



SP/lm

Roma, 09 APR. 2015

Circolare n° 13 /2015

Agli AERO CLUB FEDERATI  
LORO SEDI

Inviare via e-mail  
Pubblicata nel sito [www.aeci.it](http://www.aeci.it)

p.c. Giancarlo GRINZA

**OGGETTO:** *Regolamento dei record italiani di Volo a Vela.*

I piloti italiani, in possesso di Licenza FAI in corso di validità, che intendano realizzare prestazioni di volo finalizzate all'ottenimento di un record a carattere nazionale assoluto e/o metropolitano, sono pregati di osservare il vigente Regolamento dei Record Italiani di Volo a Vela, approvato dalla CCSA in data 12 marzo 2015 e allegato alla presente circolare.

Si rammenta che, l'istanza per l'omologazione dovrà esser predisposta sul modello "B" allegato allo stesso regolamento ed inviata a questo AeCI a mezzo fax 06-32609226, per e-mail all'indirizzo: [e.quaglia@aeroclubitalia.it](mailto:e.quaglia@aeroclubitalia.it) e [l.mancini@aeroclubitalia.it](mailto:l.mancini@aeroclubitalia.it), nonché al valutatore tecnico dr. Giancarlo Grinza [grinza2g@libero.it](mailto:grinza2g@libero.it), entro e non oltre il 15 giorni dalla data della prestazione sportiva, congiuntamente al file IGC del volo.

Successivamente, e precisamente entro i 30 giorni dalla data di prestazione, dovrà essere inviato il dossier originale per l'omologazione da parte della CCSA. L'AeCI non terrà in considerazione le istanze di omologazione di primati che perverranno oltre i termini sopraindicati e/o incomplete nella documentazione richiesta.

Si resta a disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento e si porgono cordiali saluti.

IL DIRETTORE GENERALE  
(Gen. Giulio CACCIATORE)



## **Regolamento dei Record Italiani di Volo a Vela**

(Approvato dalla CCSA in data 12 marzo 2015)

(STS volo a vela 11-3-2015)

Il presente Regolamento entra in vigore dalla data di approvazione da parte della CCSA



## Regolamento dei Record Italiani di Volo a Vela

### Art. 1 Record italiani di volo a vela

I Record italiani di volo a vela riconosciuti dall' AeCI sono riservati ai piloti di nazionalità italiana dotati di tessera FAI in corso di validità alla data del volo e si suddividono in:

- 1.1 Record italiani assoluti:** il punto di partenza della prestazione di volo si trova in qualunque parte del Mondo;
- 1.2 Record italiani metropolitani:** il punto di partenza della prestazione di volo si trova in territorio italiano.

I record italiani assoluti e metropolitani si suddividono a loro volta nelle **categorie Femminile** (riservato ai piloti di sesso femminile) e **Generale** (per tutti i piloti).

Per quanto non definito o specificato in questo regolamento, si applicano le disposizioni del Codice Sportivo FAI, Sezione 3 per il volo a vela e del Regolamento Sportivo Nazionale emesso dal Consiglio Federale dell' AeCI ai quali integralmente si rinvia.

### Art. 2 Tipologie di record

I Record italiani assoluti di volo a vela possono essere di velocità, distanza dichiarata, distanza libera e di quota. Più precisamente:

#### 2.1 Record di velocità

- volo su triangolo FAI di 100, 300, 500, 750, 1000 km e multipli successivi di 250 km;
- volo in andata e ritorno da 300, 500, 750, 1000 km e multipli successivi di 250 km.

#### 2.2 Record di distanza dichiarata

- volo in linea retta con meta
- volo su tre punti di virata prefissati
- volo in andata e ritorno prefissato
- volo su triangolo FAI prefissato
- volo su triangolo qualsiasi prefissato (qualsiasi triangolo chiuso dichiarato con 2 o 3 punti di virata anche se non soddisfa i requisiti del triangolo FAI).

#### 2.3 Record di distanza libera

- volo in linea retta
- volo in andata e ritorno libera
- volo su tre punti di virata libero
- volo su triangolo FAI libero

#### 2.4 Record di quota

- altitudine assoluta (solo classe Libera)



- guadagno di quota (solo classe Libera)

### **Art. 3 Classi di record**

I Record italiani sono suddivisi nelle seguenti classi, a seconda dell' aliante usato:

3.1 **Libera:** alianti di apertura alare qualsiasi;

3.2 **15 metri:** alianti di apertura alare non superiore a 15 m;

3.3 **13,5 metri:** alianti di apertura alare non superiore a 13,5 metri.

3.4 **Club (solo per record italiani metropolitani):** come da lista handicap IGC (Allegato A).

Nella classe Club non è ammesso l' uso di zavorra scaricabile, come previsto da regolamento IGC- FAI (punto 6.5.8 Sez. 3 FAI Sport Code).

Ai soli record di classe Club si applicano i fattori correttivi (handicap) riportati nell' Allegato A. Per i Record di distanza i fattori correttivi si applicano alla distanza percorsa. Per i record di velocità i fattori correttivi si applicano solo alla velocità (le relative distanze non vengono normalizzate).

Esempio: per l' omologazione di un record di velocità di classe sport su un percorso di 300 km, il pilota deve dichiarare un tema chiuso di almeno 300 km indipendentemente dal fattore correttivo dell' aliante usato, che sarà invece utilizzato per normalizzare la velocità media conseguita.

### **Art. 4 Record Italiani realizzati su aliante biposto**

Per i Record Assoluti e Metropolitani realizzati su aliante biposto, entrambi i piloti devono essere di nazionalità italiana e in possesso della Licenza Sportiva FAI rilasciata dall' Aeroclub d' Italia in corso di validità. La prestazione sarà riconosciuta a entrambi i piloti, che deterranno il primato congiuntamente. Per i record in biposto della categoria femminile, entrambi i piloti dovranno essere di nazionalità italiana, di sesso femminile e in possesso della Licenza FAI rilasciata dall' AeCI in corso di validità. Sulla dichiarazione elettronica di volo debbono essere indicati obbligatoriamente i nomi dei due piloti.

### **Art. 5 Omologazione dei record nazionali**

Per la documentazione dei voli è obbligatorio l' utilizzo di registratori di volo (FR) GNSS, in formato IGC approvati dalla FAI/IGC per record Continentali e Mondiali, con installato il dato geodetico WGS84 e impostati in modo da registrare rilevamenti successivi con distanza temporale non superiore a dieci secondi.

Il Giudice Sportivo deve certificare che, indipendentemente dai dati registrati, il FR dal quale sono stati ricavati i dati del volo è quello usato dal pilota durante la prova.

La **dichiarazione elettronica** deve contenere: data del volo, nome del pilota, tipo e marche civili dell' aliante, tipo e numero di serie del logger (FR), data e ora della dichiarazione e,



ove richiesto dalla prestazione sportiva, punti di navigazione nella loro sequenza (partenza, piloni, arrivo).

La richiesta di omologazione per la CCSA, redatta dal pilota interessato, sul modulo "**verbale di volo per record italiani**" (Allegato B), deve pervenire all' Ufficio Sportivo dell' AeCI via fax (06-32609226) o in via mail (l.mancini@aeroclubitalia.it; e e.quaglia@aeroclubitalia.it) e al valutatore tecnico (grinza2g@libero.it) **entro 15 giorni** dalla data della prestazione sportiva e **deve essere corredata da:**

- Il **file IGC** originale del volo, comprendente la dichiarazione elettronica necessaria per l' omologazione del primato;
- La **scannerizzazione del verbale di volo** (Allegato B) compilato e sottoscritto da un Giudice Sportivo in possesso della Tessera di Giudice in corso di validità;

Per i voli fatti in alianti biposto con 2 piloti a bordo, il verbale di volo dovrà obbligatoriamente indicare i nomi di entrambi i piloti.

**Entro 30 giorni** dalla data della prestazione sportiva, il pilota interessato dovrà inviare all' AeCI (in via Cesare Beccaria 35/a, 00196 Roma) il **dossier originale** del tentativo di record (il file IGC del volo non modificato su supporto magnetico, e verbale di volo con la dichiarazione di valutazione tecnica del Giudice Sportivo locale) per l' esame e omologazione da parte della CCSA dell' AeCI. Il tecnico valutatore, dott. Giancarlo Grinza invierà direttamente all' AeCI la dichiarazione di valutazione tecnica nei 30 (trenta) giorni successivi alla data della prestazione per l' esame e omologazione da parte della CCSA.

Entro il termine di 120 (centoventi) giorni dalla ricezione del *dossier* di omologazione del tentativo del Record, la CCSA valuterà la documentazione e, in caso positivo, il record verrà iscritto nel "registro dei record italiani" pubblicato sul sito dell' Ente.

### **5.1 Record Continentali e Mondiali**

Si ricorda ai piloti e ai giudici sportivi che, per l' omologazione di eventuali record Continentali o Mondiali, oltre a quanto sopra prescritto, è necessario rispettare le regole del Codice Sportivo FAI-Sez. 3 al quale si rimanda. La notifica di una richiesta preliminare di un Record Mondiale o Continentali, deve essere trasmessa alla FAI-Ufficio Record ([record@fai.org](mailto:record@fai.org)) e all' AeCI (come sopra riportato), dal pilota interessato, o dal Giudice Sportivo che ha controllato il tentativo, entro il termine perentorio di 7 (sette) giorni dalla data della prestazione. Il dossier originale, da trasmettere all' AeCI entro trenta giorni, dovrà inoltre contenere anche la modulistica compilata richiesta dalla FAI (scaricabile dal sito della FAI all' indirizzo <http://www.fai.org/igc-documents>).



**Art. 6 Rispetto dei termini e delle modalità**

L' AeCI **non prenderà in considerazione** le istanze di omologazione di primati che perverranno **oltre i termini** sopra indicati **e/o incomplete** nella documentazione richiesta.

**Art. 7 Registro dei Record e prestazioni minime**

L' Aero Club d' Italia tiene un **registro dei record italiani** da esso omologati. Tale elenco, pubblicato sul sito internet dell' AeCI, riporta i record attuali e, laddove non sono stati ancora conseguiti, indica le **prestazioni minime** delle *performances* necessarie per una nuova omologazione.

**ALLEGATI**

Allegato A: Handicap IGC per record italiani classe Club

Allegato B: verbale di volo per record Nazionali

| IGC Handicap | Glider Type                                   | Flaps (f) | max. mass of non lifting parts [kg] | wing area [m <sup>2</sup> ] | IGC Reference Mass [kg] | wing loading at New IGC Reference Mass [kg/m <sup>2</sup> ] | remarks  |
|--------------|---|-----------|-------------------------------------|-----------------------------|-------------------------|---|--|
| 1,08         | ASW 20, F                                     | f         | 235                                 | 10,50                       | 372                     | 35,4  | not eligible: ASW 20 b, c                                    |
| 1,07         | Discus a,b,CS                                 |           | 240                                 | 10,58                       | 367                     | 34,7  |  |
| 1,07         | ASW 24  |           | 230                                 | 10,00                       | 350                     | 35,0  |  |
| 1,07         | ASW 24<br>(with increased mass)               |           | 245                                 | 10,00                       | 365                     | 36,5  | Schleicher ASW 24 TN-No. 2<br>from S/N 24068 serial standard |
| 1,07         | ASW 24 B                                      |           | 245                                 | 10,00                       | 365                     | 36,5  |  |
| 1,07         | DG 200 (15m)                                  | f         | 250                                 | 10,00                       | 380                     | 38,0  |  |
| 1,07         | Mini Nimbus                                   | f         | 240                                 | 9,86                        | 368                     | 37,3  |  |
| 1,07         | Mosquito, B                                   | f         | 240                                 | 9,86                        | 368                     | 37,3  |  |
| 1,07         | LS 3  | f         | 240                                 | 10,50                       | 377                     | 35,9  |  |
| 1,07         | LS 3 a  | f         | 230                                 | 10,50                       | 367                     | 35,0  |  |
| 1,07         | Genesis 2                                     |           | 241                                 | 11,15                       | 366 *                   | 32,8  |  |
| 1,07         | Glasflügel 304,B,<br>HPH 304 CZ (15m)         | f         | 240                                 | 9,90                        | 369                     | 37,3  |  |
| 1,07         | SZD 59 ACRO (15m)                             |           | 248                                 | 9,60                        | 363                     | 37,8  | winglets already installed                                   |
| 1,06         | SZD 55-1                                      |           | 248                                 | 9,60                        | 363                     | 37,8  |  |
| 1,06         | LS 7  |           | 235                                 | 9,80                        | 353                     | 36,0  |  |
| 1,06         | Speed Astir II, IIB                           | f         | 260                                 | 11,47                       | 400 *                   | 34,9  |  |
| 1,05         | CB-15 CRYSTAL                                 |           | 240                                 | 9,77                        | 350*                    | 35,8  |  |
| 1,04         | HPH 304 C                                     |           | 240                                 | 9,90                        | 359                     | 36,3  |  |
| 1,04         | DG 300, Elan                                  |           | 246                                 | 10,27                       | 369                     | 35,9  |  |
| 1,04         | LS 4, a, b                                    |           | 230                                 | 10,50                       | 356                     | 33,9  |  |
| 1,03         | Pegase 101, A                                 |           | 235                                 | 10,50                       | 361                     | 34,4  |  |
| 1,03         | Pegase 101 B, C                               |           | 230                                 | 10,50                       | 356                     | 33,9  |  |
| 1,03         | Pegase 101 D                                  |           | 225                                 | 10,50                       | 351                     | 33,4  |  |
| 1,03         | Pegase 101 P, AP                              |           | 235                                 | 10,50                       | 361                     | 34,4  |  |
| 1,03         | PIK 20 A                                      | f         | 250                                 | 10,00                       | 380                     | 38,0  |  |
| 1,03         | PIK 20 B                                      | f         | 240                                 | 10,00                       | 370                     | 37,0  |  |
| 1,03         | PIK 20 D                                      | f         | 225                                 | 10,00                       | 355                     | 35,5  |  |
| 1,02         | H301 Libelle                                  | f         | 200                                 | 9,80                        | 300 *                   | 30,6  |  |
| 1,02         | Std. Cirrus B (16m)                           |           | 220                                 | 10,36                       | 344                     | 33,2  | winglets not allowed   |
| 1,02         | Std. Cirrus B (16m)<br>(with increased mass)  |           | 233                                 | 10,36                       | 350 *                   | 33,8  | winglets not allowed<br>see TDCS EASA.A.278                  |
| 1,01         | ASW 19  |           | 225                                 | 11,00                       | 357                     | 32,5  |  |
| 1,01         | ASW 19 B                                      |           | 230                                 | 11,00                       | 362                     | 32,9  |  |
| 1,01         | Jantar Std. 2, 2M                             |           | 245                                 | 10,66                       | 373                     | 35,0  |  |
| 1,01         | Jantar Std. 3                                 |           | 245                                 | 10,66                       | 373                     | 35,0  |  |
| 1,01         | SZD-48-3M "Brawo"                             |           | 240                                 | 10,90                       | 360 *                   | 33,0  |  |
| 1,01         | SZD-48-3M1 "Brawo"                            |           | 240                                 | 10,66                       | 365 *                   | 34,2  |  |
| 1,01         | LS 1f, LS 1f(45)                              |           | 230                                 | 9,75                        | 347                     | 35,6  |  |
| 1,00         | DG 100, G, Elan, G Elan                       |           | 265                                 | 11,00                       | 385 *                   | 35,0  |  |
| 1,00         | Hornet, C                                     |           | 225                                 | 9,80                        | 343                     | 35,0  |  |
| 1,00         | Jantar Std.                                   |           | 236                                 | 10,66                       | 364                     | 34,1  |  |
| 1,00         | Std. Cirrus                                   |           | 220                                 | 10,04                       | 330 *                   | 32,9  |  |
| 1,00         | Std. Cirrus<br>(with increased mass)          |           | 240                                 | 10,04                       | 361                     | 36,0  | with winglets MTOM 350kg<br>see TDCS EASA.A.278              |
| 1,00         | Std. Cirrus B (15m)                           |           | 220                                 | 10,04                       | 330 *                   | 32,9  |  |
| 1,00         | Std. Cirrus B (15m)<br>(with increased mass)  |           | 233                                 | 10,04                       | 354                     | 35,3  | with winglets MTOM 350kg<br>see TDCS EASA.A.278              |
| 1,00         | Std. Cirrus CS11-75L                          |           | 220                                 | 10,04                       | 341                     | 34,0  |  |
| 1,00         | Std. Cirrus CS11-75L<br>(with increased mass) |           | 240                                 | 10,04                       | 361                     | 36,0  | with winglets MTOM 350kg<br>see TDCS EASA.A.278              |
| 1,00         | Std. Cirrus G                                 |           | 220                                 | 10,04                       | 341                     | 34,0  |  |
| 1,00         | Std. Cirrus G<br>(with increased mass)        |           | 240                                 | 10,04                       | 361                     | 36,0  | with winglets MTOM 350kg<br>see TDCS EASA.A.278              |
| 0,98         | ASW 15  |           | 198                                 | 11,00                       | 318 *                   | 28,9  |  |
| 0,98         | ASW 15B                                       |           | 220                                 | 11,00                       | 352                     | 32,0  |  |
| 0,98         | LS 1 0,a,b,c                                  |           | 212                                 | 9,74                        | 312 *                   | 32,0  |  |
| 0,98         | LS 1 d  |           | 212                                 | 9,74                        | 329                     | 33,8  |  |
| 0,98         | Std. Libelle                                  |           | 200                                 | 9,80                        | 290 *                   | 29,6  |  |
| 0,98         | Std. Libelle 201B                             |           | 210                                 | 9,80                        | 328                     | 33,5  |  |
| 0,98         | Std. Libelle 202                              |           | 210                                 | 9,80                        | 328                     | 33,5  |  |
| 0,98         | Std. Libelle 203                              |           | 210                                 | 9,80                        | 328                     | 33,5  |  |

\*) IGC Reference Mass is limited by MTOM or MTOM without water.

Flying a glider with winglets increases the handicap by 0,01.

The handicap is based on the performance at the IGC Reference Mass. If a glider is flown at a mass not exceeding this reference mass it can be considered as operated within legal mass limits. Where a glider is flown at a higher mass by necessity, the pilot will have to provide documentation to prove that his glider is still operated within legal mass limits and the handicap will be increased by 0,005 for each 10 kg or part thereof that the glider exceeds the reference mass. **However the handicap may in no case exceed 1,09.**

**IGC Reference Mass:** The lowest of 1-3: 1. MTOM 2. MTOM without water acc.TDCS

3. (max. mass of non lifting parts) + [(wing area) x (mass wing\_norm)]

whereas (mass wing\_norm) ist the normalized specific wing mass defined by IGC;

12kg/m<sup>2</sup> for unflapped wings, 13kg/m<sup>2</sup> for flapped wings.

For a powered sailplane, never mind whether engine is in place or dismounted, the calculation of the IGC reference mass uses the "max. mass of non lifting parts" from the basic glider version; e.g. 240kg for Discus b, bT, bM.



## ALLEGATO B: Verbale di volo per record italiani



Richiesta omologazione RECORD relativo al volo di data: / /

**Pilota** Sesso  M  F

|               |           |               |              |
|---------------|-----------|---------------|--------------|
| Nome:         |           | Cognome:      |              |
| Nato a:       |           | il:           | Nazionalità: |
| Residenza:    |           |               | Tel:         |
| Aero Club:    |           | e-mail:       |              |
| Licenza I-GL: | Scadenza: | Tess. FAI n°: | Scadenza:    |

**Eventuale secondo pilota** Sesso  M  F

|               |           |               |              |
|---------------|-----------|---------------|--------------|
| Nome:         |           | Cognome:      |              |
| nato a:       |           | il:           | nazionalità: |
| Residenza:    |           |               | Tel:         |
| Aero Club:    |           | e-mail:       |              |
| Licenza I-GL: | Scadenza: | Tess. FAI n°: | Scadenza:    |

**Aliante**

|       |            |                                    |
|-------|------------|------------------------------------|
| Tipo: | Matricole: | Apertura alare/<br>configurazione: |
|-------|------------|------------------------------------|

**Registratori di Volo**

|          |            |                 |
|----------|------------|-----------------|
| Modello: | Matricola: | Data revisione: |
|----------|------------|-----------------|

**Dati Volo**

|   |   |             |
|---|---|-------------|
| Aeroporto di decollo:   | Zona osservazione piloni: <input type="checkbox"/> Sett. FAI <input type="checkbox"/> Barattolo |             |
| Sistema involo: <input type="checkbox"/> Traino <input type="checkbox"/> Verricello <input type="checkbox"/> Autonomo |   |             |
| Località sgancio:   | Quota sgancio   | Ora decollo |

**Tema effettuato**

quota orario coordinate

|                       |  |  |  |
|-----------------------|--|--|--|
| Partenza:             |  |  |  |
| 1° punto di virata    |  |  |  |
| 2° punto di virata    |  |  |  |
| 3° punto di virata    |  |  |  |
| Punto di arrivo       |  |  |  |
| Località atterraggio: |  |  |  |

**Omologazione richiesta**

|  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| <b>Classe:</b> <input type="checkbox"/> Libera <input type="checkbox"/> 15 m <input type="checkbox"/> 13,5 m <input type="checkbox"/> Club (solo per record metropolitani)   |                                   |
| <b>Tipologia:</b> <input type="checkbox"/> Distanza dichiarata <input type="checkbox"/> Distanza libera <input type="checkbox"/> Velocità <input type="checkbox"/> Altitudine <input type="checkbox"/> Guadagno di quota |                                   |
| <b>Tipo volo:</b> <input type="checkbox"/> Linea retta <input type="checkbox"/> A/R <input type="checkbox"/> Triang. FAI <input type="checkbox"/> Triang. qualsiasi dichiarato <input type="checkbox"/> 3 PV (farfalla)  |                                   |
| <b>Record:</b> <input type="checkbox"/> Assoluto <input type="checkbox"/> Metropolitano  | <b>Validazione (a cura AeCI)</b>  |
| Velocità (Km/h): note:   | Velocità validata:                |
| Distanza (km): note:   | Distanza validata:                |
| Quota (m): note:   | Quota validata:                   |
| Note:  | Richiesta omologazione accettata: |
| <b>Giudice sportivo accreditato in AeCI</b>  |                                   |
| Motivazioni:   |                                   |
| Nome:  |                                   |
| Validator AeCI   |                                   |
| n° tess. sportiva:   | Scadenza:                         |
| Nome:  |                                   |
| Sono stati rispettati i parametri tecnici previsti dal C.S.Fai Sez. 3  |                                   |
| Data:  | firma                             |
| Data:  |                                   |
| firma  |                                   |