



REGOLAMENTO CA.R.T.E.R. 2026

INDICE

PREMESSA	3
SEZIONE I – ORGANIZZAZIONE DELLE TAPPE DEL CAMPIONATO	4
1. Riunione annuale e stesura calendario	4
2. Tipologie di tappa e recupero tappa	4
3. Tappe organizzate direttamente dal Comitato CARTER	4
SEZIONE II – OBBLIGHI DEI CLUB IN OCCASIONE DELL'ORGANIZZAZIONE DI UNA TAPPA	5
1. Oneri a carico del Club e dispositivi	6
2. Comunicazione coordinate GPS	5
3. Meet Director e Consulente Meteo	5-6
4. Copertura assicurativa RCT	6
5. Servizio di Assistenza Sanitaria	6
6. Oneri a carico del Comitato CARTER	6
SEZIONE III – NORME PER L'ORGANIZZAZIONE DELLA TAPPA	7
1. Iscrizioni	7
2. Controlli	7
SEZIONE IV – PARTECIPAZIONE DEI PILOTI	8
1. Diritto di partecipazione	8
2. Traccia GPS	8
3. Radio	8
4. Modulo di accettazione	8-9
SEZIONE V – PREDISPOSIZIONE DELL'AREA DI DECOLLO, DI ATTERRAGGIO E DI VOLO	10
1. Area di decollo	10
2. In decollo devono essere predisposti	10
3. In atterraggio devono essere predisposti	10
4. Rete informativa	10
SEZIONE VI – CATEGORIE E TEMI DI GARA	11

Regolamento CARTER 2026

1. Categorie	11-12
2. Tipologie di task	12
3. Criteri di validazione di una task	12
4. Criteri minimi di validità in caso di sospensione della task	12
SEZIONE VII – CLASSIFICHE E PREMIAZIONI	13
1. Sistema di punteggio	13
2. Classifiche e premiazioni di giornata	13
3. Classifiche e premiazioni del Campionato	13-14
SEZIONE VIII – COMMISSIONI E ALTRI INCARICHI	15
1. Commissione Sportiva	15
2. Altre Commissioni e incarichi	15
SEZIONE IX – RESPONSABILITÀ DEL PILOTA E SANZIONI	16
1. Regola generale	16
2. Sanzioni – tipologia e casistica	16
SEZIONE X – IN CASO DI INCIDENTE	17
1. Comportamento del pilota	17
2. Riconoscimento in caso di collaborazione	17
3. Riconoscimento in caso di aiuto	17
SEZIONE XI – RIMBORSI E RICORSI	18
1. Rimborsi	18
2. Ricorsi	18
SEZIONE XII – COPPA DELLE REGIONI	19
SEZIONE XIII – DISPOSIZIONI CONTENIMENTO E PREVENZIONE EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA DA COVID-19	20
1. Obblighi dei piloti	20
2. Obblighi dell'Organizzazione	20
Allegato A "Richiesta copertura assicurativa"	21
Allegato B "Verbale svolgimento Meeting"	22-23

PREMESSA

Il presente Regolamento integra e specifica il "Regolamento Regionali Parapendio" – Edizione 2025 (rev. 01/02/2024) adottato dall'A.S.D. FIVL e i Regolamenti Sportivi Nazionali di Parapendio Cross Country in vigore. Per quanto non previsto dal presente Regolamento e fatte salve le eventuali norme incompatibili, rimangono validi detti Regolamenti.

Commentato [u1]:

In ottemperanza al regolamento FAI, si specifica che nel Campionato CARTER 2024 viene concesso il "relaunch" (ridecollo) sempre che il pilota non abbia già effettuato lo Start e previa autorizzazione e valutazione del Meet Director.

Il Regolamento del Campionato CARTER Parapendio è stato approvato dai componenti del Comitato CARTER anno 2024 in qualità di rappresentanti delle rispettive associazioni di appartenenza.

COMITATO CP CARTER 2026

Giovanni Maluberti	Coordinatore consiglio direttivo - CLUB MONTE CAIO
Giosuè Giannotti	consigliere - CLUB JONATHAN LIVINGSTONE
Marco Valentini	consigliere - CLUB JONATHAN LIVINGSTONE
Gianluca Gasparini	consigliere -CLUB VIVERE IL MONTE PIZZO
Michele Ghedina	consigliere - CLUB VIVERE IL MONTE PIZZO/ CLUB MONTE CAIO
Stefano Dallavalle	consigliere - CLUB EMILIA IN VOLO
Clara Giordano	consigliere-CLUB GLI UCCELLACCI

Commissione Sportiva: **sara' composta da 3 piloti designati dal comitato prima di ogni prova.**

Informazioni: email: info@cpcarter.it
web: www.cpcarter.it

- Il Campionato CARTER, in armonia con gli scopi e lo statuto della "A.S.D. Fivl – Associazione Nazionale Italiana Volo Libero", ha come scopo:
- diffondere la pratica e la conoscenza dell'attività di Volo da Diporto o Sportivo con il parapendio, attraverso l'organizzazione di incontri di volo (meeting), senza fini di lucro, nell'area territoriale dell'Emilia Romagna e Toscana
- Coinvolgere e coordinare i club di volo dell'Emilia Romagna e Toscana nell'organizzazione di eventi sportivi legati al volo libero, favorire la solidarietà e lo scambio di informazioni tra i Club di volo, i piloti ed i simpatizzanti del volo da diporto o sportivo senza motore, promuovendo attività ad esso legate, manifestazioni sportive, meeting ed aggiornamenti dei piloti.
- Essere di stimolo alle altre Istituzioni ed Associazioni, in particolare i Club di volo dell'area dell'Emilia Romagna e Toscana, collaborando con esse mediante idee e progetti, per migliorare la pratica del volo libero con il parapendio.
- Favorire i rapporti con Associazioni o Enti per collaborare nell'organizzazione e gestione delle manifestazioni legate al volo libero e porsi quale interlocutore con gli Enti Locali per favorire la migliore soluzione delle problematiche legate allo svolgimento di manifestazioni sportive di volo.
- Incentivare i neo-Piloti e comunque introdurre i piloti di VDS al mondo delle competizioni.
- Migliorare e perfezionare il livello di esperienza e qualità di volo dei Piloti italiani.
- Promuovere la formazione sportiva dei piloti e la loro crescita agonistica, attraverso un sistema di "tutoring" con la scelta di temi che favoriscano la progressione sportiva.

SEZIONE I – ORGANIZZAZIONE DEI CIRCUITI REGIONALI

1. Riunione annuale e stesura calendario



Ogni anno, nel corso del periodo invernale, il Comitato CARTER Parapendio organizzerà una riunione alla quale saranno invitati a partecipare i rappresentanti di tutti i Club di Volo Libero presenti nel territorio dell'Emilia Romagna e Toscana. La data di convocazione della riunione annuale verrà pubblicata sul sito internet www.cpcarter.it.

Raccolte le disponibilità ad ospitare e organizzare le singole tappe del Campionato, verrà stilato il calendario delle tappe che dovrà prevedere almeno **3 date**. La stesura del calendario delle tappe è a discrezione dell'organizzazione Comitato CARTER sulla base delle proposte pervenute dai Club.

2. Tipologie di tappa e recupero tappa

Tutte le tappe sono a **fine settimana fisso (sabato)**.

Ogni tappa avrà la sua location prestabilita scelta fra quelle dei club organizzatori.

Nel caso di meteo avversa, il CONSIGLIO DIRETTIVO ha la possibilità di:

- spostare in altra location la TAPPA PRINCIPALE (a scelta fra quelle dei club organizzatori con la migliore volabilità)
- annullare la tappa PRINCIPALE e rimandarla alla TAPPA DI RECUPERO successiva

• Tappa UFFICIALE (sabato)

Sentito il parere del Consulente Meteo, il consiglio direttivo deve comunicare entro le ore 22.00 di due giorni precedenti la tappa (il giovedì nel caso si possa svolgere il sabato) se la prova verrà:

- disputata
- spostata in nuovo sito
- rimandata a TAPPA DI RECUPERO

• Tappa DI RECUPERO (sabato)

Sentito il parere del Consulente Meteo, il consiglio direttivo deve comunicare entro le ore 22.00 di due giorni precedenti la tappa, (il giovedì nel caso si possa svolgere il sabato o il venerdì nel caso venga posticipata la domenica) se la prova verrà:

- Disputata
- spostata in nuovo sito
- definitivamente annullata.

La date di recupero saranno fissate nel mese di Settembre

Il Consiglio Direttivo si riserva la possibilità di organizzare una o più tappe di Recupero Bonus nel mese di Agosto/Settembre/Ottobre, qualora non si fossero disputate almeno tre tappe, al fine di validare il CARTER.

Le comunicazioni dovranno essere effettuate all'indirizzo: www.cpcarter.it

SEZIONE II – OBBLIGHI DEI CLUB IN OCCASIONE DELL'ORGANIZZAZIONE DI UNA TAPPA



1. Oneri a carico del Club e dispositivi

Il Club organizzatore deve:

- a) comunicare entro 30 gg prima dell'evento le coordinate relative ai decolli, atterraggi e punti di aggiramento (waypoint);
- b) identificare e indicare il Meet Director;
- c) compilare il modulo di "Richiesta copertura assicurativa RCT come organizzatori" e inviarlo a fivl@fivl.it debitamente firmato, entro le ore 22:00 del giovedì precedente la tappa, indicando il nominativo del Meet Director, il suo numero socio FIVL, data e luogo di svolgimento della tappa;
- d) fornire il Servizio di Assistenza sanitaria come stabilito dal "Regolamento dei Regionali Parapendio e Deltaplano" - Ed. 2024 adottato dall'ASD FIVL;
- e) comunicare l'effettuazione dell'evento alle competenti Autorità Locali.

Il Club organizzatore deve, inoltre, predisporre:

- a) una cartina topografica dettagliata della zona di volo in cui si svolgerà la tappa comprensiva della localizzazione dei waypoint, dell'atterraggio, delle zone e degli ostacoli pericolosi;
- b) una radio omologata PMR o LPD o simili (obbligatorio);
- c) una manica a vento in decollo ed una in atterraggio (obbligatorio);

2. Comunicazione coordinate GPS

Ciascun Club organizzatore è tenuto a comunicare con almeno 15 giorni di anticipo le coordinate relative ai decolli, atterraggi e punti di aggiramento (waypoint) al Coordinatore del Campionato CARTER all'indirizzo info@cpcarter.it. Le coordinate dovranno essere comunicate in formato UTM con map datum "WGS 84". Le coordinate saranno pubblicate sul sito www.cpcarter.it per permettere ai piloti il download i giorni precedenti la tappa. I piloti, tuttavia, sono tenuti ad accertarsi, all'atto dell'iscrizione della prova, che non siano state apportate modifiche alle coordinate pubblicate, facendone richiesta al Coordinatore del Comitato CARTER o al Meet Director.

3. Meet Director e Consulente Meteo

Il Club ospitante una tappa del Campionato deve identificare e incaricare un Meet Director che, sulla base della propria esperienza di pilota e specifica conoscenza delle caratteristiche della zona, si occupi della gestione operativa della prova.

Il Meet Director stabilisce, avvalendosi eventualmente della consulenza della Commissione Piloti, la tipologia di task e il tema della prova per ogni categoria, gli orari di apertura e chiusura delle "finestre" di decollo e di start, il verso di rotazione in termica sino allo start (Destra giorni pari – Sinistra giorni dispari), l'orario di atterraggio obbligatorio (termine prova – deadline), la frequenza radio, e prende ogni altra decisione operativa inerente la prova.

Prima dell'apertura dei decolli il Meet Director, eventualmente coadiuvato da un proprio collaboratore, è tenuto: a convocare il Briefing dei Piloti, a comunicare agli stessi le specifiche regole che intende adottare per la task, a descrivere e riepilogare le condizioni e le previsioni evolutive del meteo della giornata e, avvalendosi del tabellone predisposto (Taskboard), a indicare tutti gli elementi utili quali, la frequenza radio ed i numeri di telefono per contattarlo in caso di necessità.

Nel corso del Briefing il Meet Director, a seconda delle circostanze, potrà indicare ai piloti le norme di prudenza che essi dovranno adottare nonché le zone che presentino eventuali criticità e/o potenziali pericoli per il volo.

Il Meet Director o il Rappresentante del Club ospitante potrà avvalersi del supporto del **Consulente Meteo** del Comitato CARTER per le decisioni riguardanti:

- a) analisi meteorologica per la conferma o il rinvio della tappa i giorni precedenti la tappa stessa;
- b) analisi meteorologica per l'individuazione dei percorsi della prova;
- c) scelta dei temi della prova per ogni categoria;
- d) monitoraggio meteorologico durante lo svolgimento della prova.

Non possono partecipare alle singole tappe i Piloti che ricoprono il ruolo di Meet Director, solo relativamente alla prova da loro diretta.

4. Copertura assicurativa RCT

Un referente o il Presidente del Club dovrà inviare a fivl@fivl.it il modulo di **"Richiesta copertura assicurativa RCT come organizzatori"**, debitamente firmato, entro le ore 22:00 del giovedì precedente la tappa, indicando il nominativo e numero socio FIVL del Meet Director, codice fiscale dell'Asd che organizza, data e luogo di svolgimento della tappa.

5. Servizio di Assistenza Sanitaria

Il Comitato CARTER, per offrire un servizio qualificato ed idoneo, chiede ai Club che ospitano la tappa di impegnarsi a fornire il Servizio di Assistenza Sanitaria così come stabilito dal "Regolamento Regionali" - Ed. 2025 adottato dall'ASD FIVL. Pertanto il Club/organizzazione deve supportare l'evento con la presenza di operatori sanitari, dotati di adeguata attrezzatura di primo soccorso. La struttura di supporto dovrà presidiare l'area di decollo fino a quando siano decollati tutti i piloti iscritti alla prova, per trasferirsi successivamente in atterraggio.

6. Oneri a carico del Comitato CARTER

- Rimane onere del Comitato CARTER fornire i moduli di iscrizione, i tabelloni per il briefing in decollo (taskboard), il computer per la refertazione e i premi per le premiazioni delle singole tappe e del Campionato.
Un numero di telefono cellulare per ogni tappa che verrà utilizzato per le comunicazioni di emergenza con i Piloti durante la tappa.
- È fatto, comunque, obbligo a ciascun Coordinamento Regionale di aggiornare periodicamente il referente gare FIVL sulle modalità operative e di tenere una puntuale rendicontazione sulla gestione delle somme (entrate/uscite) durante l'intero Circuito e di predisporre, infine, un rendiconto consuntivo annuale da presentare in FIVL per conoscenza. L'Organo di Coordinamento ha il divieto di distribuire, anche in modo indiretto gli avanzi di gestione, gli eventuali avanzi di gestione nonché fondi, riserve o capitale, non potranno in nessun caso essere divisi fra i partecipanti, anche in forma indiretta, ma dovranno essere rinviati a nuova gestione ed utilizzati per le finalità dichiarate.
-

SEZIONE III – NORME PER L'ORGANIZZAZIONE DELLA TAPPA



1. Iscrizioni

Le preiscrizioni on-line al Campionato 2026 si apriranno il 18/02/2026

È obbligatoria la preiscrizione on-line al Campionato tramite la compilazione dell'apposito "format" disponibile sul sito web: www.cpcarter.it, da effettuarsi entro le ore 17.00 del giorno

precedente la prova.

Solo eccezionalmente, e a totale discrezione dell'organizzazione, saranno accettate iscrizioni al Campionato il giorno stesso dell'evento.

Le iscrizioni alla singola tappa dovranno terminare entro le ore 09.30 (salvo diversa comunicazione pubblicata sul sito internet il giorno precedente la prova).

Le iscrizioni vengono gestite dal Comitato CARTER.

La quota d'iscrizione per ogni singola tappa è pari a € 20,00 dei quali € 10,00 rimangono ai Club al fine di coprire i costi di organizzazione e € 10,00 rimangono al Comitato CARTER per il medesimo utilizzo.

Nel caso in cui per l'accesso all'area di decollo (funivia/seggiovia/navetta) sia necessario un contributo questi è a carico del club/comitato CARTER. È richiesto al Club organizzatore fornire il sacchetto viveri a ciascun pilota.

2. Controlli



All'atto dell'iscrizione dei piloti, l'organizzazione controllerà la regolarità della documentazione di ciascun pilota attestante il possesso di: attestato AeCI di abilitazione per il mezzo condotto ai sensi del DPR 133/2010, certificazione relativa alla visita medica e copertura assicurativa VDS valida ai sensi del DPR 133/2010, iscrizione per l'anno in corso all'ASD FIVL.

Di conseguenza, ciascun pilota partecipante, pena l'esclusione dal Campionato, è tenuto a esibire detta documentazione oppure può inviarla tramite il sito internet o email. La documentazione sopra elencata verrà utilizzata solo per gli scopi sportivi e di sicurezza relativi alla manifestazione.

SEZIONE IV – PARTECIPAZIONE DEI PILOTI



1. Diritto di partecipazione

Sono ammessi a partecipare al Campionato CARTER Parapendio tutti i piloti regolarmente iscritti alla ASD FIVL per l'anno in corso (e i piloti stranieri con regolare tessera FAI e IPPI card), in regola con i documenti di volo (attestato AeCI, visita medica e copertura assicurativa RCT).

2. Traccia GPS

L'unica documentazione di volo ammessa è la **TRACCIA LOG GPS**. Ogni Pilota regolarmente decollato, una volta atterrato, dovrà anche caricare la propria traccia sul sito <https://www.xcontest.org/world/en/> tramite le apposite App. Lo Scorekeeper utilizzerà quella ai fini della refertazione.

3. Radio

È obbligatoria la radio PMR o LPD o simile, efficiente e con batterie cariche, così da poter ricevere le comunicazioni dal Meet Director e per comunicare con il lui o con altri piloti in caso di necessità.

La radio deve essere accesa sulla frequenza comunicata durante il briefing dal Meet Director, testata (con una "prova radio") prima dell'apertura della finestra di decollo e tenuta accesa per tutta la durata del volo fino ad atterraggio avvenuto. È vietato l'uso del dispositivo VOX e la comunicazione con altri piloti se non per motivi di sicurezza.

4. Conferma di partecipazione e Report back

Ad ogni singolo pilota iscritto al Campionato viene chiesto di firmare il modulo apposito (predisposto dal comitato CARTER) che equivale a tutti gli effetti ad un atto inequivocabile di adesione ed accettazione del pilota del tema di gara proposto dal Meet Director (**Conferma di partecipazione**), il pilota dichiara ed accetta di decollare, di prendere parte alla prova ed inoltre dichiara, si impegna ed accetta:

- 1) **di aver preso parte alla riunione dei piloti** (briefing) in decollo e dà atto che nel corso del briefing stesso è stato dettagliatamente illustrato il tema di gara proposto dal Meet Director, le relative difficoltà tecniche ed aerologiche e la situazione meteorologica della giornata;
- 2) **di avere attentamente valutato il tema di gara proposto** ai piloti e **di non avere nulla da obiettare circa la sicurezza del volo con riguardo al tema della prova stessa e alle zone nelle quali sono stati collocati i punti di aggiramento** (boe), anche in relazione alla situazione meteorologica ed aerologica della giornata;
- 3) **che il briefing si è svolto con competenza e completezza** e con dettagliata indicazione delle peculiarità di volo nella zona interessata al Meeting, ivi compresa l'indicazione delle eventuali aree scarsamente atterrabili;
- 4) **di essere in possesso delle capacità tecniche e teoriche di pilotaggio necessarie ad affrontare il tema della prova proposto;**

5) **di essere consapevole del fatto che le scelte relative alla rotta per completare il percorso proposto sono strettamente personali** ed al di fuori dal ragionevole controllo degli organizzatori della manifestazione e della Direzione del Meeting (Meet Director) impegnandosi, pertanto, a mantenere una condotta di volo che minimizzi sempre il rischio per la incolumità propria e altrui e a non volare in nube od in zone inibite al volo ovvero oggettivamente pericolose.

Esonera, comunque, l'organizzazione del Meeting da qualsivoglia responsabilità dovesse derivare per eventi prevedibili ed evitabili dal pilota stesso assumendosi in proprio il "rischio consentito" (per eventi evitabili e prevedibili si intendono anche quelli meteorologici o/e aerologici valutabili sulla base della conoscenza dei fenomeni stessi e della loro previsione in volo, oggetto del doveroso bagaglio di conoscenze del pilota).

Se, pertanto, il pilota accetta di partecipare alla prova alle condizioni anzi enumerate, firmando il modulo prima del decollo attesta esplicitamente la volontà di partecipazione alla prova. Qualora il pilota non accettasse, dovrà semplicemente omettere la firma sull'apposito modulo escludendo così se stesso dalla prova.

Il pilota, quindi, con la firma dichiara, confermando, di aver preso atto di quanto fin qui riportato ed in particolare della clausola di esonero della responsabilità per eventi prevedibili ed evitabili dal pilota, ivi compresi quelli legati all'evolversi delle condizioni meteorologiche e/o aerologiche.

SEZIONE V – PREDISPOSIZIONE DELL’AREA DI DECOLLO, DI ATTERRAGGIO E DI VOLO



1. Area di decollo

L’area di decollo deve rimanere libera. L’accesso all’area di decollo è regolamentato dal Meet Director e/o dalle persone dallo stesso indicate quali Assistenti al decollo. Ogni Pilota è tenuto a rispettare le direttive del Meet Director impartite al briefing e gli ordini degli

Assistenti al decollo.

2. In decollo devono essere predisposti:

- presenza di operatore/i sanitario/i come da disposizioni FIVL;
- modulistica per dare conferma di partecipazione alla prova;
- manica a vento;
- collegamento con il centro operativo;
- tabellone del briefing (taskboard);
- cartina della zona di volo in cui si svolgerà la prova comprensiva della localizzazione delle boe e dell’atterraggio;
- radio PMR o LPD.

3. In atterraggio devono essere predisposti:

- presenza di operatore/i sanitario/i come da disposizioni FIVL;
- manica a vento.

4. Rete informativa

È onere del Meet Director predisporre, per quanto possibile, una rete informativa di almeno 2 piloti, anche non partecipanti, con il compito di informarlo di eventuali problematiche, incidenti ed infrazioni commesse dai Piloti partecipanti. Le dichiarazioni delle persone eventualmente prescelte dal Meet Director per tale compito faranno fede sino a prova contraria.

SEZIONE VI – CATEGORIE E TEMI DELLA PROVA

1. Categorie

Il Campionato CARTER Parapendio è suddiviso in 3 categorie distinte (FUN, SPORT e SERIAL).

- Categoria **FUN**
Accessibile a tutti i piloti con vela certificata **EN A, EN B**.
Non sono ammesse le vele con certificazione EN C, EN D.
- Categoria **SPORT**
Accessibile ai piloti con vela certificata **EN B, EN C**.
Non sono ammesse le vele con certificazione EN A - EN D.
La categoria SPORT è accessibile ai Piloti con almeno 1 (uno) anno di esperienza.
I piloti che hanno occupato i primi 25 posti della Classifica di Coppa Italia 2025 e degli anni precedenti potranno partecipare esclusivamente nella **categoria SERIAL**.
- Categoria **SERIAL**
Accessibile ai piloti con vela certificata **EN B, EN C, EN D**.
Non sono ammesse le vele con certificazione EN A.
La categoria SERIAL è accessibile ai Piloti con almeno 1 (uno) anno di esperienza ed almeno 2 (due) anni di esperienza qualora utilizzino una vela certificata EN D.

NON SONO AMMESSE: vele categoria CCC, vele non omologate, vele EN F e vele biposto.

Nel corso del Campionato il pilota può decidere di cambiare categoria una volta sola e soltanto se il cambio è legato al cambio di categoria del mezzo. Il punteggio ottenuto nella precedente categoria verrà "congelato", mentre ripartirà da 0 nella nuova categoria. In pratica non è possibile per il pilota ottenere la somma dei punteggi della prova delle categorie in cui ha partecipato.

I piloti che hanno occupato il podio per 2 anni consecutivi, nella stagione di Campionato successiva, si auspica che passino nelle categorie superiori.

Tabella di Riepilogo per categoria

PARAPENDIO			
CATEGORIA	VELE AMMESSE	VELE ESCLUSE	ESPERIENZA PILOTA
FUN	EN A, B	EN C, EN D	QUALSIASI
SPORT	EN A, EN B, EN C	EN D	> 1 ANNO
I piloti che hanno occupato i primi 25 posti classifica Coppa Italia 2025 e degli anni precedenti potranno partecipare esclusivamente nella categoria SERIAL.			
SERIAL	EN B – EN C– EN D	EN A	> 1 ANNO *EN D >2 ANNI

L'esperienza del pilota è definita come il tempo intercorso tra la data di conseguimento dell'Attestato AeCI di Abilitazione VDS e la data del meeting a cui intende partecipare.

2. Tipologie di task

La categoria FUN avrà il tema della prova totalmente distinto dalle altre categorie di parapendio.

Le categorie FUN, SPORT e SERIAL avranno in comune la finestra di decollo, lo start e la prima parte del tema della prova, mentre si potranno differenziare nella seconda parte del percorso. In particolare, la categoria SERIAL potrà avere un tema più lungo e articolato rispetto a quello della categoria SPORT e questa, a sua volta, potrà avere un tema più lungo rispetto alla categoria FUN.

La tipologia della prova potrà essere a start contemporaneo (RACE TO GOAL) o a tempo individuale (ELAPSED TIME) in funzione delle condizioni meteorologiche e a discrezione del Meet Director.

3. Criteri di validazione di una task

Una task viene considerata valida se:

- almeno uno dei piloti decollati ha percorso la **distanza minima di validazione** che, se non definita diversamente dal Meet Director durante il briefing, è di 5 km per le categorie FUN e di 15 km per tutte le altre categorie;
- almeno il 50% dei piloti iscritti e partecipanti (non ritirati) sono decollati.

4. Criteri minimi di validità in caso di sospensione della task

Una task interrotta dal Meet Director prima della sua naturale conclusione può essere convalidata se al momento della sospensione sono soddisfatte tutte le seguenti

condizioni:

- dall'apertura dello Start pylon sia trascorsa almeno 1 ora per i piloti di tutte le categorie, tranne per la categoria FUN dove sono sufficienti 30 minuti;
- è stata percorsa la distanza minima di validazione da almeno il 20% dei Piloti decollati;
- la tipologia della task sia di tipo "Race to Goal" o "Elapsed time".

SEZIONE VII – CLASSIFICHE E PREMIAZIONI

1. Sistema di punteggio

La refertazione ed il calcolo del punteggio deve essere effettuato utilizzando il software AIRSCORE + XCTRACK

Il punteggio di giornata è calcolato utilizzando il sistema di punteggio **PWC 2019** con i seguenti parametri:

- FTV FACTOR: 0%
- MINIMUM DISTANCE (distanza minima): 5 km
- NOMINAL DISTANCE (distanza nominale): 30 km → 20 km per la categoria FUN
- NOMINAL TIME (durata nominale): 01:00 hh:mm
→ 00:45 hh:mm per la categoria FUN
- NOMINAL LAUNCH (Piloti nominali): 90 %
- NOMINAL GOAL (Piloti in Goal nominali): 25 %
- Score Back Time: 5 minuti prima dell'annuncio di prova fermata.
- Type of altitude used for scoring: GPS

Altri parametri di punteggio:

- Point Types usati: [Distance Points], [Leading Points], [Time Points], [Arrival Position Points] solo per le categorie Delta
- Day Quality: 0
- Time Points given if reached ES but not Goal: 0%, 80 % per le categorie Delta
- Stopped task bonus glide ratio: 4:1; 5:1 per le Cat. Delta

2. Classifiche e premiazioni di giornata

Le classifiche per ogni tappa del Campionato CARTER saranno:

- Classifica FUN (premiati i primi 3 piloti, prima donna)
- Classifica SPORT (premiati i primi 3 piloti, prima donna)
- Classifica SERIAL (premiati i primi 3 piloti, prima donna)



Le sezioni femminile sarà premiata solo se avranno partecipato almeno 3 iscritte alla prova.

Le "Classifiche provvisorie" della tappa verranno affisse nel centro operativo e
Regolamento CARTER 2026

condivise entro 3 ore dalla fine della prova stessa.

Le "Classifiche Definitive" di ogni tappa verranno pubblicate sul sito web www.cpcarter.it entro 96 ore dalla fine della prova stessa (dead line).

Le premiazioni di ogni singola tappa verranno effettuate in giornata se pronte, se no al termine della tappa successiva.

3. Classifiche e premiazioni del Campionato

Per le **Classifiche Finali** di categoria verranno considerati i punteggi di tutte le prove valide conseguiti dal singolo Pilota.

Se il Club non ha piloti in una categoria, da quella categoria non riceve punteggio. Non è permesso cambiare Club di appartenenza durante il Campionato.

Nel corso del Campionato il pilota può cambiare categoria una volta sola e soltanto se il cambio è legato al cambio di categoria del mezzo. Il punteggio ottenuto nella precedente categoria verrà "congelato", mentre ripartirà da 0 nella nuova categoria.

Il Campionato **sarà valido** solo qualora vengano regolarmente svolte almeno **3 prove**.

I piloti delle categorie FUN e SPORT che hanno occupato il podio per tre anni consecutivi nella stessa categoria si auspica che, al quarto anno, passino nelle categorie superiori.

Le premiazioni finali del Campionato saranno effettuate in occasione della ultima tappa del CARTER o in una giornata di volo/ritrovo con allenamento/gara non competitiva (che non modifica le classifiche CARTER) organizzata nel mese di SETTEMBRE / OTTOBRE.

Verranno premiati per la categoria Parapendio:

- primi 3 piloti e prime 3 donne classifica FUN
 - primi 3 piloti e prime 3 donne classifica SPORT
 - primi 3 piloti e prime 3 donne classifica SERIAL
- (Le donne verranno premiate solo se almeno 3 hanno partecipato al campionato).

SEZIONE VIII – COMMISSIONI E ALTRI INCARICHI

1. Commissione Sportiva

È formata dal Meet Director e da due persone da lui incaricate e approvate dal Comitato CARTER all'inizio del Circuito di Meeting e si occuperà della risoluzione di eventuali ricorsi insieme al Meet Director. Non saranno obbligati ad effettuare di loro iniziativa verifiche, ma dovranno esaminare e decidere sulle eventuali istanze di ricorso scritte da parte di qualunque Pilota iscritto alla prova, per irregolarità di svolgimento delle singole prove.

2. Altre commissioni e incarichi

Il Comitato CARTER potrà avvalersi dell'aiuto di soggetti o di commissioni i cui nominativi saranno pubblicati sul sito internet www.cpcarter.it, quali addetto stampa, Consulente Meteo, Commissione Piloti, ecc.

La Commissione Piloti potrà coadiuvare il Meet Director nella definizione delle task ed è formata da 4 piloti iscritti al meeting (1 pilota per ciascuna delle seguenti categorie: FUN, SPORT, SERIAL), di cui uno indicato dal Comitato CARTER esperto del luogo e della meteorologia locale

SEZIONE IX – RESPONSABILITÀ DEL PILOTA E SANZIONI

1. Regola generale



Il Pilota, anche a norma del D.P.R. 133/2010, è tenuto in ogni fase del volo, compresa quella di decollo e di atterraggio, all'osservanza delle norme di legge ed alle prescrizioni delle Autorità.

Egli è comunque tenuto, prima dell'inizio del volo ed in ogni sua fase, ad accertarsi personalmente che il proprio volo possa svolgersi in piena sicurezza, tenuto conto delle condizioni meteorologiche, di quelle di efficienza del proprio mezzo, delle proprie condizioni psicofisiche, del proprio addestramento e di ogni altra circostanza. Egli deve adottare il massimo delle cautele affinché il proprio volo non risulti pericoloso per la propria ed altrui incolumità. Ne consegue pertanto che il Pilota, con particolare riguardo alla scelta delle rotte tra un punto di aggiramento e l'altro, dovrà sempre far prevalere la sicurezza della propria condotta di volo sullo spirito agonistico del Meeting.

2. Sanzioni – tipologia e casistica

Il Meet Director commina sanzioni ai Piloti che infrangono le Norme sul Volo Libero, quelle FAI e quelle del presente regolamento. Tali sanzioni avranno effetto per l'intera durata del Campionato. Le sanzioni sono di due tipi:

- squalifica dalla prova;
- espulsione dal Circuito Regionale.

1) Squalifica dalla prova

Vengono squalificati i Piloti che commettono infrazioni gravi o gravi comportamenti antisportivi che mettano a repentaglio la sicurezza del volo come:

- a. volo in nube;
- b. gravi mancanze di precedenze che comportino serio pericolo di collisioni;
- c. intralcio in caso di chiamata di elicottero di emergenza;
- d. assenza di radio in volo;
- e. irregolarità nell'equipaggiamento di volo quando l'attrezzatura è stata modificata, ovvero mancanza di casco e di paracadute di emergenza;
- f. volo acrobatico ovvero esecuzione di manovre inusuali salva la necessità di atterraggio immediato se la manovra è ad esso funzionale – L'esecuzione della vite è permessa entro velocità di rotazione contenute.

II) Espulsione dal Campionato

Viene espulso dal Campionato il Pilota che non ha fatto Report Back e il Pilota che reitera gravi comportamenti antisportivi.

SEZIONE X – IN CASO DI INCIDENTE

1. Comportamento del Pilota che ha subito un inconveniente di volo o che atterra fuori campo

Il Pilota che dovesse subire un incidente, ovvero il Pilota che atterra fuori campo in luoghi impervi o non idonei, deve, se possibile, raccogliere la vela "a fiocco" nel minor tempo possibile oppure muovere il deltaplano. Ciò al fine di segnalare agli altri Piloti che le sue condizioni fisiche sono buone. In caso di impossibilità a raccogliere la vela a fiocco o di muovere il deltaplano, dovrà comunque segnalare, con radio o, come possibile, che egli si trova in buone condizioni fisiche.

La vela aperta o un deltaplano immobile è considerato segnale di richiesta di soccorso.

2. Riconoscimento in caso di collaborazione

Il Pilota che perde tempo o posizioni per accertarsi del buono stato di salute del Pilota che ha subito un sinistro od un inconveniente di volo verrà, a discrezione del Meet Director, adeguatamente risarcito del tempo e delle posizioni perse.

3. Riconoscimento in caso di aiuto

Il Pilota che atterra per aiutare un compagno in difficoltà potrà essere risarcito, a discrezione del Meet Director, ricostruendo virtualmente il risultato che avrebbe raggiunto sulla base della sua posizione nella prova al momento del soccorso. Ciò avverrà con i parametri di calcolo approntati dal programma Fs Comp.

SEZIONE XI – RIMBORSI E RICORSI

1. Rimborsi

Non sono previsti rimborsi in caso di interruzione della prova in corso per qualunque causa (incluso l'intervento dell'elisoccorso).

2. Ricorsi

I ricorsi inerenti eventi e comportamenti avvenuti durante la prova dovranno essere formalizzati dai Piloti per iscritto inviando una mail a info@cpcarter.it, entro e non oltre 24 ore dall'orario di fine della prova stessa (deadline).

I ricorsi inerenti le classifiche della prova potranno essere formalizzati dai Piloti per iscritto inviando una mail a info@cpcarter.it, entro e non oltre 24 ore dalla pubblicazione delle "Classifiche Provvisorie". Passato tale periodo di tempo le classifiche diventeranno "Classifiche definitive".

Il Comitato CARTER convocherà il Meet Director, i piloti della Commissione Sportiva

e lo Scorekeeper che valuteranno il ricorso presentato.

Se il pilota in giudizio fa parte della Commissione Sportiva, egli non potrà esprimersi in merito.

SEZIONE XII – COPPA DELLE REGIONI



Vi possono partecipare tutti i Piloti che hanno già preso parte al Campionato CARTER.

Verranno stilate le seguenti classifiche:

-
- FUN
 - SPORT
 - SERIAL

Le candidature ad ospitare l'evento saranno valutate dal Consigliere FIVL Circuiti Regionali Parapendio, dal Consigliere FIVL Circuiti Regionali Deltaplano e dal Presidente FIVL, i quali decideranno in merito all'assegnazione.

Il Regolamento sarà pubblicato sul sito web www.fivl.it

Il Coordinatore