempo totale dei cinque voli.
 b) Allo scopo di decidere i piazzamenti individuali in caso di parità, devono essere effettuati voli di spareggio dopo che l'ultimo lancio della gara è stato completato.
 Il tempo massimo di volo in ciascun lancio di spareggio rimane due minuti. Nel primo lancio di spareggio, il motore deve essere avviato, quindi il concorrente deve attendere con motore in moto **per 60 o 120 secondi (come stabilito dall'organizzazione prima del lancio)**, quando il cronometrista dà il segnale di lanciare il modello. ~~Durante questo tempo di attesa di 30 secondi, è vietato intervenire sul motore, anche indirettamente.~~ Il tempo di volo comincia quando il modello è lanciato. In ciascuno dei successivi lanci di spareggio il tempo di attesa ~~di 30 secondi~~ dovrà essere incrementato di **60 o 120 secondi (come stabilito dall'organizzazione prima del lancio)** rispetto al tempo di attesa del lancio precedente.
 c) L'organizzazione dovrà stabilire un periodo di **15 minuti** durante il quale tutti i concorrenti in spareggio (fly-off) devono avviare il proprio motore e lanciare il proprio modello. Nell'ambito di questi **15 minuti**, il concorrente ha diritto ad una seconda prova nel caso di una prima prova nulla.

**REGOLAMENTO
 PER LA COPPA DEL MONDO DI VOLO LIBERO**

- 1. Categorie – Modificare come segue:**
 Per le gare di Coppa del Mondo sono riconosciute separatamente le seguenti categorie: F1A, F1B, F1C, F1E, **F1A junior e F1E junior**.
- 2. Concorrenti – Aggiungere in fondo:**
Solo i concorrenti juniores sono ammessi alla Coppa del Mondo per le categorie F1A e F1E Junior.
- 4. Attribuzione dei punteggi - Modificare il terzo capoverso come segue:**
 Ogni concorrente che ha diritto ad un punteggio ha titolo anche ad un bonus in base al numero dei concorrenti superati nella gara. Il bonus è calcolato nella misura di 1 punto per ogni 20 concorrenti superati nella categoria F1A, 1 punto per ogni 10 concorrenti superati nelle categorie F1B e F1E, 1 punto per ogni 5 concorrenti superati nelle categorie F1C, **F1A Junior e F1E Junior**. Il punteggio del bonus è arrotondato per difetto alla più prossima cifra intera. Il numero di concorrenti superati da un concorrente piazzato al posto P è (N-P), in cui N è il numero dei concorrenti definito al successivo punto b).
Aggiungere il seguente comma d):
Per le categorie F1A Junior e F1E Junior i punti sono attribuiti in base alle classifiche Junior.

PARTE QUARTA

NORME TECNICHE PER LE GARE DI VOLO CIRCOLARE COMANDATO

4.2.4 **Controllo cavi (da effettuarsi prima di ogni prova ufficiale) - Modificare il secondo capoverso come segue:**

Prima che ciascun concorrente sia ufficialmente chiamato a volare, al complesso manopola-cavi-modello dovrà essere applicata una sola volta, uniformemente ed armonicamente, una prova di trazione con un carico pari a 10 volte il peso del modello completo senza miscela. Il carico utilizzato in questa prova deve essere accurato entro una tolleranza di più 0% e meno 10% e deve essere applicato alla manopola in modo tale che il carico sia uniformemente distribuito fra ambedue i cavi per tutta la durata della prova.

4.3.14 **Norme particolari per le gare non internazionali (R.S.N.) – Aggiungere in fondo il seguente capoverso:**

Nelle gare non internazionali tutte le batterie devono essere composte da tre squadre, prescindendo dal numero dei concorrenti iscritti. A tal fine l'ultima batteria della prima e della seconda eliminatória verrà completata, se non vi siano in numero sufficiente squadre aventi diritto alla ripetizione di una prova nulla, con squadre partecipanti – rispettivamente – alla seconda ed alla terza eliminatória. Solo l'ultima e – se necessario – la penultima batteria della terza eliminatória potranno essere composte da due squadre. Nel caso che, per effetto di quanto sopra stabilito, una squadra sia chiamata a partecipare a due batterie consecutive, fra di esse dovrà essere previsto un intervallo di almeno 15 minuti.

4.4.15 **Annullamento del volo – Aggiungere in fondo un nuovo paragrafo come segue:**

x) se durante un incrocio dei cavi, durante il quale uno o più modelli restano in volo, il o i rispettivi meccanici entrano nel cerchio di volo senza l'esplicito permesso del direttore di pista.

Sostituire la Guida della giuria per la categoria F2C – Team Racing – Allegato 4C con il testo integrato che segue.

GUIDA DELLA GIURIA PER LA CATEGORIA F2C - TEAM RACING

Scopo di questa guida è di aiutare sia la giuria del team racing che i concorrenti a realizzare una gara leale e piacevole. La guida deve servire come un'indicazione del normale consenso di opinioni, fra concorrenti e giudici, nell'interpretazione del regolamento della categoria F2C, come è scritto nel Codice Sportivo. Eventuali problemi relativi al regolamento od alla guida, unitamente a consigli per il loro miglioramento, sono ben accetti da parte della Sottocommissione di Volo Circolare e saranno presi in considerazione nel corso della riunione **Plenaria della CIAM in marzo**.

1 GIURIA DEL TEAM RACING

La giuria del team racing è composta di tre membri, ognuno dei quali abbia avuto recente esperienza in gare internazionali od abbia svolto funzioni di giudice in gare di team racing. Per i campionati mondiali o continentali i membri della giuria devono essere di nazionalità differenti. Per le altre gare internazionali è sufficiente che un solo membro della giuria sia di nazionalità straniera, allo scopo di ridurre le spese per gli organizzatori. Tutti i tre membri della giuria devono avere una buona conoscenza di una lingua comune. **E' raccomandato che la lingua comune sia la stessa utilizzata per comminare gli avvertimenti, poiché ciò riduce i ritardi ed i possibili errori.**

1.1 E' compito della giuria del team racing di assicurare una gara leale fra le squadre ~~ed i loro modelli~~ e di non permettere azioni sleali da parte dei membri di una squadra, azioni che possano comportare una posizione di vantaggio per loro o di svantaggio per una squadra avversaria.

1.2 La responsabilità della giuria di team racing in merito alle decisioni di avvertimenti, eliminazioni, ripetizioni di prove, ecc. iniziano solo con il segnale di partenza; tuttavia per aiutare un regolare svolgimento della gara, essa dovrebbe aiutare il direttore di pista nel controllare che tutti gli altri suoi aspetti siano conformi ai regolamenti. Ad esempio:

- a) che tutti i ~~piloti~~ ed i meccanici indossino i caschi;
- b) che siano attribuiti i regolari tempi di 90 secondi di preriscaldamento e di 30 secondi di preavviso;
- c) che i concorrenti non usino la pista per prove non autorizzate.
- ~~b) che siano rispettate le caratteristiche del modello, ad esempio le regole 4.3.4.e) (testa di pilota in scala) e 4.3.4.k) (parabrezza trasparente che consenta la diretta visibilità in avanti).~~

Ogni trasgressione sarà segnalata al direttore di pista affinché provveda ad eliminare le irregolarità.

1.3 I membri della giuria devono distribuirsi prima dell'inizio della gara i compiti specifici, come annuncio degli avvertimenti, uso del microfono, presa di annotazioni, ecc. Essi dovrebbero anche esercitarsi a lavorare insieme, sia osservando i voli di prova ufficiali o meglio esaminando le videoriprese di recenti campionati precedenti. Si raccomanda di installare nella torretta di controllo una videocamera, che non deve peraltro essere utilizzata dalla giuria prima di prendere decisioni, né deve essere messa a disposizione delle squadre prima della fine del turno, ma sarà utile per:

- **consentire alla giuria di rivedere una decisione dopo la conclusione di una particolare batteria, qualora essi ritengano che lamentele concernenti tale decisione lo richiedano;**
- successive discussioni fra i membri della giuria per migliorare la loro coordinazione;
- esame da parte della giuria FAI nel caso di reclami;
- visione da parte delle squadre e dei membri della giuria per una migliore comprensione d'insieme;
- infine per essere a disposizione delle giurie per allenamenti prima dei successivi campionati.

~~La video registrazione di una corsa può essere accettata, a discrezione della giuria, per risolvere reclami relativi ad incidenti di volo che richiedano una decisione di ripetizione o di squalifica.~~

1.4 Si raccomanda ai membri della giuria di adottare la seguente procedura durante le corse:

- a) prima della gara ciascun membro della giuria sceglie una squadra (preferibilmente che non sia della sua stessa nazionalità) che egli osserverà durante i rifornimenti. I suoi compiti specifici sono di controllare: eventuali partenze anticipate prima del segnale di partenza; atterraggi fuori del cerchio grande; uscite dei piloti con i piedi dal cerchio piccolo; manopole non a terra, ecc.

La sua decisione sulle infrazioni deve essere accettata senza discussioni dagli altri membri della giuria e devono essere comminate le penalità appropriate.

- b) Durante il resto della corsa tutti i tre membri della giuria dovrebbero osservare tutti i concorrenti. Si raccomanda che i membri della giuria eseguano un continuo commento della corsa, in quanto ciò consentirà loro di concentrarsi prontamente su ogni infrazione.
 - c) Gli avvertimenti e le eliminazioni dovrebbero essere comminati quando ci sia l'accordo verbale di due membri della giuria e non si avverta alcun disaccordo verbale da parte del terzo membro.
 - d) La giuria dovrebbe emettere immediatamente decisioni chiare circa le squadre che sono state ostacolate, e non rimetterne la responsabilità, per eccesso di correttezza, alla giuria FAI, che probabilmente non ha osservato l'incidente.
- 1.5** Costituisce parte essenziale del regolamento la facoltà delle squadre di presentare reclami se ritengono di non aver conseguito un risultato leale. Le giurie dovrebbero incoraggiare le squadre ad avvalersi di questa facoltà.
- 1.6** E' parimenti importante che i membri della giuria osservino le posizioni in volo dei modelli nel caso si verifichi una collisione.
- 1.7** Gli avvertimenti devono essere prontamente comunicati alle squadre. Comunque tutti gli avvertimenti sono efficaci a partire dal giro o dal tempo di corsa in cui si verifica l'infrazione, e non da quando sono comunicati verbalmente alla squadra. ~~Tre avvertimenti durante i 100 giri (o 200 giri per la finale) che la squadra deve coprire per completare la corsa comportano l'eliminazione dalla corsa stessa.~~ **I piloti devono sapere che non appena viene dato un avvertimento dai giudici, questi si aspettano che i piloti ne tengano conto. La mancata correzione dello stile di volo comporta il rischio dell'attribuzione di un'altra penalità per la ripetizione della stessa trasgressione. Un buon esempio di ciò si ha quando un pilota riceve un avvertimento per non aver completato un sorpasso entro 3 giri, ma continua a tentare di completare la manovra di sorpasso, cosa che può comportare l'attribuzione di un secondo avvertimento.**
- 1.8** Gli avvertimenti devono essere comminati usando ogni qualvolta sia possibile brevi frasi standard, di cui le più comuni sono quelle evidenziate al successivo paragrafo 2. Altre comunicazioni verbali da parte della giuria dovrebbero essere ridotte al minimo per prevenire distrazioni da parte dei piloti. Le squadre devono essere chiamate con il loro colore di volo e non per nome.

2 FRASI USATE DAI GIUDICI

- 2.1** Il "TIRAGGIO (Whipping)" è definito come l'applicazione di una forza fisica per incrementare la velocità del modello. Esso si verifica quando il modello si trova dietro alla linea perpendicolare al corpo del pilota (art. 4.3.7 f). Vedansi le figure 1 e 2 nel seguito della guida. Esso è in funzione della posizione della manopola (H) rispetto al centro del cerchio o centro di rotazione (CR) ed al modello (M). Il CR può essere determinato come illustrato in fig. 2, osservando la rotazione della manopola del pilota e prendendo il punto medio del movimento massimo a sinistra ed a destra di tale manopola.
- 2.2** Il "BLOCCAGGIO o OSTRUZIONE (Blocking)" consiste nell'ostacolare un altro pilota con la posizione del corpo o del braccio, impedendogli di assumere la sua corretta posizione di pilotaggio e quindi rallentando il suo modello. Vedansi le figure 1d e 4. Il bloccaggio è provocato dalla posizione e dall'atteggiamento **del corpo** del pilota che ostruisce. Con il corpo fra le linee 3 e 4 si può provocare il bloccaggio e la rotazione delle spalle può provocare più (a) o meno (c) azione di ostruzione. Gli avvertimenti devono essere comminati non appena il pilota in sorpasso viene ostacolato, in quanto ogni ritardo può portare al verificarsi di situazioni più gravi e potenzialmente pericolose. I piloti che vengono ostacolati da un avversario più lento cercheranno spesso di risolvere la situazione incrociando i cavi. Quando il pilota che ostacola abbia ricevuto un avvertimento specifico, ma sia rimasto nella stessa posizione, il pilota in sorpasso non deve essere penalizzato per aver incrociato i cavi per un breve periodo, mentre risolve l'ostruzione. Un bloccaggio eccessivo per impedire direttamente il sorpasso costituisce un'infrazione da eliminazione (art. 4.3.9 n).
- 2.3** Il "FARE PERNO (Pivotting)" consiste nel tenere la manopola al centro del cerchio con il corpo del pilota dietro il centro.
- 2.4** L' "OCCUPAZIONE DEL CENTRO (Taking Centre)" si verifica quando il pilota mantiene fisicamente il suo corpo nel centro, obbligando gli altri piloti a camminargli intorno. Ciò si può verificare anche

quando un pilota non ritorna al suo movimento di cammino in avanti dopo il completamento della sua manovra di sorpasso.

- 2.5** L' "ACCORCIAMENTO DEI CAVI (Line shortening)" si verifica quando:
- il centro di rotazione si trova davanti alla manopola del pilota, o
 - la manopola viene arretrata dalla sua posizione corretta davanti al corpo.
- 2.6** Una "POSIZIONE ILLEGALE DELLA MANOPOLA (Illegal handle position)" si verifica quando il pilota non vola conformemente all'articolo 4.3.7 f). Ciò precede spesso una situazione di ostruzione.
- 2.7** L' "INTERFERENZA DEL PILOTA (Pilot interference)" consiste in:
- **Trattenute;**
 - tirare un altro pilota in modo tale da impedirgli la sua normale attività;
 - **impedire ad un altro pilota di girare in cerchio correttamente occupandone lo "spazio libero" sollevando il braccio o il gomito.**
- Peraltro non devono essere comminati avvertimenti se un pilota si limita a toccare un altro pilota per orientarsi meglio.
- 2.8** "**PILOTI AL CENTRO (Pilots go to the centre)**". Questo avvertimento deve essere dato quando ci sia il rischio che il centro di rotazione dei piloti si sposti verso l'orlo del cerchio di 3 metri, causando potenzialmente problemi di mancanza di spazio per i piloti in atterraggio o decollo. Non devono essere attribuiti avvertimenti ai piloti che non rispondano a questo avviso. Tuttavia saranno attribuite penalità per altre infrazioni che possano derivare dal non adeguamento dei piloti all'avviso stesso.
- 2.9** "**CORSA FERMATA – SICUREZZA (Stop Racing – Safety)**". Quando i giudici danno questo comando esso deve essere immediatamente adempiuto da tutte le squadre e la corsa viene dichiarata nulla (dopo l'applicazione di ogni penalità appropriata). Questo comando viene dato solo quando a parere dei giudici di F2C ci sia un immediato e significativo rischio di sicurezza. I giudici di F2C devono essere completamente appoggiati in questa azione dalla Giuria FAI.
- 2.10** "**GRAVE INFRAZIONE – SQUALIFICA (Serious breach – Disqualified)**". Questa segnalazione sarà utilizzata dai giudici quando una squadra sia colpevole di multiple e simultanee infrazioni al regolamento, che richiedono un'azione immediata per prevenire che si sviluppi una situazione di volo più seria. Vedasi il successivo art. 3.3 per ulteriore chiarimento.

3 ATTIVITÀ DEI CONCORRENTI DURANTE LA CORSA

- 3.1** La corretta attività del pilota consiste nello sforzarsi di camminare circolarmente intorno al centro del cerchio di 3 metri, in modo che la manopola si sposti in avanti, nella stessa direzione del modello, facendo sì che il cerchio di movimento sia più piccolo possibile.
- 3.2** Il pilota deve mantenere la mano che regge la manopola sulla linea centrale del suo corpo, accostata al torace (circa 10 cm). La posizione della manopola deve restare fra il centro del torace e la sommità della fronte (articolo 4.3.7 f). E' consentito scostare in avanti la manopola dal corpo, ma sempre sulla linea centrale, per controllare meglio il modello durante un sorpasso, per non più di 3 giri. Durante il sorpasso la testa del pilota può essere spostata dalla linea centrale per vedere meglio il modello. Durante il decollo e l'atterraggio l'articolo 4.3.7 f) non si applica (per un massimo di 2 giri), **tuttavia questa facilitazione non permette al pilota di tirare.**
- 3.3** Una squadra deve essere richiamata per ogni flagrante violazione del regolamento (4.3.9 i) e qualsiasi azione da parte di uno dei due membri della squadra che porti direttamente ad una situazione pericolosa durante la corsa deve essere considerata come una flagrante violazione e quindi deve comportare un richiamo. Vengono dati i seguenti esempi specifici:
- Il pilota porta il suo modello troppo in alto immediatamente dopo il decollo.
 - Il pilota resta eretto o solleva la testa rapidamente dopo il decollo e prima di essersi completamente immesso nel cerchio dei piloti che camminano.
 - Il pilota non si affretta verso il centro del cerchio di 3 metri all'atto del decollo.
 - Il pilota non abbassa la testa e non si china durante l'avvicinamento all'atterraggio.

- e) Il pilota non porta prontamente il suo modello sotto i 2 metri dopo che il motore si è fermato.
- f) Il pilota, quando il suo modello rulla per più di un settore durante l'atterraggio, non cerca di evitare (scavalcandoli), i cavi di altri modelli che stanno facendo rifornimento o riavviando il motore.
- g) Il pilota fa volare il suo modello con un raggio di volo effettivamente pericoloso quando sorvola un altro meccanico. Ciò significa che la sua mano deve restare entro il cerchio di 3 metri fino all'ultimo settore prima dell'atterraggio.
- h) Il meccanico abbandona il suo modello applicandogli uno sforzo fisico (vedi **Principi Generali FAI - Decollo – 1.4.12**).
- i) Il meccanico tiene il modello o i cavi sensibilmente sollevati dal suolo durante riparazioni, regolazioni, spostamenti di settore, presa, rifornimento o riavviamento del motore.
- J) Il meccanico abbandona il modello senza osservare correttamente che nessun altro modello stia sorvolando la sua posizione di rifornimento (specie in atterraggio) in quel momento, obbligando il modello in atterraggio ad oltrepassare il proprio meccanico per evitare una collisione. In tal caso la squadra danneggiata ha diritto alla ripetizione della prova. Se si verifica una collisione la squadra che ha abbandonato il proprio modello viene squalificata.

E' estremamente importante ricordare che gli avvertimenti devono essere dati nelle situazioni sopraindicate quando la o le azioni provocano effettivamente pericolo per i concorrenti o per i loro modelli. Generalmente ciò significa che quando un concorrente sta volando da solo e si comporta come sopra descritto, non devono essergli dati avvertimenti, in quanto il pericolo per gli altri concorrenti può verificarsi solo quando essi sono in corsa. Peraltro una giuria non deve attendere che si verifichi un incidente o una collisione prima di comminare un avvertimento, cosa che sarebbe chiaramente sleale per i concorrenti che hanno avuto un volo ostacolato e forse il modello danneggiato. La responsabilità della giuria di comminare avvertimenti in queste situazioni deve essere vista come un meccanismo di controllo per mantenere uno standard soddisfacente, in modo da evitare l'insorgere di situazioni pericolose.

L'articolo 4.3.9 stabilisce: "In caso di grave infrazione la giuria può decidere l'eliminazione della squadra dalla corsa". Tale facoltà deve essere limitata ad ~~azioni contro la sicurezza e/o antisportive, oltre a quelle specificate nello stesso articolo nei commi da i) a t)~~ a):

- **Mancanza di sicurezza.**
- **Azioni antisportive.**
- **Quando si verificano simultaneamente diverse infrazioni e i giudici non hanno tempo sufficiente per attribuire separatamente ciascun avvertimento. In questi casi è importante che le singole infrazioni siano comunicate alla squadra al termine della corsa.**
- **Inoltre in tutti i casi specificamente contemplati nella parte "Eliminazione" dell'art. 4.3.9.**

3.4 Quando un concorrente è stato squalificato, deve far atterrare il suo modello immediatamente (entro 10 giri). Se non cerca di atterrare e continua ad impedire agli altri concorrenti di volare senza ostacoli, la giuria del team racing ne informerà la giuria FAI per una possibile squalifica dall'intera gara. Le squadre che vengono eliminate in una corsa hanno il diritto di presentare un reclamo alla giuria FAI. Se esso viene accolto esse avranno diritto a ripetere la prova. Il loro tempo di corsa originale non sarà considerato, per cui non c'è alcun vantaggio a continuare a volare dopo la squalifica.

3.5 **L'articolo 4.3.7.m stabilisce che durante la partenza e le fermate per rifornimento il pilota deve mantenere la manopola ed i cavi vicini al terreno, secondo quanto definito dalla giuria F2C. I giudici devono normalmente interpretare ciò nel senso di sotto l'altezza del ginocchio con il pilota interamente accovacciato con una mano a contatto con il terreno, cosa che assicura che:**

- a) **I cavi siano sufficientemente sollevati dal terreno da evitare che si impiglino in qualsiasi sua asperità.**
- b) **I cavi siano sufficientemente bassi da evitare che si impiglino in un altro modello che effettua un normale atterraggio, che possa sorvolarli in sicurezza.**

Comunque le squadre devono ricordare la loro responsabilità di non impedire agli altri concorrenti di volare, atterrare e rifornire normalmente.

Un atterraggio è generalmente definito normale quando avviene ad una velocità tale da superare il segmento di rifornimento precedente di 0,5 metri in altezza e con nessuna parte del modello che passa verticalmente sopra l'area di rifornimento, in quanto ciò impedirebbe al meccanico di continuare la sua normale attività di rifornimento. Vi sono peraltro occasioni legittime in cui il modello in atterraggio o decollo può non essere in grado di mantenere questa separazione di 0,5 metri, per cui in tali casi è un comportamento prudente per il pilota fermo di

collocare la sua manopola ed i suoi cavi direttamente sul terreno per evitare che si verifichi un'ostruzione.

- 3.6 L'articolo 4.3.7.n stabilisce che la corsa non è completa finché non siano trascorsi i 10 minuti ovvero *tutti* i concorrenti abbiano completato la loro corsa. **Pertanto è possibile che le squadre siano penalizzate dopo che hanno completato la loro corsa individuale se anche gli altri concorrenti non hanno terminato.** I giudici devono comminare le penalità appropriate, avvertimenti o eliminazione, come previsto all'articolo 4.3.9. Se si tratta di una terza infrazione suscettibile di avvertimento per una squadra essa sarà automaticamente eliminata.
Nota: se i giudici ritengono che il mancato controllo di un modello, dopo il termine di una corsa, che gli consente di danneggiare le altre squadre, sia un atto intenzionale, essi possono raccomandare alla giuria FAI che il concorrente sia squalificato da tutta la gara per grave comportamento antisportivo.

4 STANDARD DI GIUDIZIO

- 4.1 Una gara consiste di tre fasi distinte: eliminatorie, semifinali e finali, ognuna delle quali pone i propri problemi specifici per la giuria e per i concorrenti. Le prime due eliminatorie avranno un effetto rilevante sullo standard del resto della gara, ed è importante che sia i concorrenti che la giuria ne siano consci. La giuria deve mantenere uno standard regolare durante ~~tutte~~ **tutte** le ~~prime due~~ batterie di eliminatorie, e sarà facilitata in ciò se i concorrenti delle prime batterie lo riconoscono! Le decisioni della giuria sono prese in relazione a quello che avviene sulla pista di volo. E' molto importante che i membri della giuria giungano ad un'interpretazione univoca fra loro dopo la prima eliminataria.

Le semifinali si svolgono fra i concorrenti meglio classificati, con molto piccole differenze di velocità e abilità fra loro. La giuria dovrebbe cercare di mantenere uno standard simile a quello delle eliminatorie; peraltro ciò non sempre è possibile (né essenziale), poiché le cose importanti sono diverse con squadre che hanno minori differenze di velocità, per cui i sorpassi sono più difficili, la tensione è più alta, le situazioni di ostruzione più frequenti. Comunque la responsabilità della giuria è sempre quella di mantenere uno standard regolare durante tutte le semifinali.

La finale è un'unica corsa fra le tre migliori squadre **della gara**. La distanza è doppia, ma le squadre possono ricevere sempre due soli avvertimenti prima dell'eliminazione! Pertanto essa non può essere giudicata nella stessa esatta maniera delle eliminatorie; la giuria deve comminare avvertimenti quando la sicurezza è in pericolo, le squadre stanno guadagnando un vantaggio sleale o stanno ostacolando le altre squadre, ma deve essere più indulgente su infrazioni puramente tecniche che non hanno un effetto diretto sul risultato della finale. Quando le squadre hanno già ricevuto due avvertimenti e sono ugualmente colpevoli di un'infrazione suscettibile di avvertimento, si raccomanda ai membri della giuria di consentire che la gara continui e sia decisa dal cronometro; è preferibile che i risultati siano determinati dai concorrenti e non da una giuria dittatoriale.

- 4.2 Tutti i concorrenti dovrebbero comprendere che possono verificarsi variazioni sugli avvertimenti comminati nel corso di una gara, e che la giuria può ignorare o non vedere alcuni incidenti. La giuria opera da una postazione fissa e deve tenerne conto. Essa non deve comminare avvertimenti per infrazioni tecniche se per la sua posizione non sia in grado di trattare ugualmente tutte le squadre, salvo quando vi sia un importante rischio per la sicurezza o un grave comportamento scorretto.
- 4.3 Il regolamento stabilisce che i modelli non possono volare per più di due giri senza il motore funzionante; quando ciò si verifica verso la fine di una corsa, è importante che la giuria riceva dai cronometristi un chiaro segnale al compimento del 98° giro, **in tutte le gare in cui i giudici non possono osservare direttamente il dispositivo di conteggio dei giri.**

5 GENERALITA'

- 5.1 I sorteggi per l'ordine di volo devono essere effettuati dal direttore di gara dell'F2C alla presenza della giuria, il più presto possibile, cosicché i concorrenti abbiano a disposizione il massimo tempo di preparazione. Il secondo (o terzo) turno di eliminatorie dovrebbe essere sorteggiato immediatamente dopo il completamento del **precedente**. Per le semifinali ambedue i turni vengono sorteggiati contemporaneamente utilizzando la matrice che segue.

- 5.2 Sorteggi per le semifinali.** Se si sono qualificati tre concorrenti della stessa nazione essi vengono collocati diagonalmente attraverso la matrice (A); altre nazioni con più concorrenti vengono collocate nella matrice casualmente attraverso l'asse X (B):
- | | | | |
|---|---|---|---|
| A | B | F | Il primo turno viene scelto orizzontalmente . |
| B | A | D | Il secondo turno viene scelto verticalmente. |
| C | E | A | In ogni caso viene utilizzato un sorteggio casuale per scegliere il segmento. |
- 5.3** Tutte le corse eliminatorie con due sole squadre (per esempio se una squadra si ritira) saranno spostate al termine del lancio, al fine di consentire ad una terza squadra cui sia stata concessa una ripetizione di entrare nella corsa. Se necessario sarà effettuato un nuovo sorteggio per l'attribuzione dei settori di rifornimento, sotto la responsabilità della giuria F2C.
- 5.4** Nel caso di ripetizioni di corse sarà effettuato un nuovo sorteggio per l'attribuzione dei settori di rifornimento (salvo che non si tratti di una completa ripetizione delle stesse tre squadre).
- 5.5** Le squadre non possono variare il settore di rifornimento scelto dopo l'inizio del periodo di riscaldamento.
- 5.6** L'articolo 4.3.6.c) stabilisce che i giudici ricercheranno delle squadre volontarie per completare una corsa eliminatoria (facendola diventare a 3 squadre) ogni qualvolta resti una sola squadra con diritto alla ripetizione. I concorrenti che hanno un ovvio interesse alla fase delle semifinali o alla classifica a squadre non dovrebbero essere accettati come volontari, quando sia possibile. Nei Campionati Mondiali e Continentali le squadre volontarie devono essere di diversa nazionalità anche dal singolo concorrente.
- 5.7** L'articolo 4.3.10.e) relativo alle squadre in posizione di riserva, non aventi diritto a chiedere una prova di ripetizione viene chiarito come segue:
La squadra in posizione di riserva non ha diritto di chiedere una prova di ripetizione ai sensi degli articoli 4.3.8.a) e 4.3.8.c).
Se una squadra in posizione di riserva non è responsabile dell'interruzione di una corsa essa potrà essere scelta per qualsiasi ripetizione ufficiale di tale corsa.
- 5.8** I giudici di F2C dovrebbero interessarsi della punzonatura dei modelli dei concorrenti, come parte della loro responsabilità complessiva di assicurare un corretto ed equo standard per tutti i concorrenti.
- 5.9** L'articolo 4.3.4.n) stabilisce che *“il serbatoiodevono essere accessibili ed effettivamente misurabili con precisione”*. Poiché questi accessori divengono sempre più complessi ed unici, i giudici aiuteranno gli organizzatori nello svolgimento della loro attività nel modo seguente:
- E' responsabilità del concorrente di fornire ogni attrezzatura specialistica diversa dal normale tubetto flessibile che sia richiesta per collegare la buretta di misurazione con il sistema del concorrente.
 - Gli organizzatori sono responsabili solo di effettuare due prove correttamente eseguite per misurare la capacità del sistema nel periodo ufficialmente stabilito per la punzonatura.
 - Se il sistema non può essere controllato con queste due prove, il concorrente sarà autorizzato a ritornare dopo il termine del periodo ufficiale di punzonatura per completare il controllo del suo sistema, con una concessione di altre due prove.
- 5.10** Il cambiamento dell'articolo 4.3.9.k) approvato alla riunione plenaria 2001 della CIAM stabilisce che *“una squadra deve essere eliminata da una corsa ... se il meccanico penetra con un piede nel cerchio di volo o si allunga per più di 0,5 m all'interno del cerchio”*. Questo cambiamento è stato introdotto per assicurare che i meccanici restino in posizione sicura quando recuperano il loro modello. Il recupero di un modello in questo contesto deve essere generalmente interpretato come il recupero del modello da una zona al di fuori del segmento di rifornimento. La penalità dell'eliminazione non dovrebbe essere applicata ai meccanici che possano avere un piede leggermente all'interno del cerchio di volo, oppure allungarsi leggermente sopra il limite stabilito di 0,5 m per afferrare il modello. Il ragionamento a monte di questa interpretazione è che durante una normale attività di rifornimento i meccanici sono bilanciati su entrambi i piedi e rivolti nella direzione di un altro modello in avvicinamento; pertanto essi sono facilmente in

grado di spostarsi per dargli spazio (vedasi anche il precedente paragrafo 3.3.g), che addossa al pilota in atterraggio o decollo la responsabilità di non far volare il suo modello con un raggio effettivamente pericoloso.

Quando invece un meccanico sta recuperando il suo modello da qualsiasi zona al di fuori di una normale fermata per rifornimento, egli è probabilmente sotto pressione per farlo velocemente e può facilmente avere la schiena rivolta verso gli altri modelli. E' in queste circostanze che egli si trova a rischio e deve essere applicata la penalità dell'eliminazione.

Si noti anche che la penalità dovrebbe essere applicata quando un meccanico effettua una fermata di rifornimento non normale, tale che egli penetra eccessivamente all'interno del cerchio di volo o vi si allunga all'interno tanto che i giudici stabiliscono che egli ha provocato un significativo rischio per la sicurezza.

Il disegno è rimasto invariato, salvo l'aggiunta di una fig. 5 che illustra quanto già chiaramente spiegato all'art. 3.5.

PARTE QUINTA - NORME TECNICHE PER LE GARE DI MODELLI

RADIOCOMANDATI

Sostituire la Guida della giuria per la categoria F3A – Modelli radiocomandati acrobatici – Allegato 5B con il testo integrato che segue:

Allegato 5B

GUIDA DELLA GIURIA PER I MODELLI RADIOCOMANDATI

ACROBATICI CATEGORIA F3A

5B.1. SCOPO

Lo scopo della guida dei giudici FAI F3A è quello di fornire un'accurata descrizione delle categorie più importanti di manovre acrobatiche e dei loro criteri di giudizio, da usare come riferimento per promuovere uno standard di giudizio uniformemente elevato.

5B.2. PRINCIPI

I principi di giudizio **delle prestazioni di un concorrente in una gara di modelli radiocomandati acrobatici sono basati** sulla perfezione con la quale il modello **del concorrente** esegue le manovre acrobatiche, secondo la descrizione che ne è data nell'Allegato 5A. I criteri principali utilizzati per giudicare il grado di perfezione sono:

1. Precisione della manovra.
2. Dolcezza ed eleganza della manovra.
3. Posizionamento o presentazione della manovra.
4. Dimensione della manovra in relazione all'area di manovra ed alle altre manovre del volo.

I suddetti criteri sono elencati in ordine di importanza, tuttavia perché una manovra possa ottenere un punteggio elevato, essa deve rispondere a tutti i requisiti.

5B.3. GIUDIZIO ACCURATO E COERENTE

L'aspetto più importante di un giudizio coerente è per ciascun giudice di stabilire il suo livello di punteggio e di mantenerlo per tutta la durata della gara. E' consigliabile che **il presidente della giuria, in collegamento con il direttore di gara e l'organizzazione del campionato**, indichi una riunione prima dell'inizio **della gara**, per discutere sul modo di giudicare e per ottenere uno standard di giudizio il più uniforme possibile. **Tale riunione è seguita da alcuni** voli di allenamento, per i quali tutti i giudici daranno un punteggio contemporaneamente e separatamente. Dopo questi voli tutti i giudici dovrebbero discutere sui difetti riscontrati nelle varie manovre e cercare di raggiungere un accordo sulla severità di giudizio dei difetti. Dopo l'inizio della gara, ciascun giudice non deve per alcuna ragione modificare il suo livello.

Molto importante è anche un livello di giudizio accurato. L'essere un giudice coerente, sia verso l'alto sia verso il basso, non è sufficiente se i punteggi assegnati non rispecchiano appropriatamente le manovre eseguite.

5B.4. CRITERI DI GIUDIZIO DELLE MANOVRE ACROBATICHE

Nell'Allegato 5A è fornita una descrizione di ciascuna manovra, **con note di giudizio per alcune manovre**. A ciascuna manovra devono essere detratti punti a seconda di:

1. Il tipo di imperfezione.
2. La gravità dell'imperfezione.
3. Il numero di volte che si verifica ciascuna imperfezione, nonché il numero totale delle imperfezioni.
4. Il posizionamento della manovra.
5. La dimensione della manovra, in relazione **all'area di manovra e** alle altre manovre eseguite.

Un punteggio elevato dovrebbe essere attribuito solo se non si riscontrano imperfezioni e se la manovra è ben posizionata. Nel dubbio, è bene attribuire il voto più basso.

5B.4.1 **Assetto e rotta**

La rotta di un modello è la traiettoria del suo centro di gravità. L'assetto è la direzione della linea centrale della fusoliera rispetto alla rotta.

Salvo che non sia stabilito altrimenti, tutto il giudizio è basato sulla rotta.

5B.4.2 **La regola di 1 punto per 15 gradi**

Questa regola base fornisce una guida generale per penalizzare le deviazioni dalla geometria definita di una manovra. Si **deve** detrarre 1 punto per ogni deviazione di circa 15°. Come criterio generale le traiettorie possono e debbono essere giudicate più criticamente che non i movimenti di imbardata o di rollio.

5B.4.3 **Criteri di penalizzazione per le singole manovre**

Questi criteri vengono forniti per munire il giudice di una guida per penalizzare le deviazioni dalla geometria definita di ogni manovra. Le manovre vengono suddivise nei loro diversi elementi: linee diritte, loopings, tonneaux, looping d'ala, snap rolls, viti e combinazioni looping/tonneau.

5B.4.3.1 **Linee diritte**

Tutte le manovre acrobatiche vengono iniziate e terminate con una linea orizzontale. Se non viene eseguita la linea diritta fra due manovre, **la manovra appena completata deve essere penalizzata di 1 punto** e la seconda manovra **deve** essere penalizzata di 1 punto.

La lunghezza totale di una linea verticale o in salita, che è determinata dalle caratteristiche di volo del modello, non costituisce criterio di giudizio. Le caratteristiche di volo del modello non **devono** influenzare il voto dei giudici.

Tutte le linee che fanno parte di una manovra hanno un inizio ed un termine che ne definiscono la lunghezza. Esse sono precedute e seguite da parti di looping. La lunghezza di una linea dovrebbe costituire motivo di giudizio solo quando una manovra contiene diverse linee con una precisa relazione, come in un looping quadrato. Se si riscontra una lieve non corrispondenza, viene detratto 1 punto; più punti si detraggono per imperfezioni più gravi.

Ogni qualvolta un tipo di tonneau è piazzato lungo una linea, la lunghezza dei tratti di linea prima e dopo il tonneau deve essere uguale. Viene detratto un punto per una differenza ragionevole **e 2 punti per una differenza maggiore**. Se prima o dopo il tonneau manca completamente il tratto rettilineo, vengono detratti 3 punti.

5B.4.3.2 **Loopings**

Un looping deve avere, per definizione, un raggio costante, e deve essere eseguito per intero in un piano verticale. Esso inizia e termina su una linea ben definita che, nel caso di un looping completo, è orizzontale. Peraltro per looping parziali tali linee possono trovarsi su un'altro piano di volo, a seconda di quanto richiesto dalla particolare manovra eseguita.

I looping **interi e parziali** che fanno parte della stessa manovra devono avere lo stesso raggio. **Ogni verificarsi di** una piccola differenza di raggio dovrebbe penalizzare la manovra di 1 punto, mentre una differenza più grave può penalizzarla di 2 o 3 punti.

Ogni looping, intero o parziale, deve essere eseguito senza interruzioni sulla traiettoria circolare. Qualsiasi alterazione in linea spezzata chiaramente rilevabile **deve** essere penalizzata di 1 punto. Se il looping non viene eseguito completamente nel piano verticale, cioè se si ha uno spostamento da un lato, **avvicinandosi o allontanandosi dai giudici**, un leggero spostamento **deve** essere penalizzato di 1 punto, mentre uno spostamento più grave deve essere penalizzato di diversi punti.

Nei looping con **tre, quattro, sei e otto lati**, non devono essere attribuiti voti più elevati per volo scattante, con angoli a g elevato. I criteri **principali** sono che il looping deve **avere i lati agli angoli corretti** per il numero di volte precisato e che tutte le parti del looping devono avere lo stesso raggio.

5B.4.3.3 **Tonneaux**

I tonneaux possono essere eseguiti come manovre a se stanti o come parti di altre manovre. I criteri che seguono si applicano a tutti i tonneaux.

- a) La velocità di rotazione deve essere costante. Piccole variazioni della velocità di rotazione **devono** essere penalizzate di 1 punto, mentre variazioni più gravi riceveranno penalizzazioni più pesanti. **Il rallentamento della velocità di rotazione verso la fine di un tonneau deve essere penalizzato utilizzando la regola di 1 punto per 15 gradi.**

- b) Il tonneau deve avere un inizio e un arresto incisivi e ben definiti. Se una partenza o un arresto non sono ben definiti, viene detratto 1 punto per ciascuno.
- c) Tutti i tonneaux eseguiti su linee fra parti di looping, devono essere piazzati al centro della linea in questione. Per la relativa penalizzazione vedasi il punto 4.3.1.
- d) I tonneaux in più tempi devono mostrare esitazioni **con la stessa velocità di rotazione e** della stessa durata per ciascun tempo. Viene detratto 1 punto per leggere variazioni, mentre differenze di durata più gravi vengono ulteriormente penalizzate. Se una o più esitazioni non risultano visibili, o se risulta un numero di esitazioni superiore a quello previsto, la manovra viene severamente penalizzata di 5 o più punti.

5B.4.3.4 Stalli d'ala

I criteri di questa manovra sono basati essenzialmente sulle traiettorie. Le linee devono avere traiettorie esattamente verticali ed orizzontali.

~~Il raggio ottimale di rotazione è di mezza apertura alare. Se il raggio supera una volta e mezza l'apertura alare, la manovra viene severamente penalizzata.~~

Perché la manovra riceva un punteggio elevato, il modello deve ruotare intorno al suo centro di gravità, sull'asse di imbardata. Se il modello non ruota intorno al suo centro di gravità, ma entro il raggio di mezza apertura alare, viene sottratto un punto. Per un raggio di rotazione fino ad un'apertura alare vengono sottratti 2 punti e se il raggio di rotazione è maggiore la manovra viene severamente penalizzata. Con un raggio di rotazione di 2 aperture alari od oltre la manovra viene considerata un looping d'ala e deve essere attribuito punteggio zero. Se il modello dovesse ruotare sul suo asse durante lo stallo d'ala, deve essere applicata una penalizzazione utilizzando la regola di 1 punto per 15 gradi. Se il modello cade avanti o indietro durante uno stallo d'ala deve essere attribuito punteggio zero.

Se il modello mostra un movimento oscillatorio dopo la rotazione, la manovra viene penalizzata di un punto. Uno spostamento del modello durante la condizione di stallo deve essere ignorato, purché il modello non si sposti al di fuori della zona di manovra.

L'entrata e l'uscita devono essere costituite da parti di looping con raggi **costanti** ed uguali.

Qualsiasi tipo di tonneau (nei casi previsti) deve risultare collocato al centro delle linee. La lunghezza delle linee verticali non costituisce criterio di giudizio.

5B.4.3.5 Snap Rolls

Uno snap roll (**o tonneau di direzionale**) è un tonneau rapido in autorotazione in cui il modello si trova in assetto di stallo.

Gli snap rolls hanno gli stessi criteri di giudizio dei tonneaux assiali per quanto concerne l'inizio ed il termine della rotazione e la rotta costante durante la manovra.

All'inizio di uno snap roll l'assetto della fusoliera deve mostrare una ben definita deviazione e separazione dalla traiettoria di volo, poiché si suppone che il modello sia in condizione di stallo per tutta la durata della manovra. ~~l'assetto e la traiettoria devono mostrare una variazione netta prima che si inizi la rotazione.~~ Se non si verificano lo stallo e la deviazione ed il modello esegue un tonneau a botte intorno all'asse, alla manovra è assegnato punteggio zero. Analogamente i tonneaux assiali camuffati da snap rolls devono ricevere punteggio zero.

Gli snap rolls possono essere eseguiti in assetto positivo o negativo. Si applicano gli stessi criteri. Se il modello si rimette in una condizione non stallata durante **lo snap roll, la manovra** viene severamente penalizzata.

5B.4.3.6 Viti

Tutte le viti iniziano e terminano **con** linee orizzontali. Per poter entrare in vite il modello deve essere portato in stallo. La traiettoria di ingresso deve essere su una rotta ~~quasi~~ orizzontale, con l'assetto cabrato crescente al decrescere della velocità. **A questo punto una deviazione del modello dalla traiettoria non dovrebbe essere penalizzata, poiché esso è quasi in condizione di stallo. Tuttavia una forte imbardata è causa di penalizzazione. Una traiettoria in salita proprio prima della vite deve essere penalizzata, utilizzando la regola di 1 punto per 15 gradi.** Quindi si ha la caduta del muso quando il modello stalla. Contemporaneamente l'ala cade nella direzione della vite. **La deviazione durante la rotazione della vite non deve essere penalizzata, poiché il modello è in condizione di stallo, purché il modello non si sposti al di fuori della zona di manovra.**

Se il modello non stalla o se viene fatto entrare in vite con uno snap roll, alla manovra è assegnato punteggio zero. **Se il modello scivola nella vite (o è riluttante ad entrarvi) la manovra deve essere**

penalizzata, utilizzando la regola di 1 punto per 15 gradi. Il forzare il modello ad entrare in vite nella direzione opposta a quella della rotazione iniziale deve essere severamente penalizzato.

Dopo il numero stabilito di giri, l'arresto della rotazione viene giudicato allo stesso modo di un tonneau, cioè con un punto di penalizzazione per ogni 15° di **variazione di assetto**.

Un tratto di discesa ~~pressoché~~ verticale di lunghezza rilevabile deve essere percorso dopo l'arresto della rotazione. La rimessa (cabrata o picchiata) viene giudicata come una parte di looping e **se è seguita da una porzione di tonneau, dovrebbe essere separata da un segmento ben definito di volo rettilineo**. Occorre ricordare che modelli differenti effettuano la vite in assetti differenti, e che non si deve considerare l'assetto fintanto che il modello è in stallo. **Qualsiasi inversione di direzione deve essere immediata, e se il modello ritorna in una condizione non stallata durante la vite, la manovra viene severamente penalizzata.**

5B.4.3.7 **Combinazioni di looping e tonneau**

Queste **combinazioni** sono **ampiamente** usate **nelle** manovre **centrali e** di raccordo. Esse sono molto diversificate, ma sono tutte composte di looping **interi o parziali**, tonneaux, **tonneaux a tempi e parti di tonneau**, snap rolls e tratti rettilinei. Si applicano quindi i relativi criteri di giudizio.

Vi sono peraltro alcuni criteri di giudizio che devono essere ulteriormente spiegati. Nell'immelman e **nel rovesciamento e relative variazioni** il mezzo tonneau **o lo snap roll o il tonneau a tempi o il tonneau intero** devono essere eseguiti immediatamente dopo **o prima** il mezzo looping, **a seconda di quanto richiesto dalla particolare manovra**. Un tratto rettilineo rilevabile fra le due fasi **deve** essere penalizzato di 2 punti.

Nei mezzi otto cubani, dritto e rovescio, il tonneau **o tonneau a tempi o snap roll** dovrebbe essere piazzato al centro del tratto rettilineo. Il raggio **delle parti** di looping dovrebbe essere **sempre** lo stesso ~~dei cinque ottavi di looping~~.

Nelle "gobbette" il **raggio del looping parziale** nella parte alta **o bassa o nell'uscita** deve avere un raggio costante. Una caduta in avanti (o raggio stretto) dovrebbe essere penalizzata.

5B.4.4 **Correzione del vento**

Tutte le manovre devono essere corrette per le deviazioni provocate dal vento, in modo che nella traiettoria di volo del modello sia conservata la forma della manovra come è descritta nell'Allegato 5A. **Fanno eccezione a questo criterio di giudizio gli stalli d'ala e le viti, manovre nelle quali il modello è in condizione di stallo.**

5B.4.5 **Posizionamento**

L'intero volo deve essere effettuato entro la zona acrobatica, per evitare penalizzazioni. Le manovre centrali devono essere effettuate con il loro centro su una linea a 90 gradi di fronte alla linea dei giudici. Se la manovra viene effettuata non in centro, essa sarà penalizzata in funzione dello spostamento laterale, con una detrazione dell'ordine di 1-4 punti.

Se un'intera manovra, compresa l'entrata e l'uscita, viene effettuata al di fuori della zona acrobatica, le sarà attribuito punteggio zero. Le penalizzazioni per una manovra eseguita parzialmente al di fuori della zona, saranno proporzionali al grado d'infrazione, cioè se una piccola parte della manovra (**10%**) viene eseguita al di là della linea a 60 gradi, sarà applicata solo una piccola penalizzazione, ad esempio di un punto, mentre se **una maggior parte (ad esempio 30% o 40%)** della manovra viene eseguita oltre tale linea, la penalizzazione sarà più severa, ad esempio di tre o più punti. Inoltre i superamenti della linea a 60 gradi che si verificano vicino alla linea a 150 metri di distanza (cioè approssimativamente sopra le bandierine segnalatrici dei 60 gradi) devono essere penalizzati molto meno severamente dei superamenti che si verificano su una linea molto più distante dai giudici.

L'altezza verticale non dovrebbe superare i 60 gradi e le penalizzazioni per l'esecuzione di una manovra parzialmente fuori della zona di manovra devono essere proporzionali al livello di infrazione, come sopra previsto.

Il volare così lontano da rendere difficile la valutazione di una manovra sarà severamente penalizzato. Il criterio più importante da considerare è la visibilità. Per un modello grande, ben visibile, può essere appropriata una linea di volo posta a circa 175 metri davanti al pilota, mentre un modello più piccolo e meno visibile dovrebbe essere fatto volare per esempio a 140-150 metri di distanza. Le manovre eseguite su una linea posta a distanza maggiore di circa 175 metri dal pilota devono essere penalizzate in ogni caso, in quanto anche l'occhio più acuto a tale distanza inizia a perdere il senso della prospettiva. **Eventuali manovre eseguite su una linea posta oltre 200 metri dal concorrente devono essere severamente penalizzate.**

In generale le manovre di raccordo sono manovre di posizionamento. Pertanto non è necessario che la quota di entrata e quella di uscita siano uguali, se il pilota sta effettuando una correzione di quota.

5B.4.6 Esempi

Un'avalanche viene iniziata in leggera salita, la rotta ruota di 15 gradi dopo lo snap roll ed una semiala è abbassata di 15 gradi durante l'uscita: 10—1—1—1 = 7 punti.

Un tonneau in quattro tempi è iniziato in ritardo e termina leggermente fuori centro ed il terzo tempo non è percepibile: 10—1—6 = 3 punti.

Un immelmann non è ben arrotondato, il mezzo tonneau inizia prima che il modello raggiunga la sommità del looping, con una semiala più bassa di 15 gradi e la traiettoria del modello è fuori assetto di 20 gradi: 10-1-2-1-2 = 4 punti.

Uno snap roll su una linea discendente a 45 gradi risulta essere solo un tonneau assiale con un dimenarsi della coda del modello: 10-10 = 0 punti.

Nel tratto sotto vento di una sequenza di atterraggio viene eseguito un volo a coltello. Ciò deve essere considerato come esibizionismo pericoloso: 10-10 = 0 punti.

Un looping quadrato con **mezzi tonneaux** ha il primo lato in salita a 100 gradi. Il **modello** effettua sbalzi di quota sul lato superiore; il mezzo tonneau in discesa si arresta con 15 gradi di anticipo, viene effettuata la correzione e l'**ultimo mezzo tonneau** termina con 10 gradi di deviazione laterale dopo il mezzo tonneau inferiore: 10—1—2—1—1 = 5 punti.

~~Un tonneau lento, impeccabile sotto altri aspetti, è situato a 45 gradi dal centro. Ciò deve essere considerato come un grave errore di posizionamento: 10—4 = 6 punti.~~

In un cappello a cilindro con quarti di tonneau il modello viene accidentalmente ruotato nella direzione errata ed il volo orizzontale viene eseguito diritto anziché invertito: 10-10 = 0 punti.

Durante la sequenza di decollo il modello esce di pista, viene recuperato dall'aiutante e viene eseguito un secondo tentativo di decollo riuscito: 10-10 = 0 punti. E' concesso un solo tentativo di questa manovra ed un secondo tentativo deve ricevere punteggio zero.

Il concorrente inizia un volo decollando da sinistra verso destra, completa il volo e si accorge che il vento è cambiato ed atterra da destra verso sinistra: 10-10 = 0 punti. Questo fatto significa che non è stata seguita la sequenza di atterraggio. In alcuni casi il direttore di gara può disporre che l'atterraggio avvenga in direzione opposta se si è verificato un forte cambio di direzione del vento e la sicurezza potrebbe risultare compromessa da un atterraggio con il vento in coda. In tal caso l'atterraggio riceverà punteggio 10.

Durante un doppio immelmann, che sia ad esempio la manovra 12, il motore del concorrente si ferma e la manovra non viene completata: 10-10 = 0 punti. Anche le manovre restanti ricevono punteggio zero, compresa la manovra di atterraggio.

Due giri di vite, impeccabili sotto altri aspetti, sono posizionati 45 gradi fuori centro. Questo deve essere considerato un grave errore di piazzamento: 10-4 = 6 punti.

Durante uno stallo d'ala in aria calma la traiettoria del modello è esattamente verticale, ma il modello viene fatto sbandare del 15% durante la salita per assicurare la virata. Il modello mostra un movimento oscillatorio dopo lo stallo d'ala e il mezzo tonneau nella discesa viene eseguito immediatamente dopo l'uscita dal looping parziale: 10-1-1-3 = 5 punti.

Un looping con un tonneau alla sommità ha il tonneau eseguito rapidamente, senza che il concorrente tenti di integrarlo nel quadrante di 90 gradi del looping: 10-3 = 7 punti.

Un mezzo otto cubano rovescio viene iniziato in ritardo, ed il pilota "schiaccia" la manovra, sia volando su una linea **in salita** a 60 gradi, che omettendo il tratto rettilineo dopo il mezzo tonneau. Ciò malgrado la manovra finisce per **circa** metà (**50%**) fuori zona: 10—1—3—5 (errore di posizionamento; uscita di zona) = 1 punto.

Durante una vite rovescia iniziata impeccabilmente, il modello esce dallo stallo ed effettua gli ultimi 90 gradi di rotazione come un tonneau ~~a-bette~~ **assiale** verticale: 10—6 = 4 punti.

Un concorrente effettua un impeccabile tonneau in **otto** tempi: 10—0 = 10 punti. Non ne vedrete molte in gara, ma ad ogni manovra impeccabile dovrebbe essere attribuito un 10, se non c'è alcun difetto **rilevabile** che possa portare il punteggio a 9.

Il concorrente esegue un rovesciamento quasi perfetto e l'unica pecca è una semiala di pochissimo, in misura appena visibile, abbassata nell'uscita: 10-0 = 10 punti. In alcuni casi un errore può essere così leggero che un giudice può prendere in considerazione la concessione di un punteggio di 10, piuttosto che attendere che arrivi una manovra perfetta.

Un concorrente esegue una manovra diversa da quella prevista nella sequenza del programma: 10-10 = 0 punti. Dopo questo incidente il concorrente esegue le restanti manovre fuori

sequenza e nessuna manovra corrisponde a quella indicata nell'ordine nella scheda dei punteggi. Tutte le manovre che rientrano in questo caso ricevono punteggio zero.

Durante una figura M il modello scompare alla vista dietro una nuvola bassa, cosicché risulta visibile un solo stallo d'ala. Indicare al posto del punteggio N/O (non osservata). Al concorrente verrà probabilmente concessa la ripetizione della manovra in questione.

Durante un'avalanche un giudice non vede lo snap roll alla sommità della manovra. Dovrà indicare N/O. Il programma di calcolo inserirà la media numerica dei punteggi degli altri giudici.

VELEGGIATORI RADIOCOMANDATI

5.3 CATEGORIA F3B – VELEGGIATORI PER PROVE MULTIPLE

Aggiungere all'art. 5.3.2.2 – Lancio – par. a(2)a la frase che segue:

Il verricello deve rispondere ai seguenti requisiti:

- a) Il verricello deve essere equipaggiato con un unico motore elettrico di avviamento. Il tamburo deve avere un diametro fisso e la distanza fra le flange non deve essere inferiore a 75 mm. La fonte di alimentazione deve essere una batteria al piombo/acido da 12 V. **Il motore deve essere di produzione commerciale di serie. E' consentito montare l'albero motore su cuscinetti a sfere o ad aghi alle due estremità. Il tamburo deve essere azionato direttamente dal motore. Ogni ulteriore modifica del motore originale comporterà la squalifica ai sensi dell'articolo B.16.1**

5.6 CATEGORIA F3J - VELEGGIATORI RC DA DURATA

5.6.4 Ripetizione dei voli

Nel secondo paragrafo eliminare la frase barrata:

~~Dal 1° gennaio 2005, e con effetto immediato per le gare nazionali, modificare l'intero primo comma (prima della Nota esplicativa) come segue:~~

N.B. Il nuovo testo entrerà in vigore anche in Italia dal 2005.

- 5.6.8.2 ~~Eliminare la frase aggiunta nel 2002: E' proibito fissare il cavo al terreno od a qualsiasi oggetto fisso durante il traino.~~

Integrare l'art. 5.6.8.3.c) come segue:

- c) Se si usano per il traino pulegge di rinvio azionate a mano, dietro a ciascuna puleggia deve essere stabilmente fissato uno schermo protettivo infrangibile, di diametro di almeno 15 cm, al fine di proteggere ~~il trainatore~~ **gli aiutanti trainatori** dalla sferzata dell'estremità di un cavo spezzato.

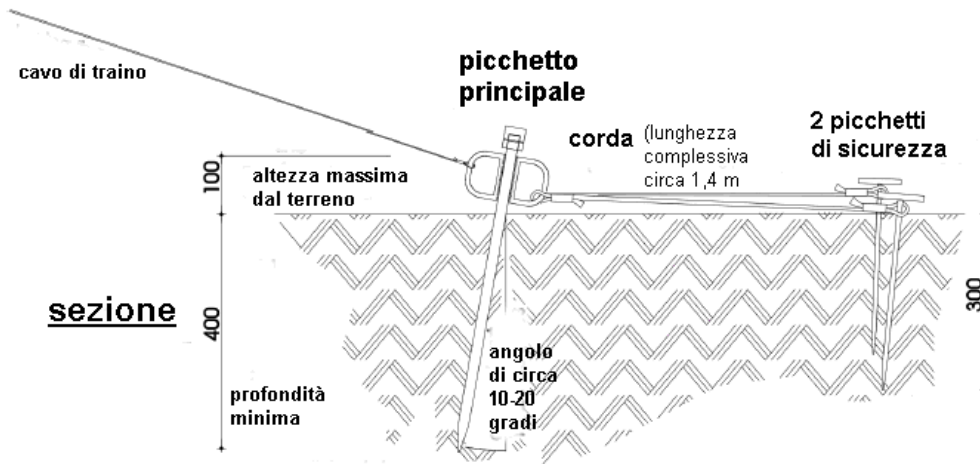
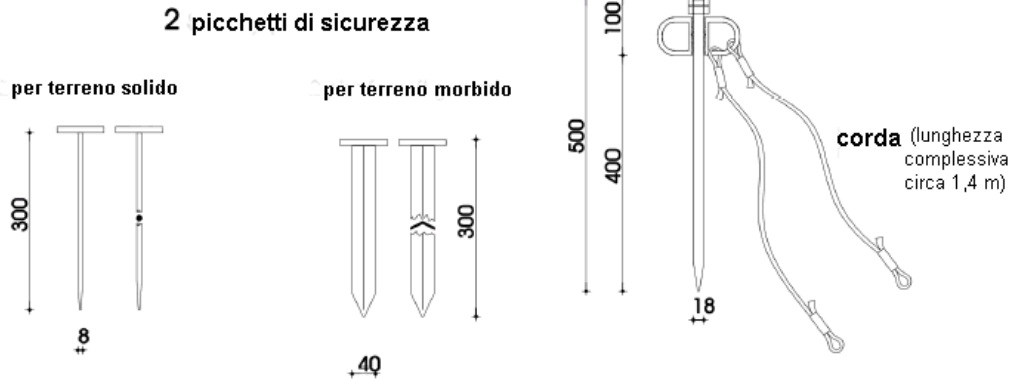
Nel caso di traino **con puleggia essa deve essere azionata da** due aiutanti ~~che usano pulegge di rinvio a mano~~ e deve essere adottata una delle sottoelencate misure preventive:

- la puleggia e lo schermo protettivo devono essere saldamente fissati ad un cavo rigido di almeno 5 mm di diametro, disposto a V, i cui bracci devono avere una lunghezza compresa fra 1,5 e 3 m, con anelli di impugnatura a ciascuna estremità; oppure
- la puleggia e lo schermo devono essere fissati al centro di una barra sufficientemente rigida (spranga o tubo) lunga almeno 80 cm e curvata a maniglia alle due estremità.

Nel caso di traino con la puleggia, la fine del cavo deve essere attaccata ad un picchetto al quale devono essere collegate due funi di vincolo metalliche fissate al terreno con due picchetti di sicurezza. La lunghezza del picchetto principale deve essere di almeno 50 cm dal punto di ancoraggio del cavo. I picchetti di sicurezza devono essere lunghi almeno 30 cm. Il picchetto principale deve essere conficcato nel terreno per una profondità di almeno 40 cm. Il punto di ancoraggio del cavo non deve essere più alto di 10 cm dal livello del suolo. Le specifiche del sistema di ancoraggio del cavo al suolo possono essere desunte dal disegno allegato:

Indicazioni per un sicuro ancoraggio al terreno

attrezzatura

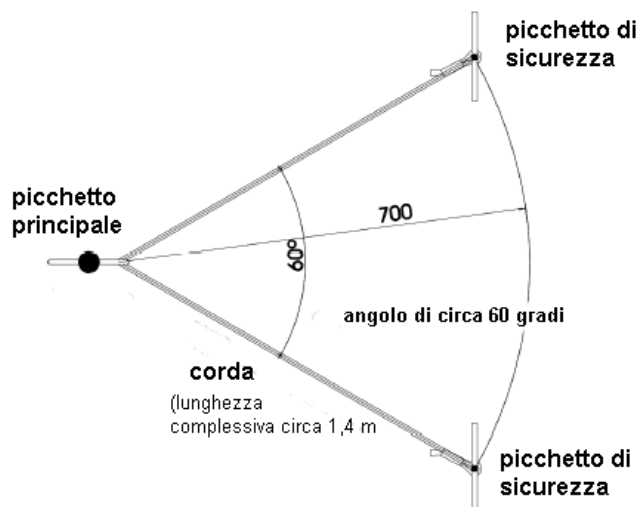


vista dall'alto

tutte le dimensioni in mm

dimensioni minime salvo diversa indicazione

materiali:
picchetti metallici,
corda in fibra o metallica



Art. 5.6.8.5.Bis Verricelli elettrici e cavi di traino

Eliminare il paragrafo b) e modificare i successivi come segue:

- b) ~~Le caratteristiche della batteria devono sempre corrispondere alle caratteristiche del R.S.N. per la categoria F3B. Le indicazioni relative alla corrente debbono essere state stampigliate dal fabbricante della batteria sulla stessa.~~ **Le batterie devono essere a soluzione acida liquida.** Sono vietate quelle per applicazioni speciali ad acido gelatinoso. La somma dei lati non deve essere superiore a 60 cm, con tolleranza del 2%. Non sono da considerare, per la misura della somma dei lati, eventuali flange, supporti o maniglie, ma solo le dimensioni reali della batteria. Il concorrente che ha la batteria non conforme viene escluso dalla gara, salvo sostituzione immediata con altra batteria in regola.
- c) Il cavo, di lunghezza non superiore a **300** m, deve essere munito di paracadute con superficie minima di 5 dm², che non deve essere collegato al modello, rimanendo inattivo fino allo sgancio del cavo. La puleggia del rinvio del verricello **può essere posta, a discrezione del direttore di gara, fra i 100 m e i 150 m dalla linea di partenza, per adeguarsi alle caratteristiche del campo di gara.**
- d) Subito dopo lo sgancio del modello, ogni concorrente è obbligato ad avvolgere immediatamente il cavo, fino a quando il paracadute non sia in prossimità del rinvio, pena l'annullamento del lancio con punteggio 0.

Art. 5.6.10.8 – Sdoppiarlo in due articoli come segue, per adeguarlo alla numerazione del Codice Sportivo FAI:

5.6.10.8 Se il modello durante l'atterraggio tocca il pilota o uno dei suoi aiutanti non viene attribuito il punteggio di atterraggio.

5.6.10.9 Se il modello atterra dopo la fine del tempo operativo, non sarà assegnato l'abbuono di atterraggio.

Variare la numerazione dei due articoli successivi 5.6.10.9 e 5.6.10.10 in 5.6.10.10 e 5.6.10.11.

5.4 CATEGORIA F3C - MODELLI DI ELICOTTERI

Art. 5.4.11 **Classifica** – *Modificare la nota in fondo come segue:*

(Nota: Nelle gare nazionali verranno effettuati tre voli, con il programma A - vedi successivo art. 5.4.14 - considerando per la classifica i due migliori punteggi. **I primi 6 classificati effettueranno altri due lanci con il programma B. Ai fini della classifica, per i primi 6, si prenderà in considerazione la somma dei migliori due lanci del programma A e del migliore del programma B. Il punteggio finale sarà sempre normalizzato a 1000. Per gli altri si prenderà in considerazione la classifica dei lanci con programma A, normalizzati a 1000 ai fini del Campionato Italiano.**

E' raccomandabile che le prove di Campionato Italiano si svolgano in almeno due giornate, con inizio nel pomeriggio della prima giornata. **E' facoltà degli organizzatori far disputare la gara di F3C/E al sabato e quella di F3C/S la domenica, mentre la F3C sarà disputata in entrambe le giornate. E' facoltà pure degli organizzatori iniziare la gara al mattino del sabato nel caso vi fosse un numero di iscritti tale da impedire il numero di lanci previsti. Gli organizzatori dovranno avvisare tempestivamente gli iscritti dell'eventuale anticipo dell'ora di inizio della gara -R.S.N.).**

Art. 5.4.17 - **REGOLE PARTICOLARI PER LA CATEGORIA F3C SPORT (R.S.N.)** – *Modificare come segue:*

Le gare di Campionato Italiano si svolgono separatamente per le categorie FAI (F3C) e Sport (F3C/S). E' fatto obbligo agli organizzatori di gare di F3C e F3C/S di prevedere anche la categoria Esordienti (F3C/E) per la quale non è prevista l'assegnazione del titolo di Campionato Italiano. I concorrenti possono partecipare ad una sola categoria di loro scelta, che non possono cambiare durante l'anno. ~~E' ammesso ad un esordiente partecipare a scelta anche alla F3C/S, purché non nella stessa gara. Il Campione Italiano della F3C/S dovrà obbligatoriamente partecipare negli anni successivi alla F3C. E' raccomandabile che le prove di Campionato Italiano si svolgano in almeno due giornate, con inizio nel pomeriggio della prima giornata.~~

Il programma delle manovre per la categoria F3C/S richiama il programma F3C, che deve essere considerato come quello valido ai fini descritti, sia come concetto che valutativi. Valgono tutte le norme della categoria F3C, programma A, con le seguenti modifiche:

- non vi è tempo minimo per gli stop durante le figure in hovering;
- **il senso di rotazione è libero;**
- non vi è limite per i passaggi liberi davanti ai giudici durante le figure volate;
- il motore può essere messo in moto durante le manovre in autorotazione.

Il programma deve essere eseguito in 7 minuti. Il numero di lanci è di 3, riducibili a 2 in caso di partecipazione numerosa.

5.4.18 **PROGRAMMA EUROPEO F3C SPORT** – *Sostituire interamente con quello che segue:*

1. Rettangolo verticale con una piroetta. K 2

Il modello decolla verticalmente dalla piazzola centrale e si alza fino a livello di occhi e si ferma, poi esegue una piroetta di 360°. Quindi vola indietro fino ad una delle bandiere centrali (2 o 5) e si ferma. Il modello poi sale verticalmente di 4 metri, e si ferma. Il modello poi vola in avanti per 10 metri fino alla bandiera centrale opposta e si ferma. Il modello poi discende di 4 metri e si ferma. Il modello poi vola indietro fino alla piazzola centrale, fa una fermata prima di atterrare sulla piazzola centrale.

Devono essere sottratti punti anche per le seguenti ragioni:

1. Posizione laterale cambiata durante la piroetta a 360 gradi.
2. Piroetta che non sia esattamente di 360 gradi.
3. Piroetta che non é centrata sulla verticale.

2. Triangolo verticale con piroette di 180°. K 2

Il modello decolla dalla piazzola centrale e si alza verticalmente a livello di occhi e si ferma. Il modello vola poi indietro dalla piazzola centrale fino ad una delle bandiere centrali (2 o 5) e si ferma. Il modello poi esegue una curva del rotore di coda di 180 gradi in qualsiasi direzione e si ferma. Il modello si alza poi indietro a 45 gradi fino ad un punto 5 metri sopra il livello degli occhi e direttamente sopra la piazzola centrale e si ferma. Il modello scende indietro a 45 gradi a livello degli occhi direttamente sopra la bandiera centrale opposta e si ferma. Il modello esegue una curva del rotore di coda di 180

gradi e si ferma. Il modello poi vola indietro fino al centro della piazzola, fa una fermata prima di atterrare sulla piazzola centrale.

Devono essere sottratti punti anche per le seguenti ragioni:

1. Salita e/o discesa che non fossero a 45 gradi.
2. Modello che roteasse durante la salita e /o la discesa.
3. Modello che non mantenesse la posizione laterale durante le piroette di 180°.

3. **Looping. K=1**

Il modello vola diritto ed orizzontale per circa 10 metri. Inizia il looping mantenendosi sulla stessa direzione. Il modello finisce il looping e vola diritto ed orizzontale per circa 10 metri, con la stessa rotta ed alla medesima quota dell'inizio della manovra.

Devono essere sottratti punti anche per le seguenti ragioni:

1. Il modello oscilla, cambia direzione e quota durante il volo orizzontale.
2. Looping non rotondo.
3. Il modello oscilla e non rimane sullo stesso piano verticale sul quale ha iniziato il looping.
4. La fine del looping è ad una quota e con una direzione diversa di quelle dell'inizio.
5. La velocità cambia durante il volo.
6. Il looping non è eseguito di fronte ai giudici.

4. **Tonneau. K=1**

Il modello vola diritto. Ad altezza costante inizia a ruotare nel senso preferito attorno ad un asse che coincide con la rotta del volo. Finita la rotazione continua a volare orizzontale per circa 10 metri.

Devono essere sottratti punti anche per le seguenti ragioni:

1. Il modello perde quota durante il tonneau.
2. Il modello finisce la manovra con una rotta di volo diversa da quella dell'inizio.
3. La manovra non è eseguita davanti ai giudici.

5. **Virata in stallo. K=1**

Il modello vola diritto ed orizzontale per circa 10 metri, quindi sale verticalmente con una curva dolce di 90° . Quando finisce la salita verticale, il modello ruota di 180° attorno all'asse del rotore principale, fino a che il muso è rivolto in basso. Scendendo il modello segue lo stesso percorso dell'inizio della manovra. La manovra inizia e termina davanti ai giudici.

Devono essere sottratti punti anche per le seguenti ragioni:

1. Fine della salita non verticale.
2. Rotazione non di 180° .
3. La rotazione inizia prima o dopo la salita.
4. Vi sono spostamenti durante la salita, la rotazione o la discesa.
5. La salita e la discesa sono di lunghezza differente.
6. Linee orizzontali d'entrata ed uscita differenti.
7. Posizionamento della manovra.

6. **Rovesciamento. K=1**

Il modello vola diritto e livellato per un minimo di 10 metri, poi esegue un mezzo tonneau nel senso preferito, mantenendo il muso sulla medesima rotta di volo. Subito dopo il modello esegue un mezzo looping e poi vola diritto e livellato per un minimo di 10 metri. Il mezzo looping deve iniziare davanti ai giudici.

Devono essere sottratti punti anche per le seguenti ragioni:

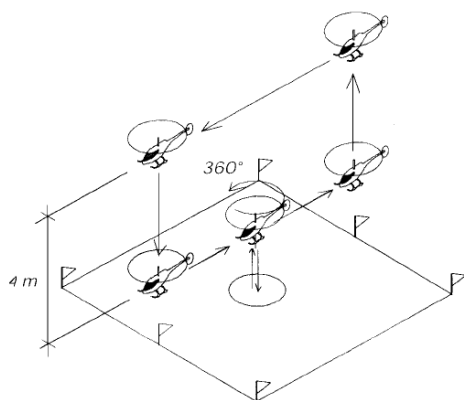
1. Il mezzo looping è più o meno di 180° .
2. Il mezzo looping non è su di un piano verticale.
3. La rotta d'uscita non è l'opposto di quella d'entrata.
4. Linee d'entrata ed uscita non parallele.

7. **Gobbeta K=1**

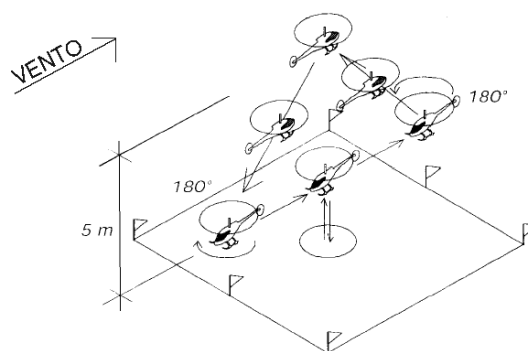
Il modello vola diritto e livellato per circa 10 metri, poi sale verticalmente con una curva dolce di 90° . Quando il modello si ferma si rimette in volo orizzontale. Poi, dopo un breve volo stazionario (hovering), il modello punta il muso verso il basso per scendere verticalmente e dopo una dolce curva di 90° si rimette in volo orizzontale per almeno 10 metri, alla stessa quota dell'inizio della manovra.

Devono essere sottratti punti anche per le seguenti ragioni:

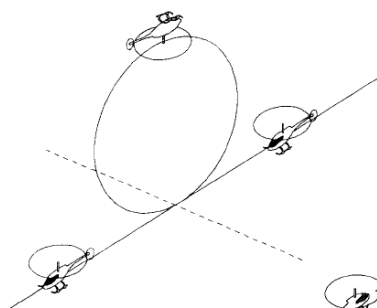
MANOVRE DEL PROGRAMMA F3C - SPORT (F3C/S)



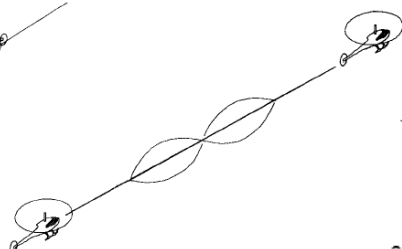
1 - RETTANGOLO VERTICALE CON UNA PIROETTA $K=2$



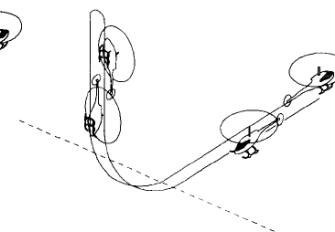
2 - TRIANGOLO VERTICALE CON UNA PIROETTA DI 180° $K=2$



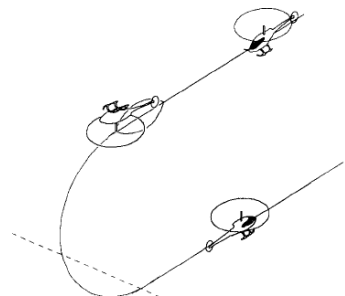
3 - LOOPING $K=1$



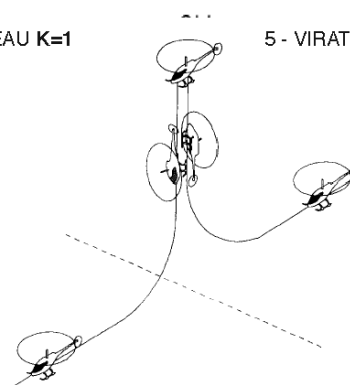
4 - TONNEAU $K=1$



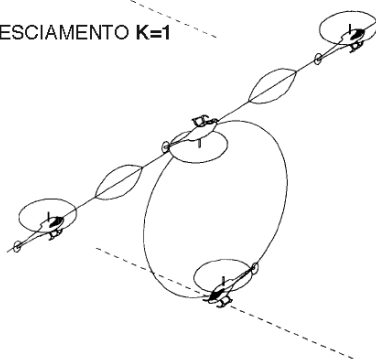
5 - VIRATA IN STALLO $K=1$



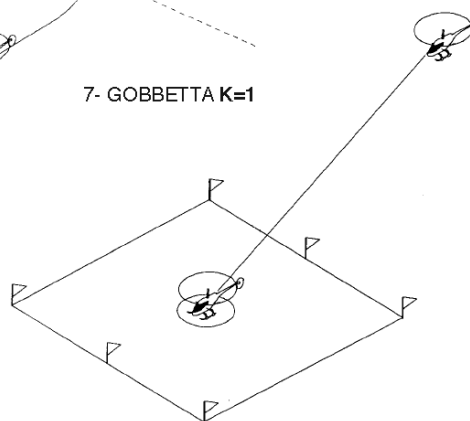
6 - ROVESCIMENTO $K=1$



7 - GOBBETTA $K=1$



8 - LOOPING DIRITTO CON MEZZI TONNEAUX $K=1$



9.A - ATTERRAGGIO IN VOLO TRASLATO $K=1$
9.B - ATTERRAGGIO IN AUTOROTAZIONE $K=2$

1. Salita e discesa non verticali.
2. Il modello non rimane brevemente in hovering al culmine della manovra.
3. Entrata ed uscita non alla stessa quota.

8. **Looping diritto con mezzi tonneaux. K=1**

Il modello vola diritto e a livello per un minimo di 10 metri, esegue un mezzo tonneau per portarsi in posizione rovesciata, seguito da un segmento diritto riconoscibile, seguito da un looping diritto verso il basso. Immediatamente dopo il completamento del looping diritto il modello vola per un segmento diritto riconoscibile, seguito da un secondo mezzo tonneau indietro fino alla posizione diritta. Completa la manovra volando diritto e a livello per minimo 10 metri. I mezzi tonneaux possono essere eseguiti in qualsiasi direzione.

Devono essere sottratti punti anche per le seguenti ragioni:

1. Il modello si sposta verso o lontano dai giudici.
2. I mezzi tonneaux non sono esattamente di 180° gradi.

9. **Atterraggi (il pilota sceglierà una delle due figure):**

9.A) **Atterraggio in volo traslato. K=1**

Ad una quota non minore di 10 metri e con un assetto parallelo alla linea di volo, il modello inizia una discesa a rateo costante, per atterrare al centro del quadrato. L'assetto deve essere mantenuto costante durante la manovra.

Devono essere sottratti punti anche per le seguenti ragioni:

1. La discesa non è dolce e ad angolo costante.
2. L'atterraggio non è nella piazzola centrale.
3. L'assetto non è costante o parallelo alla linea di volo.
4. Il modello rimane in volo stazionario troppo a lungo prima di atterrare.
5. Atterraggio brusco.

9.B) **Atterraggio in autorotazione K=2**

Ad una quota non minore di 20 metri e con un assetto parallelo alla linea di volo, il motore è portato al minimo e il modello compie un'autorotazione a rateo di discesa costante, per atterrare direttamente nella piazzola centrale. La manovra deve iniziare volando in avanti. Il percorso di discesa e l'orientamento del modello devono essere paralleli alla linea del volo, includendo l'atterraggio e la posizione del modello una volta fermo.

Devono essere sottratti punti anche per le seguenti ragioni:

1. Il modello allunga l'approccio.
2. Atterraggio brusco.
3. La posizione finale non è parallela alla linea di volo.
4. Il regime del motore, che deve essere al minimo, viene modificato durante la manovra. Il punteggio massimo può essere ottenuto soltanto con una manovra eseguita perfettamente e con i pattini o i carrelli del modello all'interno della piazzola centrale. Un massimo punteggio di 9 può essere ottenuto se una qualsiasi parte dei pattini o del carrello tocca la circonferenza della piazzola centrale. Un massimo di 8 può essere assegnato con il modello all'interno del quadrato, mentre il massimo punteggio ottenibile con il modello fuori del quadrato è 5.

5.4.19 **CATEGORIA F3C/E (ESPERIENZA ESORDIENTI) (R.S.N.) - Sostituire interamente con quello che segue:**

Norme a carattere generale

La categoria ha lo scopo di avvicinare i principianti al mondo delle gare con gli eli RC. Tutte le regole della cat F3C si intendono richiamate nella F3C/E. Per partecipare è sufficiente essere in possesso di una valida copertura assicurativa. Il pilota, nell'eseguire le manovre, può liberamente muoversi nel raggio di 3 metri dalla piazzola di pilotaggio. Le manovre possono essere eseguite in qualsiasi senso ed il loro inizio e fine è annunciato dal pilota o dal suo aiutante.

Nelle manovre in hovering il modello deve fermarsi sui vertici o intersezione delle linee del quadrato per almeno 2 secondi. Il numero di lanci è di 3, riducibili a 2 in caso di partecipazione numerosa. Tempo di esecuzione 5 minuti. All'Esordienti possono partecipare solo coloro che in passato non hanno mai partecipato a gare di F3C e F3C/S

Elenco delle manovre.

1. **Figura M**

Il modello decolla in verticale dalla piazzola centrale e poi percorre una "M" stando nella verticale di ogni vertice del quadrato. La sosta non deve superare i 2 secondi.

2. **Traslazione orizzontale con mezza piroetta**

Il modello decolla in verticale e si ferma, poi vola parallelo alla linea giudici in un senso e nell'altro, fermandosi in corrispondenza dei punti 2 e 5, per poi riportarsi sulla verticale del centro, fermarsi ed atterrare.

3. **Virata in stallo**

Il modello vola diritto ed orizzontale per circa 10 metri, quindi sale verticalmente con una curva dolce di 90°. Quando finisce la salita verticale, il modello ruota di 180° attorno all'asse del rotore principale, fino a che il muso è rivolto in basso. Scendendo il modello segue lo stesso percorso dell'inizio della manovra. La manovra inizia e termina davanti ai giudici.

Penalizzazioni:

1. Fine della salita non verticale.
2. Rotazione non di 180°.
3. La rotazione inizia prima o dopo la salita.
4. Vi sono spostamenti durante la salita, la rotazione o la discesa.
5. La salita e la discesa sono di lunghezza differente.
6. Linee orizzontali d'entrata ed uscita differenti.
7. Posizionamento della manovra.

4. **Looping**

Il modello vola diritto ed orizzontale per circa 10 metri. Inizia il looping mantenendosi sulla stessa direzione. Il modello finisce il looping e vola diritto ed orizzontale per circa 10 metri, con la stessa rotta ed alla medesima quota dell'inizio della manovra.

Penalizzazioni:

1. Il modello oscilla, cambia direzione e quota durante il volo orizzontale.
2. Looping non rotondo.
3. Il modello oscilla e non rimane sullo stesso piano verticale sul quale ha iniziato il looping.
4. La fine del looping è ad una quota e con una direzione diversa di quelle dell'inizio.
5. La velocità cambia durante il volo.
6. Il looping non è eseguito di fronte ai giudici.

5. **Tonneau:**

Il modello vola diritto. Ad altezza costante inizia a ruotare nel senso preferito attorno ad un asse che coincide con la rotta del volo. Finita la rotazione continua a volare orizzontale per circa 10 metri.

Penalizzazioni:

1. Il modello perde quota durante il tonneau.
2. Il modello finisce la manovra con una rotta di volo diversa da quella dell'inizio.
3. La manovra non è eseguita davanti ai giudici.

6. **Atterraggio in volo translato.**

Ad una quota non minore di 10 metri e con un assetto parallelo alla linea di volo, il modello inizia una discesa a rateo costante, per atterrare all'interno del quadrato. L'assetto deve essere mantenuto costante durante la manovra.

Penalizzazioni:

1. La discesa non è dolce e ad angolo costante.
2. L'atterraggio non è nel quadrato.
3. Più il modello atterra vicino al perimetro del quadrato, più il punteggio viene penalizzato.
4. L'assetto non è costante o parallelo alla linea di volo.
5. Il modello rimane in volo stazionario troppo a lungo prima di atterrare.
6. Atterraggio brusco.

Programma F3C E

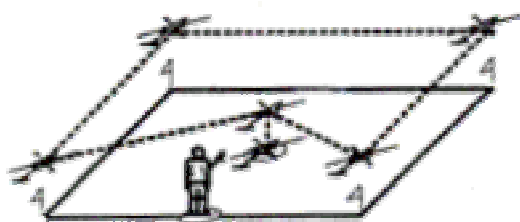
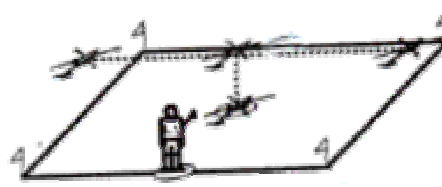
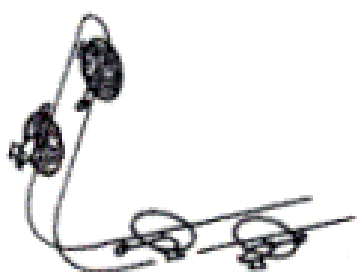


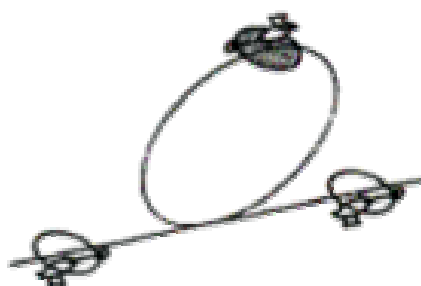
Figura M



Traslazione orizzontale



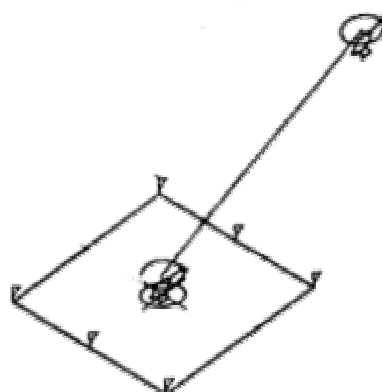
7) Stallo di 180°



Looping



Tonneaux



Atterraggio

5.2 CATEGORIA F3D - MODELLI DA PYLON RACING

Art. 5.2.3 – Spegnimento – *Eliminare la prima frase:*

~~Il motore deve essere equipaggiato con un efficace sistema radiocomandato di spegnimento del motore.~~ Il pilota deve essere in grado di fermare il motore con un comando radio, al suolo o in volo, entro 5 secondi dall'istruzione a farlo, prescindendo dalla quota del modello.

Art. 5.2.5 – Ogiva dell'elica – *Eliminare la parola "metallica":*

Deve essere installata un'ogiva ~~metallica~~ con punta arrotondata di diametro minimo 25 mm.

Art. 5.2.6.3 – Carrello – *Eliminare la seconda frase come segue:*

Il carrello può essere biciclo o triciclo, con le ruote principali aventi una carreggiata minima di 150 mm. ~~Il diametro minimo delle ruote principali deve essere di 57 mm ed il minimo spessore delle ruote e delle loro carenature deve essere di almeno 12 mm, riscontrabile per almeno un terzo del diametro.~~
Un pattino può essere usato al posto del ruotino di coda. Il modello deve essere fornito di un efficiente sistema di guida durante il rullaggio al suolo. Il timone di direzione è accettabile per questo scopo.

E' stata approvata l'istituzione di un **F3D Euro Cup Racing** con il seguente regolamento (paragrafo 5.3):

1. **Regolamenti**

Negli anni in cui si svolge il Campionato del Mondo avranno luogo 3 gare e negli altri anni 4.

Le gare sono manifestazioni libere che si svolgono in due giorni con almeno 6 (preferibilmente 9) lanci di qualificazione, con batterie preferibilmente di 4 modelli.

Dopo i lanci di qualificazione vengono svolte una semifinale ed una finale per concludere la gara e decidere il vincitore

I lanci di qualificazione (che si svolgono secondo i regolamenti F3D) saranno utilizzati per determinare il punteggio complessivo per l'Euro Cup ed il suo vincitore al termine dell'ultima gara.

Per confrontare fra loro due gare con fattori esterni (come vento, pressione atmosferica o temperatura) che influenzano il confronto, i tempi di qualificazione cumulati saranno convertiti in punteggi Euro Cup secondo la seguente formula:

$$\frac{(\text{punteggio dei lanci} * 200) - \text{punteggio individuale} * 1000}{(\text{punteggio dei lanci} * 200) - \text{punteggio del vincitore}}$$

Il vincitore dell'Euro Cup è il concorrente con il punteggio cumulativo più elevato, scartando il più basso punteggio di gara.

I migliori 3 piloti di ciascun paese decideranno la squadra vincitrice dell'Euro Cup Team.

I piloti provenienti da fuori Europa possono partecipare alle gare locali, comprese semifinali e finali, ma non vengono loro attribuiti punti per la classifica finale individuale ed a squadre.

2. **Semifinali e finali**

I 12 concorrenti meglio classificati dopo i lanci di qualificazione effettueranno ciascuno 2 batterie di semifinali (saranno presi in considerazione i tempi migliori). I migliori 4 voleranno nella finale.

Se necessario il pilota può cambiare il segnalatore per le semifinali e le finali.

3. **Modelli**

Si applicano i regolamenti F3D in vigore.

4. **Iscrizioni**

Non vi è limite al numero di piloti per ciascun paese. La quota di iscrizione massima è di 25 Euro per pilota.

5. **Giudici**

Almeno un giudice (che non sia un concorrente) sarà nominato prima dell'inizio della gara. I giudici devono accertare che i modelli siano controllati durante la gara (almeno 4 per lancio).

5. **Tasse di reclamo**

La tassa di reclamo è di 50 Euro.

6. **Gara**
Si applicano i regolamenti F3D in vigore.

7. **Programma**

Giovedì:	Prove
Venerdì:	Prove, controllo di quanti più modelli possibile su richiesta del pilota Pagamento delle quote di iscrizione
Sabato:	09.00 Batterie di qualificazione
Domenica:	09.00 Batterie di qualificazione 14.00 Semifinali 15.00 Finale 15.30 Premiazione

PARTE SESTA

NORME TECNICHE PER LE GARE DI AEROMODELLI TIPO RIPRODUZIONE

Art. 6.1.4 **Giuria** – *Modificare il quarto capoverso come segue:*

I giudici **di ambedue i gruppi (di volo e per il giudizio statico)** devono avere una lingua in comune.

Modificare l'ultimo capoverso come segue:

Quando vengono utilizzati due gruppi per il giudizio statico, gli organizzatori sono autorizzati ad utilizzare due giudici della stessa nazionalità, uno **nel gruppo di giudizio statico e l'altro nel gruppo di volo.**

Art. 6.3.8 **Voto (per il volo)** – *Modificare la seconda parte come segue:*

Un commissario munito di bandiera e sistemato in modo opportuno segnalerà con mezzi visivi ed acustici quando il modello ~~servola gli spettatori~~ **attraversa la linea dei giudici.** Se ciò accade prima che una manovra sia completata ad essa sarà assegnato punteggio zero. **Eccezioni a questa regola esistono per le manovre 6.3.6.1 Decollo, 6.3.6.10 Avvicinamento e atterraggio e 6.3.7.m) Tocca e va. Queste manovre possono essere effettuate contro vento nella misura in cui non viene sorvolata la zona degli spettatori. Si intendono come spettatori tutti al di fuori del concorrente, del suo aiutante e dei commissari addetti alla linea di volo.** Il commissario dovrà registrare le trasgressioni. Se, a parere dei giudici, un modello è pericoloso o viene fatto volare in maniera pericolosa, essi possono imporre al pilota di farlo atterrare.

Allegato 6 C

GUIDA DEL GIUDICE PER GLI AEROMODELLI RIPRODUZIONE

PROGRAMMA PER IL VOLO RADIOCOMANDATO (CATEGORIA F4C)

Art. 6.C.1 **Generalità** – *Aggiungere in fondo:*

Dopo ogni volo il capo giudice deve registrare ogni evento insolito che costituisca penalizzazione o perdita dei punti di volo. Ad esempio: figure non eseguite, figure eseguite fuori sequenza o dopo la fine del tempo di volo, rullaggio al di fuori del cerchio di penalizzazione, mancanza del pilotino o atterraggio con scassata.

Art. 6C.3.6.11 **Realismo in volo** – *Eliminare la prima frase:*

~~Questa caratteristica dovrebbe essere discussa da tutti i giudici dopo il completamento del volo ed essi dovrebbero cercare di arrivare ad un punteggio concordato per ciascuna voce.~~ Il Realismo in volo copre l'intera prestazione di volo, compreso il modo in cui il modello vola fra le manovre.

5.4 CLASSE F5 - MODELLI RADIOCOMANDATI CON MOTORE ELETTRICO

Art. 5.5.1.1 **Definizione di modello con motore elettrico** – *Integrare come segue:*

Modello volante nel quale la portanza è ottenuta dalle forze aerodinamiche agenti su superfici fisse durante il volo, eccettuate le superfici di comando, **o da superfici rotanti nel caso di elicotteri**, e le cui manovre sono comandate dal pilota a terra usando un radiocomando. Il sistema di alimentazione per il motore elettrico non deve avere collegamenti con il suolo o con un altro modello durante il volo. La ricarica del sistema di alimentazione mediante celle solari, durante il volo, è ammessa.

Art. 5.5.1.3 **Caratteristiche generali dei modelli** – *Aggiungere all'inizio:*

“Per gli elicotteri vedasi paragrafo 5.5.5.3.”

Art. 5.5.2.1 **Definizione di un lancio ufficiale** – *Modificare il comma a) come segue:*

a) ~~Sia provato che egli non ha potuto effettuare il lancio a causa di interferenza esterna.~~ **Il concorrente non ha potuto completare un volo a causa di una interferenza esterna accertata dagli organizzatori.**

Art. 5.5.2.2 **Annullamento del lancio e squalifica** – *Modificare il comma b) come segue:*

b) Se il modello perde una qualsiasi parte durante il tempo di volo, **salvo durante l'atterraggio (cioè nel contatto con il suolo o con un altro ostacolo) o durante il volo a causa di una collisione con un altro modello.** ~~la perdita di parti durante l'atterraggio (cioè nel contatto con il suolo) non viene presa in considerazione.~~

Art- 5.5.4.1.bis (art. 5.5.8 del Codice Sportivo FAI) **Categoria F5F** – *Eliminare:*

Peso massimo della fonte di energia 600 g

Art. 5.5.4.2 **Percorso di gara ed organizzazione (Categoria F5B)** – *Integrare il comma b) come segue:*

e) Gli organizzatori devono predisporre per l'atterraggio tre cerchi concentrici di diametro 10, 20 e 30 metri, **o un nastro o cavo con contrassegni alle stesse distanze**, situati in una zona del campo dove non esista pericolo di collisione con i modelli che stanno eseguendo simultaneamente la prova di distanza.

Art. 5.5.4.4 **Lanci** – *Modificare il comma b) come segue, eliminando le parole barrate:*

b) Il lancio deve avvenire ~~fuori del percorso ed~~ entro 10 m dalla Base A.

Art- 5.5.4.5 **Prova di distanza** – *Integrare il comma a) come segue:*

a) Questa prova deve essere completata entro 200 secondi dal momento dell'abbandono del modello dalle mani del concorrente (o del suo aiutante). Il momento dell'abbandono è preso da un cronometrista. Questa prova deve essere effettuata con almeno due salite con motore acceso, peraltro non sono consentite più di dieci salite con il motore acceso. **Non saranno assegnati punti per le basi completate dopo un'undicesima od ulteriore salita con il motore in moto.** Il concorrente deve decidere quanto tempo impiegare per ciascuna salita (tempo motore) e quanto tempo per la planata.

Modificare il secondo capoverso del comma e) come segue:

~~Durante la prova di distanza e finché al pilota non viene segnalata la scadenza del tempo valido per il punteggio, il modello deve volare dalla parte autorizzata del piano di sicurezza. Se il modello o parte di esso vola dal lato proibito del piano di sicurezza il punteggio dell'intero volo, di distanza e durata, sarà zero.~~

Durante l'assegnazione del punteggio in questa prova, se il modello vola con qualsiasi sua parte sul lato proibito del piano di sicurezza riceverà punteggio zero per l'intero volo, di durata e distanza.

PARTE SETTIMA - PRIMATI

Art. 7.1.2 **Detentore(i) di primati** – *Cancellare l'ultima frase:*

Un primato del mondo può appartenere ad una persona o ad una squadra. Nel caso il primato sia intestato a più di una persona, la FAI elencherà gli interessati in ordine alfabetico, salvo che non abbia ricevuto diverse istruzioni da parte del NAC (Aero Club Nazionale od organismo analogo) richiedente. ~~Nel caso di un tentativo di squadra, essa può comprendere un massimo di tre persone.~~