



**FEDERAZIONE ITALIANA VOLO LIBERO**

VIA SALBERTRAND ,50

10146 TORINO

[www.fivl.it](http://www.fivl.it)

## **INTEGRAZIONE REGOLAMENTO NAZIONALE GARE PARAPENDIO 2011**

## **PREMESSA**

18 luglio 2011,

La F.A.I. nel suo comunicato del giorno 8 luglio 2011, ha deciso di bandire le ali non certificate da tutti gli eventi F.A.I. cat. 1. Agli organizzatori di eventi F.A.I. cat. 2 ha invece fortemente raccomandato di escludere le ali non certificate dalle loro competizioni.

La F.I.V.L. prescindendo da qualunque valutazione tecnico in merito , ma valutando la situazione dal punto di vista giuridico-amministrativo e ha valutato non ragionevole il rischio giuridico conseguente alla non adozione delle raccomandazioni della F.A.I.

Sia le competizioni in cui F.I.V.L. ha una responsabilità diretta sia per le altre organizzate in Italia in questa seconda parte del 2011, saranno disputato esclusivamente con ali certificate.

In conseguenza ha questa decisioni, si è ritenuto necessario dettagliare meglio alcune specifiche regolamentari , che troverete in questo documento e che costituiscono parte integrante del regolamento gare nazionale 2011.

Commissione Gara Parapendio F.I.V.L.

## **SEZIONE I - MATERIALI**

### **1.1 Vele ammesse**

Sono ammesse alla competizione esclusivamente i materiali omologati dagli Enti Europei preposti. Sono escluse le ali che non abbiano superato i test di omologazione previsti (strutturali e di volo) che ne attestino la relativa certificazione. Sono escluse le ali omologate EN F e altresì Competition o DHV 3.

Il modello viene ammesso alla competizione solo se l'omologazione per quella taglia è stata conclusa e certificata dall'Ente precedentemente alla data di inizio della competizione.

### **1.2 Condizioni di utilizzo delle ali**

Le ali per poter essere utilizzate in gara devono risultare conformi al modello (stessa taglia e stesso modello) che ha superato l'omologazione. Ovvero la stessa calotta, con lo stesso piano funi, le medesime bretelle compreso il sistema di accelerazione.

Non sono consentite modifiche di nessun tipo. Il fascio deve essere per misura e caratteristiche dei cavi, il medesimo che ha superato l'omologazione. Idem per le bretelle e per il sistema di accelerazione che in nessun caso deve consentire una estensione superiore a quella di omologazione.

Per le ali modificate in una o più parti, su disposizione del costruttore, il pilota dovrà essere in grado di documentare che tali modifiche sono state apportate su richiesta del costruttore con l'approvazione dello stesso Ente che ha omologato l'ala.

### **1.3 Pesì in volo**

Il peso totale in volo del sistema pilota + materiali deve essere al più 33 Kg superiore al peso nel pilota nudo. In aggiunta a questa limitazione, già presente nel regolamento F.A.I. si specifica che dovrà essere rispettato il peso di carico (minimo - massimo) previsto dalla omologazione dell'ala con tolleranza prevista del 3 per cento.

### **1.4 Trim**

Eventuali trim presenti sulle bretelle saranno accettati solo se presenti nel modello che ha superato l'omologazione. In tutti gli altri casi la vela non è ammessa alla competizione.

### **1.5 Prova della avvenuta omologazione**

E' responsabilità del pilota recuperare e presentare su richiesta tutta la documentazione relativa alla omologazione del mezzo. Si ricorda che la stessa normativa EN-926 prevede la presenza del manuale di utilizzo dell'ala (in inglese) che includa il piano funi e lo schema delle bretelle.

In particolare le informazioni che il pilota dovrà fornire sono quelle normalmente riportate sullo sticker di omologazione, con particolare riferimento carico in volo di omologazione. In aggiunta la documentazione relativa al piano funi (materiali impiegati, dimensioni e schema) e lo schema delle bretelle (comprensivo del sistema di accelerazione).

### **1.6 Controlli**

Saranno intensificati i controlli sul peso del sistema pilota+materiali, in particolare nella fase precedente il decollo.

Controlli sulla conformità dei materiali potranno essere richiesti dalla direzione di gara in un qualsiasi momento della competizione.

Difficoltà evidente e macroscopiche potranno essere sanzionate direttamente dalla direzione di gara.

### **1.7 Sanzioni**

Le sanzioni previste per infrazioni relative ai materiali utilizzati saranno valutate dal D.G. con la commissione piloti.

In caso di infrazione con dolo/colpa del pilota la sanzione prevista è la squalifica dalla competizione.

## **SEZIONE 2 - CLASSIFICHE**

### **2.1 Classifiche di gara**

Le classifica è unica senza più distinzione tra Open e Sport.

### **2.2 Classifiche di merito**

Le classifiche di Coppa Italia 2011 , per la classe Sport e la classe Open vengono congelate e risultano definitive alla data del 8 luglio 2011.

La classifica Generale Piloti continuerà ad essere alimentata come previsto dal regolamento nazionale 2011.

A titolo sperimentale verrà redatta una classifica (provvisoriamente denominata "Short Italia Cup 2011") con i medesimi criteri della Coppa Italia, senza distinzione tra Open e Sport e che includerà i risultati delle gare nazionali disputate nel periodo 9.7.2011 – 31.10.2011.